

Fiche pédagogique pour la formation à la conduite

# FORMER AU PERMIS DE CONDUIRE EN INSERTION SOCIOPROFESSIONNELLE

*Avertissement : le présent document est l'aboutissement d'un travail de mutualisation des pratiques de professionnels de la formation des adultes éloignés de l'emploi, qui se sont réunis régulièrement en 2020 et 2021 dans le cadre du projet Mob'In Europe afin d'élaborer ensemble des ressources pédagogiques pour la formation à la mobilité et à la conduite de personnes majeures, sans emploi, peu qualifiées, d'origine belge et étrangère. Les informations et positionnements ci-dessous ne se prétendent ni exhaustifs ni exclusifs : ils constituent des lignes de conduite fondées sur l'expérience des participants. Ces informations sont librement partagées dans le but d'outiller d'autres formateurs et de contribuer à une professionnalisation des pratiques*

## **Pourquoi former à l'examen théorique du permis de conduire dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle ?**

En Belgique francophone, actuellement, pour pouvoir apprendre à conduire un véhicule à moteur de catégorie A ou B, il est obligatoire de réussir d'abord un examen théorique dans un centre d'examen agréé.

L'examen est identique pour toutes et tous, et la méthode de préparation est laissée au choix de chacun. Les deux méthodes les plus employées sont :

- la « filière libre » : on apprend seul ou avec des proches ou des amis, à l'aide d'un livre ou d'une plateforme d'apprentissage virtuelle.
- la « filière auto-école » : on prend des cours théoriques dans une auto-école, contre paiement.

Aucune de ces deux méthodes n'est adaptée aux personnes fragilisées scolairement : apprendre seul est généralement difficile pour ces personnes, et les cours dispensés en auto-école vont beaucoup trop vite - sans compter leur coût, difficile à assumer par tous ceux et celles dont les revenus sont faibles.

Le secteur de l'insertion socioprofessionnelle (ISP) est le lieu idéal pour proposer des formations alternatives : les apprenants peuvent y recevoir des formations gratuites, plus longues, plus lentes, qui tiennent compte des difficultés de compréhension, de lecture, de mémorisation, de stress etc., très fréquentes chez les personnes peu scolarisées. Dans certains types de structures, ils peuvent en outre bénéficier d'un accompagnement social individualisé, où des solutions pourront être mises en œuvre pour répondre aux problèmes financiers, familiaux, de santé, etc., qui pourraient faire obstacle à un apprentissage serein.

## Quels sont les principaux objectifs d'une formation au permis de conduire dispensée dans le cadre de l'insertion socioprofessionnelle ?

Les opérateurs de formation et d'insertion socioprofessionnelle peuvent organiser des formations qui visent :

- une initiation théorique dans le cadre de la filière libre avant une formation théorique organisée par une auto-école agréée
- une formation complète en vue de passer l'examen théorique du permis cyclo ou auto
- une initiation à la conduite dans le cadre de la filière libre avant une formation pratique en auto-école agréée
- l'accompagnement complet d'un apprenant pour un apprentissage pratique de la conduite dans le cadre de la filière libre

Attention : Pour des initiations ou formations pratiques dispensées dans le cadre de la filière libre, il faut impérativement respecter les conditions fixées par la réglementation wallonne pour la filière libre.

## Quelle devrait être la taille des groupes ?

La taille idéale pour un groupe d'apprenants adultes en insertion socioprofessionnelle, en ce qui concerne la formation théorique au permis cyclo ou auto, est de 8 à 15 apprenants. Un groupe plus petit est moins riche sur le plan des échanges et expériences, un groupe plus grand ne permet pas au formateur de rester aussi attentif à la progression de chacun.

## Quels contenus intégrer dans la formation ?

Une formation théorique au permis cyclo ou auto doit évidemment permettre aux apprenants de maîtriser la matière spécifique de l'examen du permis de conduire visé. Cette matière est dense, et organisée en différents chapitres :

- Définition et usages de la voie publique
- Signalisation
- Catégories d'usagers et règles y afférentes
- Prescriptions techniques sur les véhicules
- Règles relatives à la vitesse
- Règles de circulation, y compris priorités, croisement, dépassements
- Règles relatives à l'arrêt et au stationnement
- Infractions
- Gestion des accidents
- Conduite sous influence (alcool, drogue, médicaments, fatigue)

Outre cette matière spécifique, une formation théorique à la conduite dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle visera à :

- aider les apprenants à **solutionner des problématiques personnelles** qui pourraient compliquer ou ralentir leur formation (problème de mobilité, de garde d'enfants, d'anxiété, de finances, ...)
- faire acquérir aux apprenants **une bonne maîtrise de la procédure de l'examen** (localisation et moyens d'accéder au centre d'examen, modalités pratiques pour l'inscription et pour l'accueil le jour de l'examen, utilisation du matériel informatique, durée de l'examen, délai de réponse, conditions de réussite, démarches administratives avant et après épreuves, ...)
- faire acquérir aux apprenants **des compétences en métacognition** (apprendre à apprendre) : comment j'apprends, qu'est-ce qui améliore ou diminue mes performances, comment m'auto-évaluer, comment apprendre de mes erreurs, etc. Est-ce que je commets des infractions en tant que piéton, cycliste, usager des transports en commun ? ...
- développer **la confiance en soi et en l'autre**
- éventuellement, améliorer **la maîtrise du français** (pour des groupes d'apprenants d'origine étrangère)

## Quelle durée de formation prévoir ?

L'expérience des opérateurs d'ISP wallons montre qu'une formation « Permis de conduire en ISP » doit durer au minimum 30h, mais qu'il faut 60h voire 90h pour une partie significative du public, si l'on vise une véritable compréhension de la matière qui persistera après l'examen, et si l'on veut intégrer des activités sur les risques, la sécurité, développer la réflexivité et la métacognition afin de former de futurs conducteurs éclairés et citoyens.

Les formations dispensées au rythme de 20h/semaine pendant plusieurs semaines semblent être le dispositif le plus favorable à une appropriation durable de la matière. Elles sont également propices à la création de liens entre les apprenants, et de là d'une dynamique collective qui sera un atout au moment de passer l'examen.

Des formations intensives peuvent cependant être une approche efficace avec une partie des apprenants, mais à condition de les manier avec prudence : si un peu de pression est source d'émulation pour certains, ce peut être une source de stress, de découragement, de colère et de là, d'absentéisme ou d'abandon de formation pour d'autres.

Chaque centre de formation doit donc bien connaître son public pour opérer les meilleurs choix quant au rythme et à la durée de la formation.

Il est très utile d'inciter les apprenants à prendre rendez-vous pour l'épreuve théorique dans la quinzaine qui suit la formation : l'approche de l'examen est un moteur d'apprentissage important.

## Comment structurer les apprentissages ?

Le chapitrage du code de la route proposé dans le code de la route ou dans les méthodes existante est efficace et relativement facile à appréhender par les apprenants : c'est une bonne base pour structurer une formation à la théorie du permis de conduire.

Chaque période d'apprentissage consacrée à un chapitre sera idéalement suivie de tests à but formatif : ils peuvent être réalisés immédiatement après la découverte de la matière, puis une seconde fois quelques jours plus tard afin de mobiliser la mémoire intermédiaire et la mémoire à long terme. Ces tests formatifs peuvent prendre de nombreuses formes : séries de questions selon le format de l'examen, questions-réponses opposant deux apprenants ou deux équipes, quizz, concours de vitesse de réponse, ... La correction peut également se faire de manière diversifiée : avec ou sans ré-explication immédiate, par le formateur ou par l'apprenant, réponses anonymisées puis corrigées par le groupe, ...

Les fautes graves sont abordées par certains formateurs comme un chapitre à part entière, tandis que d'autres les explorent avec les apprenants en plusieurs étapes : les deux méthodes fonctionnent

Les formateurs expérimentés conseillent de varier les présentations de la matière pour habituer les apprenants à connaître la matière indépendamment des aspects visuels et des formulations propres aux différentes méthodes.

## Présentiel, distanciel ou les deux ?

La matière de l'examen théorique du permis de conduire est difficile pour le public infrascolarisé. La formation présentielle collective offre des possibilités qu'il est presque impossible de remplacer par des dispositifs virtuels :

- observation fine des réactions non verbales des apprenants, souvent bien plus explicites que leur interventions verbales
- projections d'images, de schémas, de photos, de vidéos en grand format
- explications par des démonstrations et déplacements dans l'espace
- activités d'observations des comportements d'usagers de la voie publique dans l'espace public
- échanges et soutien mutuel entre apprenants, qui s'instaurent de manière spontanée, informelle mais qui sont très efficaces en situation de coprésence physique, mais beaucoup plus difficiles en distanciel.
- adaptation en temps réel à la progression de chaque stagiaire (apartés, suivi rapproché, soutien, etc.).

## Faut-il faire travailler les stagiaires chez eux entre les séances de cours ?

La préparation de l'examen théorique du permis de conduire se joue à différents niveaux : elle demande de la compréhension, de l'observation, de la réflexion, de la mémorisation. Certains aspects du travail sont plus propices au travail en solo que d'autres.

Le travail de **compréhension** est à mener prioritairement avec le formateur et le groupe, qui sont les premières ressources des apprenants pour développer une véritable maîtrise de la matière. Cela permettra d'éviter les compréhensions superficielles, de repérer les croyances erronées des stagiaires sur certaines règles de circulation, d'éviter les confusions entre des concepts qui se ressemblent, et d'une manière générale de corriger les erreurs avant qu'elles ne soient mémorisées par les apprenants.

**L'observation** peut être réalisée pendant les séances, sur la base de photos, de dessins et de vidéos mais aussi dans l'espace public ; les stagiaires seront ensuite incités à poursuivre leurs observations seuls, chaque fois qu'ils se déplacent dans l'espace public, à pied comme en bus ou en tram, ou encore dans la voiture d'un tiers. Ces observations fourniront souvent de la matière lors des cours suivants.

Des activités de **réflexion** sont un excellent outil de travail collectif : des situations-types (priorités, croisements, dépassements, stationnement, ...) sont proposées aux apprenants, chacun y réfléchit seul puis les points de vue sont échangés et débattus, avant de vérifier ensemble la réponse adéquate, charge au formateur de diriger les débats et de confirmer la réponse en s'appuyant sur la réglementation.

Le travail de **mémorisation** exige par contre un investissement individuel des apprenants, qui sera facilité par une découverte préalable, en collectif, des différentes techniques de mémorisation. Idéalement, chaque apprenant devrait être aidé à identifier quelles techniques de mémorisation fonctionnent le mieux pour lui, et les exercer d'abord pendant le temps de formation : s'il apparaît en séance qu'une technique lui convient bien, il lui sera plus facile de poursuivre seul à la maison ensuite. Il est important de fournir aux apprenants du matériel de qualité pour le travail de mémorisation effectué seul à la maison (définitions, synthèses, etc.). Pour ou contre les simulations d'examen ?

Plusieurs sites webs et méthodes d'apprentissage proposent des **simulations d'examen très comparables à l'examen réel** : le nombre de questions, les modalités de questionnement et de réponse, les délais de réponse, le calcul des résultats sont identiques à celle de l'épreuve agréée.

Ces simulations sont un **outil précieux pour la préparation des apprenants seulement si elles viennent en complément d'un apprentissage global** qui vise une vraie compréhension et une bonne mémorisation de la matière. Un apprentissage qui se résumerait à un « blocage par coeur » des réponses aux questions de ces simulations d'examen passerait tout à fait à côté des objectifs d'une formation pour adultes de qualité, et constituerait même une démarche dangereuse, propre à envoyer sur la route des personnes qui ne connaissent pas réellement le code de la route.

Mobilisées intelligemment, les simulations permettent aux apprenants :

- d'**apprivoiser la procédure de l'examen** : lire et écouter des questions affichées sur un écran, analyser les images et schémas, retrouver l'information dans la matière mémorisée, répondre dans le délai, cliquer au bon endroit de l'écran etc.
- de **vérifier périodiquement où en est leur maîtrise** d'une matière et de repérer ainsi les éléments et chapitres à retravailler
- de passer dans un lieu sécurisant (le centre de formation) un « examen blanc » comparable en tous points à l'épreuve réelle, afin d'**évaluer ses chances de réussite**
- d'aller passer l'examen seulement quand ses chances de réussite sont élevées, afin d'**éviter des échecs répétés, des dépenses inutiles et le passage obligatoire par une auto-école classique payante** après deux échecs à l'épreuve théorique (imposé par la législation wallonne).

Les simulations d'examen seront employées **préférentiellement au terme de l'apprentissage et de la mémorisation d'un chapitre, et en fin de formation**. Elles peuvent aussi être utiles au démarrage de la formation, pour une prise de conscience par les apprenants de ce à quoi ils doivent se préparer. Il convient en outre de prévenir les apprenants sur un phénomène souvent observé sur le terrain : un bon résultat à une simulation ne garantit pas une connaissance approfondie et durable de la matière.

Ces simulations peuvent être effectuées en groupe comme en solo, avec et sans le son.

Il est très important de fournir aux apprenants une **correction complète et étayée après chaque simulation**, sans quoi ils risquent de mémoriser leurs propres réponses, fussent-elles erronées !

Il est enfin important de préparer les stagiaires à réagir aux problèmes techniques potentiels qui pourraient survenir lors de l'examen, avant tout en les signalant immédiatement aux examinateurs (certains n'osent pas le faire...).

## Quel devrait être le profil des formateurs ?

Être formateur pour le permis de conduire en insertion socioprofessionnelle, c'est associer deux profils professionnels : d'une part, celui d'un instructeur de conduite (théorique, et parfois également pratique), d'autre part celui d'un formateur spécialiste de l'accompagnement d'adultes peu scolarisés ou éloignés de l'emploi.

Actuellement, ce double profil ne se développe que par la pratique sur le terrain : il n'existe pas de formation spécifique d'instructeur de conduite pour le secteur social.

Il existe en revanche des programmes de formation de formateurs d'adultes d'une part, et des programmes de formation et de qualification des instructeurs de conduite, d'autre part, qui permettent aux travailleurs

appelés à dispenser ce genre de formation de compléter et mettre à jour leurs compétences dans l'un et l'autre domaine, en fonction de leurs besoins.

## Plus d'info sur le profil de formateur d'adultes en insertion socioprofessionnelle :

- [Référentiel de compétences de l'accompagnement en centre d'insertion socioprofessionnelle](#)
- [Référentiel de compétences du métier de formateur classe 1 en insertion socioprofessionnelle](#)
- [Référentiel de compétences du métier de formateur classe 2 en insertion socioprofessionnelle](#)

## Plus d'info sur le profil d'instructeur d'école de conduite

[Renseignements relatifs aux brevets d'aptitude professionnelle de directeur, directeur adjoint, instructeur et stagiaire d'une école de conduite agréée.](#)

## Sur quels supports pédagogiques appuyer sa pratique ?

Différents supports de qualité existent déjà pour l'apprentissage de la conduite. S'ils ne sont généralement pas adaptés à un public infrascolarisé pour un apprentissage autonome, ils constituent en revanche de bonnes ressources pour les formateurs appelés à concevoir et dispenser des formations conçues spécifiquement pour ce public.

Le [Référentiel pour une Éducation à la Mobilité Citoyenne](#) est un référentiel de compétences français, issu de l'évolution des connaissances, des comportements et du contexte sociétal dans le domaine de l'insécurité routière. Destiné aux enseignants et formateurs qui contribuent à l'éducation de l'utilisateur de la route tout au long de sa vie (de l'école maternelle jusqu'à la conduite autonome après l'obtention d'un permis de conduire), il s'articule autour de quatre compétences globales :

- assumer personnellement ses responsabilités citoyennes, juridiques et sociales
- utiliser un véhicule à moteur de façon autonome, rationnellement et en sécurité
- préparer ses trajets et conduire le véhicule dans les situations de circulation simples ou complexes
- prendre en compte les facteurs entraînant une dégradation du système homme-véhicule-environnement, prendre les décisions qui permettent d'y faire face, mettre en œuvre les mesures préventives

La méthode belge « [Connaitre et Conduire](#) » propose une gamme de produits destinés :

- **aux particuliers** désireux d'obtenir un permis de conduire : guides théoriques cyclo, moto, auto, camion, autobus/autocar, tracteur ; appli gratuite pour travailler les signaux
- **aux professionnels** qui enseignent la conduite dans les auto-écoles et centres de formation : solutions d'e-learning pour enseigner la théorie en classe en naviguant librement dans les chapitres,

exercices pour les élèves sur smartphone, site web élève, système de suivi des élèves, jeux de magnets représentant des signaux et des usagers, panneaux reprenant les signaux routiers, ...

La méthode belge « [Feu vert pour le permis de conduire](#) » propose **aux particuliers** une gamme de produits pour l'apprentissage autonome en vue de passer les examens pour l'obtention d'un permis A ou B (cyclo, moto et auto). Sont proposés à l'achat : un livre, différents abonnements pour une période d'apprentissage sur le site web, une appli smartphone. La méthode propose des leçons théoriques largement illustrées, des séries de questions, des simulations d'examen, un glossaire, des synthèses.

Le site web [Permis de conduire online](#) met gratuitement à disposition de tous **des leçons théoriques qui couvrent la totalité de la matière de l'examen des Permis AM et B** (cyclo et auto), et propose des **séries de questions et des simulations d'examen payantes** (paiement par SMS pour obtenir un code d'accès valable pendant 3 ou 5 jours).

[Le Blog du Mono](#) est un blog web belge créé par un instructeur de conduite breveté, désireux de partager sa passion et ses connaissances sur la conduite en toute indépendance. L'auteur précise que son blog « n'est pas un support de cours ou une base d'étude en vue de l'examen du permis de conduire » mais il propose des **ressources très intéressantes pour les formateurs et les apprenants** : des listes commentées de signaux classés par catégorie ; des FAQ (Foire aux questions) sur le code de la route, le permis de conduire, les usagers, la mécanique auto, la répression des infractions ; un glossaire ; divers documents informatifs et pédagogiques à télécharger ; des banques de photos thématiques.