

***Le Ministre de l'Équipement,  
du Logement, des Transports  
et du Tourisme***

***Le Secrétaire d'État aux Transports***

Monsieur Jean Verré  
Président d'Honneur d'Esso SAF  
51 ter, avenue du Belloy  
78110 Le Vésinet

Le 6 novembre 1996

*Monsieur le Président,*

*Dans le but de faire reculer l'insécurité routière en sollicitant la responsabilité individuelle de tous les citoyens, le Gouvernement a décidé de lancer une réflexion d'ensemble de la formation des conducteurs et des usagers de la route. Son objectif, exposé lors de la communication au Conseil des Ministres du 26 juin 1996, est de susciter une évolution significative et durable du comportement des usagers, dans le sens d'une conduite plus sûre, d'une conduite apaisée.*

*A cette fin, le Gouvernement a décidé la tenue d'une table ronde qui devra dégager des propositions à partir de la réflexion et de l'expérience de l'ensemble des partenaires concernés.*

*Votre engagement permanent et efficace en faveur de la sécurité routière dans le cadre des fonctions professionnelles que vous exercez jusqu'à ces derniers mois, nous a conduit à vous proposer de présider cette table ronde. Nous vous remercions d'avoir accepté cette importante mission. Elle aura à définir les conditions de la mise en place d'un processus continu et cohérent d'éducation et de formation incluant non seulement la formation au permis de conduire mais aussi la formation depuis l'école jusqu'au perfectionnement des conducteurs expérimentés.*

*Le travail de la table ronde devra s'appuyer notamment sur le programme national de formation, qui reste la référence en la matière, et sur la communication présentée en conseil des Ministres qui évoque des pistes de réflexion.*

*Les questions suivantes devront en particulier être posées :*

*– En quoi améliorer le contenu et les modalités de la formation spécifique au permis de conduire et convient-il, pour y parvenir, de les modifier ?*

*– Quels moyens sont à mettre en œuvre pour promouvoir et améliorer le fonctionnement de l'apprentissage anticipé de la conduite, qui devrait concerner, à terme, la majorité des candidats au permis de conduire ?*

*– Faut-il, et si oui, selon quelles modalités, mettre en place des mesures particulières pour les conducteurs novices ? Dans cet esprit, peut-on conférer au dispositif actuel de sanction une véritable fonction pédagogique ?*

*– Comment assurer, dès le plus jeune âge, une formation de bas à la sécurité routière et à l'usage de la route, permettant de développer auprès des jeunes un comportement responsable durant toute leur vie ?*

*– En vue d'améliorer encore la sécurité routière, comment développer et assurer la qualité des formations de perfectionnement des conducteurs expérimentés ? Quelles incitations sont envisageables pour rendre ces formations attractives pour les conducteurs et les entreprises ?*

*Nous vous demandons d'étudier l'impact des propositions que vous formulerez, d'une part, sur le mode d'exercice des professions directement impliquées (au premier rang desquelles les enseignants de la conduite et les inspecteurs du permis de conduire) et d'autre part sur l'emploi. Dans tous les cas, vous préciserez les moyens à mettre en œuvre, les coûts induits pour chaque catégorie d'agents économiques et pour l'Etat, l'échéancier prévisible de réalisation, les modalités de suivi et d'évaluation des résultats. Il importe enfin que votre réflexion s'applique aux partenariats existants ou à imaginer dont l'expérience a montré qu'ils avaient de très heureux effets.*

*Au sein de cette table ronde qui devra réunir notamment des représentants des administrations concernées, des enseignants de la conduite, des consommateurs, des entreprises d'assurance et des associations de prévention, vous aurez toute latitude pour constituer des groupes de travail spécialisés, ainsi que pour auditionner toute personne, organisation, association, dont l'avis vous paraîtrait utile. Il est bien évident, en effet, que le succès de la table ronde repose largement sur la qualité de la concertation et du dialogue qui s'instaureront entre les différents participants.*

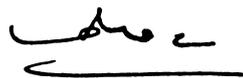
*Les moyens matériels nécessaires au bon déroulement des travaux vous seront fournis par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.*

*Compte tenu de l'importance et de l'étendue des sujets en cause, il apparaît souhaitable que la table ronde puisse disposer d'un temps suffisant pour l'accomplissement de sa tâche et c'est pourquoi nous fixons au 30 avril 1997 la date de remise de ses propositions et conclusions.*

*Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.*



Bernard Pons



Anne-Marie Idrac

**Table Ronde sur la formation  
des usagers de la route  
et la formation des conducteurs**

**Jean Verré, président**

Monsieur Jean-Claude Gayssot  
Ministre de l'Équipement,  
des Transports et du Logement

Le 20 juin 1997

*Monsieur le Ministre,*

*Le 6 novembre 1996, vos prédécesseurs, Bernard Pons, ministre de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme et Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports, m'ont confié la présidence d'une Table Ronde sur « la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs ». Cette Table Ronde, décidée en conseil des ministres du 26 juin 1996, avait pour objectif de dégager des propositions d'amélioration de la formation à partir de la réflexion et de l'expérience de l'ensemble des partenaires concernés.*

*Constituée le 14 novembre 1996, la Table Ronde a achevé son rapport le 29 avril 1997, dans le strict respect des délais impartis. Elle a mené ses travaux au sein de 4 commissions et 26 groupes de travail spécialisés et les a validés « sur le terrain », notamment par des échanges de points de vue et d'expériences durant quatre visites effectuées dans les préfectures du Finistère, du Rhône, de la Gironde et du Bas-Rhin, ainsi que par une revue de toutes les actions menées dans l'ensemble des départements français. Plus de 300 personnes à « Défense » et plus de 400 personnes dans les préfectures lui ont apporté leurs contributions.*

*Ces travaux, conduits en toute indépendance, ont mis en lumière à la fois le dynamisme et l'enthousiasme de tous ceux qui sont impliqués dans l'amélioration de la sécurité routière, ainsi que le dévouement et la bonne volonté de tous ces acteurs. Je tiens ici à leur rendre hommage et à leur adresser toute ma gratitude ainsi que celle du comité de pilotage de la Table Ronde. Sans leur apport, il aurait été impossible de mener à bien la tâche qui nous a été confiée.*

*De ces travaux et rencontres, se dégage un très fort consensus en faveur des propositions décrites dans le rapport. Deux principes majeurs en émergent :*

*– **Nécessité d'un continuum** : les connaissances et les compétences de l'utilisateur de la route et du conducteur doivent progresser de façon continue, depuis l'enfance jusqu'au permis de conduire, en fonction des capacités et des besoins de chaque âge. Ensuite, les connaissances et compétences de l'adulte doivent être régulièrement mises à jour.*

– **Nécessité d'une mobilisation de tous les acteurs** : la société civile, au sens le plus large du mot, doit s'impliquer davantage. Les pouvoirs publics, qui gardent un rôle prépondérant, ne doivent pas être les seuls à lutter contre l'insécurité routière.

Notons également que la question de l'amélioration du comportement du conducteur et de l'usager de la route – et donc de la formation à la sécurité routière – est un sujet si complexe que son développement passe nécessairement par un renforcement des structures en place, notamment au niveau départemental. Cette exigence est renforcée par le fait qu'un des dysfonctionnements majeurs de notre système de formation est l'écart sensible qui existe entre les intentions et les décisions d'une part, la mise en application concrète d'autre part.

Je voudrais plus particulièrement souligner la préoccupation constante qui a été la nôtre d'être à la fois ambitieux, car le domaine concerné nécessite une réforme en profondeur, et réaliste car il est indispensable de prendre en compte les difficultés économiques et de s'assurer d'une adhésion solide de la part de nos concitoyens. C'est pourquoi, pour chaque proposition, nous nous sommes efforcés d'en préciser les modalités générales d'application, y compris le financement ; c'est pourquoi également nous avons le cas échéant, préconisé une expérimentation en vraie grandeur avant généralisation et suggéré la mise en place de mécanismes d'incitation sollicitant les différents partenaires plutôt que le recours à des dispositifs contraignants.

Certaines mesures proposées peuvent faire l'objet de décisions immédiates et entrer en vigueur à très court terme ; d'autres ne peuvent se mettre en place instantanément et devront être programmées sur le moyen terme. En effet, un délai sera nécessaire pour préparer les formateurs, mettre au point les nouveaux outils pédagogiques, enclencher une démarche de qualité et enfin convaincre les décideurs, les responsables et finalement tout le pays que l'éducation et la formation des usagers de la route constituent une grande ambition nationale. À cet égard, un programme quinquennal pourrait être élaboré sur la base des propositions du rapport de la Table Ronde.

Toute action de formation ne produit sa pleine efficacité qu'à long terme, mais on peut en attendre des effets à la fois profonds et durables. Si nous parvenons, dans l'esprit de la Table Ronde, à mettre en place en la matière un programme d'action mobilisateur, capable de rassembler tous les acteurs de la sécurité routière et de donner une nouvelle vigueur aux politiques locales, alors **l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes de France sera atteint** et même, sans aucun doute, dépassé durant la prochaine décennie. C'est le vœu que nous formulons tous et ce serait la plus belle récompense que tous les acteurs de la Table Ronde puissent imaginer.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Jean Verré

---

## Sommaire

---

<b>Préface</b>	<b>11</b>
<b>Synthèse des propositions</b>	<b>15</b>
<b>Première partie</b>	
<b>Préambule</b>	<b>19</b>
Chapitre I	
<b>Programme national de formation (PNF)</b>	<b>21</b>
Chapitre II	
<b>Formation à la sécurité routière : état des lieux</b>	<b>29</b>
Chapitre III	
<b>Principes de base du travail de la table ronde</b>	<b>33</b>
<b>Deuxième partie</b>	
<b>Enfance et adolescence</b>	<b>37</b>
Chapitre I	
<b>Enjeux et problématiques</b>	<b>41</b>
Chapitre II	
<b>Propositions</b>	<b>47</b>
Chapitre III	
<b>« Rendez-vous citoyen »</b>	<b>63</b>
<b>Troisième partie</b>	
<b>Mettre en place un véritable apprentissage de la conduite</b>	<b>65</b>
Chapitre I	
<b>Problématique et concepts-clés</b>	<b>69</b>

Chapitre II	<b>Apprentissage initial de la conduite</b>	<b>79</b>
Chapitre III	<b>Examens du permis de conduire</b>	<b>87</b>
Chapitre IV	<b>Immédiat post-permis : le conducteur novice</b>	<b>91</b>
Chapitre V	<b>Formation initiale et continue des acteurs éducatifs</b>	<b>101</b>
Chapitre VI	<b>Outils et aides pédagogiques</b>	<b>107</b>
Chapitre VII	<b>Labellisation des activités d'enseignement de la conduite</b>	<b>119</b>
	<b>Quatrième partie</b>	
	<b>Mettre à jour et améliorer la formation des adultes</b>	<b>129</b>
Chapitre I	<b>Préambule</b>	<b>133</b>
Chapitre II	<b>Formation permanente du conducteur expérimenté</b>	<b>141</b>
Chapitre III	<b>Suivi médical (et psychotechnique) des conducteurs expérimentés</b>	<b>147</b>
Chapitre IV	<b>Entreprise et sécurité routière</b>	<b>153</b>
Chapitre V	<b>Conducteurs professionnels</b>	<b>167</b>
Chapitre VI	<b>Pédagogie des sanctions</b>	<b>171</b>
Chapitre VII	<b>Civisme et cohabitation sur la route</b>	<b>185</b>
	<b>Cinquième partie</b>	
	<b>Organisation et animation</b>	<b>189</b>
Chapitre I	<b>Données de base</b>	<b>191</b>
Chapitre II	<b>Organisation</b>	<b>193</b>

Chapitre III <b>Animation</b>	<b>203</b>
Chapitre IV <b>Implication de l'industrie automobile</b>	<b>213</b>
<b>Sixième partie</b> <b>Financement</b>	<b>215</b>
Chapitre I <b>Grands enjeux financiers de l'insécurité routière</b>	<b>219</b>
Chapitre II <b>Financement des propositions de la table ronde</b>	<b>221</b>
Chapitre III <b>Impact macro-économique des propositions de la table ronde</b>	<b>233</b>
<b>Conclusion</b>	<b>235</b>
<b>Liste des participants</b>	<b>239</b>
<b>Nomenclature des sigles</b>	<b>259</b>
<b>Annexes</b>	<b>265</b>
Annexe A <b>Exemple de travail en école élémentaire</b>	<b>267</b>
Annexe B <b>De la maternelle à l'université</b>	<b>271</b>
Annexe C <b>Brevet sécurité routière : deux exemples en Moselle et en Meuse</b>	<b>275</b>
Annexe D <b>Livret de l'élève</b>	<b>279</b>
Annexe E <b>Conseils municipaux d'enfants et de jeunes</b>	<b>283</b>
Annexe F <b>Stages de formation : deux expériences locales en Alsace</b>	<b>295</b>
Annexe G <b>Exemples de systèmes d'accès graduel à la conduite</b>	<b>299</b>

Annexe H		
<b>Le contexte français</b>		
<b>Un continuum éducatif</b>		<b>303</b>
Annexe I		
<b>Apprentissage de la conduite :</b>		
<b>un schéma de réforme possible</b>		<b>307</b>
Annexe J		
<b>Tableau récapitulatif de l'organisation</b>		
<b>des formations liées à la conduite</b>		<b>309</b>
Annexe K		
<b>Recensement et classification</b>		
<b>des outils et aides pédagogiques</b>		<b>311</b>
Annexe L		
<b>Exemples d'actions et de prescriptions</b>		
<b>pour animer la sécurité routière</b>		<b>321</b>
Annexe M		
<b>Statistiques de sécurité routière</b>		
<b>de 1976 à 1996</b>		<b>333</b>
<b>Table des matières</b>		<b>337</b>

---

## Préface

Lorsqu'on se penche sur l'évolution des statistiques de la sécurité routière au cours des 25 dernières années, on est impressionné par l'amélioration importante et continue des résultats. Durant cette période, tandis que la circulation doublait, le nombre de tués diminuait de plus de moitié passant de 16 600 en 1972 à 8 080 en 1996 et celui des blessés graves diminuait de deux tiers, passant de 107000 à 36000.

Cette amélioration n'est pas le fruit du hasard, mais d'une action en profondeur menée principalement par les pouvoirs publics avec l'appui de l'ensemble de ses partenaires. Rappelons quelques unes des principales étapes :

- Concernant l'infrastructure, 5 500 km d'autoroutes ont été construits, tandis que 4 400 km de routes nationales étaient transformés en voies à chaussées séparées ; des programmes de suppression des « points noirs » ont été mis en œuvre, les croisements dits « giratoires » se sont généralisés et amènent une touche d'esthétique très appréciée...

- Le véhicule de 1997 ne ressemble plus guère à celui de 1972 : amélioration de sa structure et des principaux éléments de sécurité (suspension, pneumatiques, etc.), généralisation progressive du système de freinage ABS, introduction du sac gonflable, enfin contrôle technique éliminant les « épaves » roulantes.

- Des dispositions réglementaires efficaces aident le conducteur à mieux se comporter : limitations d'alcoolémie, de vitesse, port de la ceinture de sécurité et du casque et permis à points.

Enfin durant cette période furent successivement créés le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (1972) et la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (1982).

À l'analyse de ces efforts et de ces résultats, on peut se demander s'il existe encore de nouvelles pistes de progrès et s'il ne faut pas se « contenter » de l'amélioration de 2,5 % par an observée durant ce dernier quart de siècle. Soit dit en passant, c'est hélas l'attitude de beaucoup de nos concitoyens : une sorte de fatalisme, d'acceptation

tristement blasée d'un tribut payé à « la route ». Notons que si cette position était justifiée, on déplorerait encore 6000 morts en France dans 10 ans et 3000 en 2025 !

Mais si l'on regarde au-delà de nos frontières, alors on s'aperçoit que les pays qui se sont « attaqués » à fond au problème obtiennent des résultats bien meilleurs que la France, sans pour autant engager des dépenses inconsidérées ou insupportables pour leurs économies. En fait il est probable, quoique difficile à démontrer, que ces pays dépensent moins que d'autres pour des résultats bien meilleurs. La Nouvelle-Zélande, l'Australie, le Canada ont pris le problème à bras le corps, de même que, plus près de nous, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Suède et la Finlande et leurs résultats sont probants. Par exemple, quand nous déplorons 20 tués par milliard de km parcourus, le Royaume-Uni, la Suède et les Pays-Bas n'en déplorent que la moitié !

Alors, peut-on s'inspirer de l'exemple de ces pays pour améliorer la situation en France ? La réponse est clairement : oui. Certes, véhicules et infrastructures ne sont pas identiques entre ces pays et le nôtre. Mais l'ensemble de ces deux éléments combinés n'explique tout au plus que 10 à 15 % de l'écart. La différence majeure réside dans le **comportement** des usagers de la route, des conducteurs. Et si l'on veut vraiment progresser rapidement et durablement, c'est là que réside le principal « gisement de progrès ».

Pour les sceptiques qui en douteraient, prenons nous à rêver ! Imaginons un monde idéal où chaque conducteur, chaque usager de la route se mette tout simplement à respecter à 100 % les obligations actuellement en vigueur – le Code de la route – et, bien informé, fasse preuve d'un minimum de bon sens.

Voici à peu près ce que deviendraient les statistiques dans ce monde idéal, mais, soulignons-le, identique à notre monde réel sur le plan des véhicules et de l'infrastructure.

En 1996, nous avons déploré 8 080 tués sur la route ; le respect complet des limitations de vitesse ferait baisser ce chiffre de 3 300, celui de l'alcoolémie de 1 300 et enfin le port de la ceinture de sécurité à l'avant **comme à l'arrière**, ainsi que le casque pour les motards, de 700 soit une première réduction de 5 300 tués ou 65 %.

Le respect des autres obligations du Code de la route (stop, feux de signalisation, etc.) abaisserait à nouveau ce chiffre de 300. Une meilleure connaissance de soi-même et des attitudes à adopter en face de problèmes physiques courants (vue, fatigue, somnolence) le réduirait de 700 et finalement, quelques règles de bon sens (ne pas marcher sur autoroute et ne pas s'arrêter sur un passage à niveau) compléteraient les progrès avec une réduction de 100 tués, soit une réduction totale de 6 400 tués ou 80 %. Le nombre de tués descendrait à 1 680 et, bien évidemment, la France serait le pays le mieux placé au monde !

Or, chacun de nous, bien formé sur un plan théorique aussi bien que pratique, est parfaitement capable de respecter ces six points.

La problématique à résoudre est en fait la suivante : ce que chaque individu « idéal » pourrait faire sans difficultés excessives, sans aucune dépense supplémentaire, comment pourrait-on le généraliser à 58 millions d'usagers de la route, dont 33 millions de conducteurs, et réduire ainsi la sinistralité de 80 % !...

Deux grandes voies sont théoriquement possibles : la **répression et la formation**.

Remarquons tout de suite que ces deux voies ne sont pas exclusives : il serait naïf de croire que la formation sans sanction puisse être d'une efficacité suffisante pour améliorer le comportement humain, mais il serait aussi illusoire d'imaginer que la répression seule puisse résoudre le problème. L'expression bien connue « un gendarme derrière chaque conducteur » a ses limites évidentes : coût insupportable, rejet culturel et social.

Sans s'étendre davantage ici sur cette problématique : « répression ou formation, où est l'équilibre optimum ? » reconnaissons que certains pays accordent une place plus importante au volet répression et contrôle que la France et obtiennent généralement des résultats intéressants. Tel n'est pas cependant le sujet que la table ronde devait développer et nous nous contenterons de clore la discussion en formulant le vœu que l'on se donne les moyens réels de faire respecter la loi.

Reste le deuxième volet : **la formation**. Dès que l'on commence à l'analyser dans le détail, on s'aperçoit que le thème est d'une rare complexité car il implique tous les âges de l'individu, tous les domaines d'activité de la nation. Chacun d'entre nous est successivement et parfois simultanément acteur, formateur et élève. La complexité du thème justifie donc totalement la décision du Gouvernement de tenir une table ronde regroupant toutes les compétences et toutes les bonnes volontés disponibles afin d'y « voir plus clair » et d'identifier les pistes possibles d'amélioration.

La table ronde a été constituée le 14 novembre 1996 et a achevé son rapport le 29 avril 1997. Elle a mené ses travaux au sein de 4 commissions et de 26 groupes de travail spécialisés et les a validés « sur le terrain », notamment par des échanges de points de vue et d'expériences durant 4 visites effectuées dans les préfectures du Finistère, du Rhône, de la Gironde et du Bas-Rhin ainsi que par une revue de toutes les actions menées dans l'ensemble des départements français. Plus de 300 personnes à « La Défense » et plus de 400 personnes dans les préfectures lui ont apporté leurs contributions.

Ces travaux ont mis en lumière à la fois le dynamisme et l'enthousiasme de toutes les personnes impliquées dans l'amélioration de la sécurité routière et aussi, le dévouement et la bonne volonté de tous ces acteurs. Je tiens ici à leur rendre hommage et à leur adresser toute ma gratitude et toute celle du comité de pilotage de cette table ronde. Sans leur apport, il aurait été impossible de mener à bien la tâche qui nous a été confiée.

Des travaux et des rencontres ci-dessus se dégage un très fort consensus en faveur des propositions décrites dans le rapport. Deux principes majeurs en émergent :

- **Nécessité d'un continuum** : Les connaissances et les compétences de l'utilisateur de la route et du conducteur doivent progresser de façon continue depuis l'enfance jusqu'au permis de conduire en fonction des capacités et des besoins de chaque âge. Ensuite, les connaissances et compétences de l'adulte doivent être mises à jour régulièrement.

- **Nécessité d'une mobilisation de tous les acteurs** : La société civile, au sens le plus large du mot, doit s'impliquer davantage. Les pouvoirs publics, qui gardent un rôle prépondérant, ne doivent pas être les seuls à lutter contre l'insécurité routière.

Notons enfin que la question de l'amélioration du comportement du conducteur et de l'utilisateur de la route et donc de la formation à la sécurité routière est un sujet si complexe que son développement passe nécessairement par un renforcement des structures en place, notamment au niveau départemental.

Les mesures proposées ne se mettront pas en place instantanément. Un temps important sera nécessaire pour préparer les formateurs, mettre au point les nouveaux outils pédagogiques, enclencher une démarche de qualité et enfin convaincre les décideurs, les responsables et finalement tout le pays que l'éducation et la formation des usagers de la route constituent une grande ambition nationale. Mais si nous y arrivons, alors **l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes de France sera atteint** et même, sans aucun doute, dépassé durant la prochaine décennie. C'est le vœu que nous formulons tous et ce serait la plus belle récompense que tous les acteurs de la table ronde puissent imaginer.

---

# Synthèse des propositions

## Partie 1 - Préambule

Le programme national de formation (PNF) constitue la base fondamentale de la formation du conducteur.

**L'objectif de la table ronde est d'en assurer l'application dans de bonnes conditions.**

## Partie 2 - L'enfance et l'adolescence

Objectif : mise en place d'une chaîne éducative continue durant l'âge scolaire

a) Rappeler ou faire connaître à l'ensemble des adultes les étapes de l'accession des enfants à l'autonomie et à la sécurité dans les différents rôles d'utilisateur de la route ainsi que le caractère obligatoire de l'éducation à la sécurité routière dans le cadre scolaire.

b) Impliquer les parents et les grands-parents : sensibilisation sur les systèmes de retenue pour enfants, participation aux actions éducatives, aux conseils d'école ou d'établissement, etc.

c) Compléter et animer les réseaux de compétence au sein de l'éducation nationale. Assurer à tout éducateur (enseignant ou non) y intervenant, une formation préalable.

d) Mettre à disposition des IUFM un module d'autoformation ; des MAFPEN un module d'enseignement à distance ; des élèves, des séquences pédagogiques et un livret de suivi de l'éducation routière.

e) Mettre en place au 1<sup>er</sup> septembre 1997 la partie pratique du BSR.

f) Inclure des modules « sécurité routière » dans le rendez-vous citoyen.

### **Partie 3 – Mettre en place un véritable apprentissage de la conduite**

Objectif : éradiquer le surrisque des jeunes conducteurs

a) Mettre en place des mesures d'incitation concrètes à l'AAC et notamment concevoir et diffuser un guide pratique pour l'accompagnateur.

b) Dans le cadre de la formation initiale et notamment de l'AAC, favoriser des procédures pédagogiques et éducatives adaptées aux jeunes en difficulté.

c) Introduire dans la phase d'apprentissage un module « conduite sur site protégé » et encourager le développement des infrastructures correspondantes.

d) Moderniser l'ETG en évitant le bachotage.

e) Mettre en place un réseau moderne de centres d'examens et simplifier les aspects administratifs.

f) Introduire au sein de l'épreuve pratique du permis de conduire une partie orale concernant notamment les manœuvres d'urgence et la connaissance de la sécurité routière.

g) Instaurer un « rendez-vous d'évaluation » obligatoire en fin de 1<sup>re</sup> année pour les conducteurs novices.

h) Rendre obligatoire un stage de recyclage pour les conducteurs novices gravement infractionnistes.

i) Instaurer un seuil d'alcoolémie de 0 g/l pour les conducteurs novices pendant 2 ans.

j) Étendre le livret d'apprentissage du BSR inclus jusqu'à fin du « noviciat ».

k) Revaloriser et adapter les fonctions des enseignants de la conduite et des inspecteurs, notamment :

- tronc commun de formation initiale ;
- formation continue (1 semaine tous les 5 ans).

l) Encourager la recherche et l'innovation en matière de moyens pédagogiques et créer un centre d'homologation au sein de l'ENSERR.

m) Adopter et mettre en application le projet de loi relatif à l'enseignement et à la sécurité dans les transports.

n) Mettre en place un « label qualité » des activités d'enseignement de la conduite.

## **Partie 4 – Mettre à jour et améliorer la formation des adultes**

Objectif : mise à niveau des connaissances théoriques et prise en compte de l'évolution des aptitudes

- a) Mettre en place, à terme, une formation continue de fréquence décennale et, dans l'immédiat :
  - offre incitative faisant appel au volontariat ;
  - expérimentation en liaison avec les assurances.
- b) Mettre en place une formation initiale et continue des médecins à la sécurité routière.
- c) Inclure une mention « sécurité routière » dans les visites médicales déjà institutionnalisées (entreprise, sportives, visites sécurité sociale à partir de 50 ans, etc.).
- d) Informer les conducteurs sur les problèmes de vigilance et de fatigue à partir d'une synthèse des savoirs existants.
- e) Encourager et faciliter le développement des programmes de prévention routière au sein des entreprises.
- f) Développer des alternatives pédagogiques crédibles aux sanctions pénales. Mettre en place un traitement médico-social pour les conducteurs alcool-dépendants.
- g) Encourager un partenariat entre l'État, les maires de France et le club des villes cyclables pour mobiliser les communes en faveur de la sécurité des cyclistes et des piétons.

## **Partie 5 – Organisation et animation**

Objectif : mettre en œuvre efficacement l'ensemble des propositions de la table ronde

- a) Mettre en place au niveau central un responsable et des groupes de projets.
- b) Créer une agence départementale de la sécurité routière comportant une équipe permanente à plein temps et pilotée conjointement par le préfet et le président du conseil général.
- c) Mettre en place au niveau local des dispositifs permettant une implication accrue des municipalités.
- d) Faciliter et amplifier le rôle des médias.

## **Partie 6 – Financement**

Le coût de l'amélioration de la qualité de la formation est supporté par l'ensemble des acteurs.

**Les gains de sécurité routière qui en résultent sont d'un ordre de grandeur très sensiblement supérieurs.**

Mesures spécifiques :

a) Abaissement du taux de TVA de 20,6 % à 5,5 % sur la formation initiale des conducteurs.

b) Implication financière des sociétés d'assurances pour les formations durant la période de « noviciat ».

c) Affectation à des actions de formation du produit des droits d'inscription aux examens du permis de conduire.

d) Éventuellement, suppression de la TVA sur les carburants utilisés par les écoles de conduite.

Première partie

# Préambule



# Programme national de formation (PNF)

---

Annexé à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1989, publié par la Documentation Française dans la collection des textes officiels en avril 1994, le « programme national de formation » (PNF) constitue la base fondamentale de la formation des conducteurs. Son but est d'« amener tout conducteur à la maîtrise de connaissances (savoirs), de savoir-faire et à développer des attitudes positives par rapport à la sécurité routière (savoir être) ».

Il se présente sous forme d'objectifs pédagogiques classés et hiérarchisés.

Les tableaux ci-après synthétisent les objectifs. Pas moins de 68 objectifs élémentaires (classés en 13 catégories et 4 parties) ont été distingués. Plus des deux tiers d'entre eux sont directement associés à des compétences cognitives et perceptives (les plus fondamentales pour l'apprentissage) et s'expriment par les impératifs : **connaître** (c'est à dire mémoriser des contenus précis) ; **acquérir des notions sur...** (c'est à dire mémoriser quelques contenus appartenant à un domaine complexe de haute spécialité) ; **comprendre** (c'est à dire pouvoir analyser des contenus en insistant sur leur liaison, leur mécanisme et leur cohérence interne).

Sans doute unique en Europe, le programme national de formation constitue une originalité tout à fait remarquable par son exhaustivité et la qualité de son contenu. Il traduit une prise de position de l'État, l'engage explicitement quant aux objectifs qui sont assignés la formation des conducteurs.

Intégrant les résultats de recherche les plus récents, notamment en matière de psychologie de la conduite, tirant les leçons de l'expérience, le PNF fait l'objet d'un consensus sans faille parmi tous les acteurs de la formation ; il faut le considérer comme la référence à partir de laquelle prennent corps les mesures pédagogiques relatives à la formation initiale et continue des automobilistes et la base d'un système d'accès graduel à la conduite.

En dépit de ces considérations, le programme national de formation est souvent inappliqué ou très partiellement appliqué et force est de constater qu'il est de fait inapplicable sur nombre de points majeurs, pour des raisons qui tiennent principalement à la qualité et à l'organisation actuelles de l'offre de formation.

OBJECTIFS	SOUS-OBJECTIFS
<p><b>1. DEVENIR AUTOMOBILISTE</b> Appropriation de l'automobile et connaissance des grands principes et normes réglementaires de circulation.</p>	<p><b>1.1 Vivre dans et avec l'automobile</b> Faire connaissance avec les caractéristiques de l'engin (y compris remorque) pour mieux comprendre ce qu'implique d'y vivre (y compris avec des passagers).</p>
	<p><b>1.2. Vivre avec les autres</b> Partager l'espace selon des normes réglementaires ou habituelles : les règles formelles et informelles</p>
<p><b>2.GERER SON DEPLACEMENT</b> Gérer l'ensemble des "possibles" et des "interdits" dans toutes les situations.</p>	<p><b>2.1. La maîtrise du véhicule</b></p>
	<p><b>2.2. S'adapter aux situations</b></p>
	<p><b>2.3.Préparer et organiser son parcours</b></p>
<p><b>3.ETATS DEGRADES DU SYSTEME</b> Affectant l'homme, le véhicule, l'infrastructure et l'environnement. Savoir faire face à des situations anormales ou d'urgence.</p>	<p><b>3.1. Anticiper et prévenir les risques</b> Fonctions perceptives déficientes, défaillances liées aux véhicules, situation de visibilité et d'adhérence dégradées.</p>

## SAVOIRS, SAVOIR-FAIRE, SAVOIR ETRE

- **Savoir** entrer dans la voiture et en sortir.
- **Savoir** s'installer au poste de conduite.
- **Connaître** et **comprendre** la signification des voyants du tableau de bord.
- **Connaître** les commandes du véhicule et de ses accessoires, comprendre leurs fonctions et savoir les manipuler.
- **Connaître** les caractéristiques principales du véhicule et comprendre la notice d'utilisation.
- **Connaître** les documents obligatoires et utiles.
- **Connaître** les objets utiles en voiture et savoir s'en servir.

- **Être capable** de communiquer.
- **Être capable** en permanence de prévoir pour ne pas gêner et ne pas surprendre.
- **Comprendre** et **savoir** appliquer la réglementation.
- **Être capable** de choisir une vitesse appropriée.
- **Être capable** de choisir sa position sur la chaussée.
- **Être capable** de maintenir ses espaces de sécurité.
- **Être capable** de partager l'espace dans diverses situations (arrêt, stationnement, croisement, dépassement, intersection).
- **Savoir** tenir compte des caractéristiques générales des autres usagers.
- **Connaître** les comportements particuliers des piétons.
- **Connaître** les dangers créés par les animaux.
- **Connaître** les caractéristiques des « deux roues » et leurs comportements particuliers.
- **Connaître** les caractéristiques des véhicules lourds et de transport en commun et leurs comportements particuliers.
- **Connaître** les particularités des véhicules agricoles et de travaux publics.
- **Connaître** les particularités des véhicules prioritaires et d'intervention urgente.

- **Étude** du temps de réaction et de ses conséquences sur la maîtrise du véhicule (distances parcourues, distances de sécurité, etc...).
- **Manipulation** de l'automobile (volant, frein, embrayage, rétroviseurs, boîte de vitesses) avec autonomie et responsabilité.

- **S'insérer** dans la circulation ou en sortir (vitesse adaptée, choix des moments d'accélération et ralentissement dans différentes circonstances).
- **S'arrêter** ou **stationner** (respect de la réglementation et du partage des espaces, capacités de manœuvrer).
- **Adopter** des pratiques de conduite et une forme de déplacement adaptées au contexte (rues en agglomération ; routes ; autoroutes).

- **Trajets** fréquents.
- **Longs trajets**.

- **Connaître** l'importance des fonctions perceptives (vision, audition, etc..) et leurs déficiences.
- **Connaître** l'influence de l'intoxication sur la conduite.
- **Connaître** les maladies et les handicaps moteurs qui ont une influence sur la conduite.
- **Comprendre** l'importance du rôle de la ceinture de sécurité pour la sécurité passive, à l'avant comme à l'arrière.
- **Comprendre** le rôle des pneumatiques.
- **Connaître** l'existence des différents systèmes de freinage.
- **Connaître** le rôle de l'éclairage.
- **Savoir** repérer les défaillances éventuelles du moteur et de ses différents organes annexes.
- **Connaître** quelques précautions particulières à prendre.
- **Être capable** d'adapter la conduite aux intempéries.
- **Savoir** conduire pendant la nuit et au crépuscule.
- **Connaître** les risques liés à certaines conditions de l'infrastructure et de l'environnement (état de la chaussée, chantier, etc...).

OBJECTIFS	SOUS-OBJECTIFS
<b>3.ETATS DEGRADES DU SYSTEME (suite)</b>	3.2. Faire face aux risques dans des situations d'urgence.
	<b>3.3. Comportement en cas d'accident</b>
<b>4.COMPREDRE LE PHENOMENE AUTOMOBILE</b>	<b>4.1. Aspects physiologiques, psychologiques et sociologiques</b>
	<b>4.2. Les aspects techniques et dynamiques</b>
	<b>4.3. Les aspects relatifs à la santé publique et à l'écologie</b>
	<b>4.4. Les aspects juridiques</b>
	<b>4.5. Les aspects économiques</b>

<b>SAVOIRS, SAVOIR-FAIRE, SAVOIR ETRE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Parer</b> aux défaillances du véhicule (connaître les réactions du véhicule et savoir ce qu'il faut faire en cas de défaillance mécanique).</li> <li>● <b>Parer</b> aux défaillances du système homme-véhicule-environnement (contournement d'obstacle, freinage d'urgence etc...)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Savoir</b> comment agir en cas d'accident impliqué ou non.</li> <li>● <b>Savoir</b> remplir un constat amiable.</li> <li>● <b>Savoir</b> alerter en cas d'accident corporel et avoir des notions de secourisme.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Connaître</b> les fonctions sensori-motrices et prendre conscience par la pratique de ses propres limites.</li> <li>● <b>Comprendre</b> le fonctionnement psychique de l'individu (influence sur le comportement des états émotionnels et des motivations).</li> <li>● <b>Comprendre</b> le rôle de la mémoire et de la prise de décision en liaison avec l'acquisition de l'expérience en conduite.</li> <li>● <b>Comprendre</b> le rôle de l'ergonomie de la conduite et de ses principaux domaines d'intervention.</li> <li>● <b>Comprendre</b> l'organisation et les principes de la formation du conducteur et de ses différentes étapes en France et en Europe.</li> <li>● <b>Comprendre</b> comment se forment les attitudes des conducteurs, ainsi que les arguments de la publicité automobile.</li> <li>● <b>Comprendre</b> le rôle et l'influence de l'automobile sur les éléments de la vie quotidienne.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Acquérir</b> les notions sur le fonctionnement d'une automobile (moteur, frein, suspension, direction, pneumatiques, circuits hydrauliques et électriques).</li> <li>● <b>Acquérir</b> les notions techniques et physiques sur la vitesse.</li> <li>● <b>Comprendre</b> comment fonctionne un mobile sur la route (force centrifuge, centre de gravité, énergie cinétique, etc...).</li> <li>● <b>Comprendre</b> l'évolution de la technologie automobile (pneumatiques, électronique, vitrages, tenue de route, etc...).</li> <li>● <b>Comprendre</b> le rôle de l'ingénierie routière pour améliorer l'infrastructure de l'environnement (visibilité, « points noirs », aménagement, etc.).</li> <li>● <b>Comprendre</b> les systèmes de gestion du trafic (régulation, ondes vertes, itinéraires « bis », information des usagers, etc...)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Connaître</b> les dimensions sociales de la sécurité routière (statistiques, facteurs accidentogènes, alcool et vitesse, orientations politiques etc.).</li> <li>● <b>Comprendre</b> le lien entre l'automobile et l'écologie.</li> <li>● <b>Connaître</b> la réglementation.</li> <li>● <b>Comprendre</b> comment l'éducation, l'information et la répression sont des facteurs de prévention.</li> <li>● <b>Connaître</b> les principaux facteurs de prévention concernant les voitures (contrôle technique, équipements).</li> <li>● <b>Comprendre</b> comment la conception, l'état et l'entretien du réseau routier contribuent à la prévention.</li> <li>● <b>Connaître</b> les principales associations d'usagers et leur rôle en matière de prévention.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Avoir</b> des notions relatives au cadre réglementaire et législatif (en France et en Europe) et <b>connaître</b> les sanctions pénales et administratives en matière de circulation routière.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Aspects</b> économiques individuels relatifs à l'usage de la voiture (achat, révisions et contrôles, assurance, location).</li> <li>● <b>Aspects</b> économiques et sociaux relatifs au coût des accidents, au développement du réseau routier, à la production automobile, au parc et aux parcours, etc.</li> </ul>

Une telle situation est évidemment très préoccupante et l'un des objectifs fondamentaux de la table ronde est précisément de proposer des mesures aptes à lever les obstacles qui s'opposent à une bonne application du PNF et à faciliter sa mise en œuvre intégrale, généralisée et rapide.

À cet égard, les commentaires suivants méritent d'être faits :

a) La connaissance du PNF fait aujourd'hui partie intégrante de l'enseignement du BEPECASER ; par ailleurs, grâce notamment à l'implication financière du système d'assurance, des stages spécifiques de formation au PNF ont été organisés pour les enseignants de la conduite (stage de 3 jours ayant concerné près de 16000 stagiaires depuis 1991).

Si utile soit-il, cet effort de formation de grande ampleur est limité dans ses effets : il est *a priori* suffisant pour permettre aux enseignants de la conduite de maîtriser conceptuellement le PNF mais il ne confère pas, du même coup, la capacité de le maîtriser pédagogiquement, c'est à dire de l'enseigner efficacement aux candidats au permis de conduire. Pour ce faire, il est indispensable d'enrichir la formation initiale (et de confirmer cette option par la formation continue) par des enseignements relatifs à la psychologie, la psychopédagogie et l'animation de groupe.

Il s'agit d'une condition nécessaire à l'application effective de certaines parties du PNF, en particulier :

- comment « vivre avec les autres usagers » (partage des espaces, connaissance du comportement de l'autre, etc. voir point 1.2 du tableau ci-dessus) ;
- « anticiper et prévenir les risques » (notamment défaillance des fonctions perceptives, voir point 3.1 du tableau ci-dessus) ;
- « aspects physiologiques, psychologiques et sociologiques » du phénomène automobile (notamment fonctions sensori-motrices et fonctionnement psychique de l'individu, voir point 4.1 du tableau ci-dessus).

b) Telles qu'elles existent aujourd'hui, les épreuves du permis de conduire sont particulièrement réductrices et même mutilantes par rapport au cursus d'apprentissage et aux objectifs fixés par le PNF. En réalité, l'épreuve théorique sanctionne le résultat d'un bachotage portant sur les principaux éléments de la réglementation de la circulation ; l'épreuve pratique se limite largement à une vérification de la maîtrise « instrumentale » du véhicule.

Les aspects comportementaux et sociologiques, ainsi que la connaissance de la sécurité et de l'accidentologie, les règles d'action en situation d'urgence, etc., ne font (entre autres) l'objet d'aucune validation, alors qu'ils constituent l'essentiel du contenu – et de l'esprit – du programme national de formation

Cet écart important, renforcé par les pressions économiques (dépenser le moins possible et obtenir le permis de conduire le plus rapidement possible) tend à réduire l'apprentissage de la conduite à ses dimensions les plus « utilitaires » et ce, au détriment de sa qualité et de son contenu en termes de sécurité et de comportement apaisé au volant.

La première conclusion est qu'il y a place pour une épreuve supplémentaire dans l'examen du permis de conduire, qui serait relative au thème « sécurité et comportement », en cohérence directe avec les objectifs du PNF.

c) L'application du PNF pour ce qui concerne l'objectif « faire face aux risques dans des situations d'urgence » et parer aux défaillances éventuelles de l'homme, du véhicule, de l'infrastructure ou de l'environnement (en particulier : contournement d'obstacles, freinage d'urgence, etc., voir point 3.2 du tableau ci-dessus) se heurte à l'insuffisance des équipements disponibles ; en effet, les exercices pratiques requis à ce titre exigent que le conducteur (candidat au permis de conduire ou en cours de recyclage) puisse évoluer en site protégé, hors circulation (piste spéciale, circuit surveillé, aire d'évolution balisée, etc.).

C'est pourquoi il est proposé de favoriser la création de telles infrastructures et d'inclure dans l'apprentissage de la conduite (ou le cas échéant validation dans le cadre de l'examen du permis de conduire) un volet concernant des manœuvres spécifiques en site protégé (voir partie 3, chapitre III).



---

# Formation à la sécurité routière : état des lieux

---

---

## Qu'est-ce que la formation ?

---

La tâche de conduite est une activité acquise et non innée ; il s'agit même d'une activité complexe, contrairement à ce que le sens commun laisse parfois entendre, qui comporte au moins deux grandes dimensions : l'une est individuelle et se matérialise par une série d'habiletés, de connaissances et de savoirs ; l'autre est sociale, car un usager doit partager avec tous les autres les espaces de circulation et il est contraint à ce titre au respect d'un certain nombre de règles et de normes.

Le problème alors est de développer des processus de formation, de guidage, de soutien du comportement de conduite tout au long des différentes étapes de la vie du conducteur, afin de le maintenir dans des normes acceptables pour lui et pour la société. Pour être efficace, un système de formation doit être évolutif, inclure des séquences expérimentales et incorporer les avancées rapides des connaissances et de la technologie.

La plupart des risques ont à leur source un comportement inadapté, et le comportement du conducteur (plus généralement d'un usager de la route) n'est pas une donnée naturelle : il est déterminé par des savoirs (qui peuvent s'acquérir sur une période limitée puis être mis à jour périodiquement) et par un ensemble de valeurs qui ne s'inculquent que sur une longue durée et ne se préservent que par un effort persévérant et ininterrompu. C'est pourquoi un conducteur « sûr » ne se forme pas exclusivement en quelques semaines ou en quelques mois avant le passage d'un examen qui ne sanctionne d'ailleurs qu'une partie des aptitudes ; **c'est dès la plus tendre enfance que le conducteur commence – et doit commencer – à se former, et il continue – et doit continuer – de le faire durant toute sa vie.** En ce sens, la conduite ne diffère en rien de toute activité humaine dont l'exercice nécessite un apprentissage spécifique et incorpore des éléments d'ordre culturel. L'intitulé même de la table ronde, « formation des usagers de la route et formation des conducteurs » n'est pas le fait du hasard mais la reconnaissance de cette exigence.

Les effets de la formation (et ceci est vrai de toute formation) sont à la fois multiples, ramifiés, diffus, difficilement quantifiables (et pour certains strictement qualitatifs) et ne sont visibles que sur le long

terme. Ces difficultés conceptuelles et méthodologiques expliquent sans doute le trouble dont les chercheurs se font parfois l'écho lorsqu'ils tentent d'évaluer les actions de formation et de mettre en évidence un lien direct, par exemple entre la durée de l'apprentissage de la conduite et l'évolution de la sinistralité.

Ce que nous venons de dire très succinctement tend à affirmer qu'il existe un biais dans cette problématique elle-même, car il est une réalité qu'on ne peut occulter : toute action de formation d'une certaine ampleur (et la formation à la conduite et à la sécurité routière concerne tous les citoyens !) repose sur un acte de foi, qui n'est finalement rien d'autre que la foi que la société toute entière accorde à son propre avenir.

Ce qu'il faut aussi constater, c'est que les pays européens qui réussissent le mieux en matière de sécurité routière ont au moins une caractéristique commune : ils accordent à la formation, sous toutes ses formes, une importance primordiale : à défaut d'une preuve, il faut voir dans ce fait une forte présomption expérimentale.

---

## **Où en est notre système de formation ?**

Brossée à grands traits, la situation française dans le domaine de la formation des usagers de la route et de la formation des conducteurs, se caractérise par une série de paradoxes, dont un majeur : d'une part, un nombre considérable de mesures, d'initiatives et d'expérimentations souvent de haute qualité et portées par des acteurs compétents et motivés ; d'autre part, un rendement faible du système, dont les lignes directrices sont par ailleurs peu perceptibles.

Les points suivants méritent plus particulièrement d'être mentionnés.

### **Un manque de continuité**

Le panorama de la formation, depuis la naissance jusqu'à la fin de la vie, fait apparaître de nombreuses discontinuités dans la chaîne éducative.

Il comporte trois points de passage obligés, qui sont autant d'épreuves de contrôle des connaissances précédées par un apprentissage :

- l'attestation scolaire de Sécurité routière de premier niveau (classe de 5<sup>e</sup> ou équivalent) ;
- l'attestation scolaire de Sécurité routière de second niveau (classe de 3<sup>e</sup> ou équivalent) ;
- les permis de conduire.

Hors ces moments privilégiés, des lacunes et carences souvent importantes peuvent être identifiées :

- Dans les écoles et collèges, malgré de remarquables réalisations – souvent couronnées de succès –, l'application de la loi de 1957 (introduction de la sécurité routière dans les programmes) reste un objectif à atteindre, les conséquences étant loin d'avoir été tirées en termes pédagogiques et organisationnels.

Hormis quelques actions locales en nombre réduit, il n'existe pratiquement rien dans les lycées et l'enseignement supérieur.

- Dès l'obtention du permis de conduire, le conducteur novice est en principe livré à lui même. Il faut toutefois mentionner les efforts louables, isolés ou conjugués, consentis par des sociétés et mutuelles d'assurance, certains conseils généraux, etc. pour offrir aux conducteurs novices des stages adaptés (à des prix souvent attractifs), qui prennent explicitement la sécurité routière pour objectif.

- Le conducteur expérimenté n'est pas non plus incité à mettre à jour ses connaissances, à corriger les mauvaises habitudes de conduite qu'il a pu acquérir, à perfectionner son comportement au volant.

Il faut toutefois mentionner que certaines sociétés d'assurances et entreprises prennent des initiatives pour former des conducteurs expérimentés dans des centres spécialisés ; le nombre de conducteurs concernés est faible par rapport à la population totale.

## **Une cohérence insuffisante**

Si la chaîne éducative présente des lacunes, les maillons existants ne s'imbriquent pas toujours parfaitement. Par exemple ; deux innovations majeures dans le domaine de l'apprentissage de la conduite ont vu le jour presque simultanément, à la fin des années 1980 :

- l'apprentissage anticipé de la conduite qui permet, sous certaines conditions, d'acquérir de l'expérience au volant à partir de 16 ans, avant l'âge légal d'obtention du permis de conduire ;
- le programme national de formation, qui définit les objectifs pédagogiques de l'apprentissage de la conduite (voir chapitre I ci-dessus).

Remarquables par l'ambition de leurs objectifs et par la nouveauté des concepts éducatifs et pédagogiques dont elles sont porteuses, ces deux mesures se heurtent à des obstacles importants qui en compromettent la bonne application (et, dans certains cas, l'application proprement dite). Une raison essentielle (mais ce n'est pas la seule) est qu'elles ont été introduites dans un système global dont la logique de fonctionnement se prête mal à leur acceptation. C'est ainsi que le PNF est mal ou peu appliqué (voir chapitre I) et que l'AAC, peu respecté dans son esprit, fournit des résultats moins favorables que ce qu'on est en droit d'espérer.

## **Un écart important entre les intentions et les réalisations**

Ce qui est frappant (et ce constat est valable pour beaucoup d'autres secteurs de la politique de lutte contre l'insécurité routière), c'est l'écart sensible qui existe entre, d'une part les mesures prises et les objectifs qu'elles s'assignent et d'autre part, les réalisations sur le terrain. Pourtant, les acteurs de la sécurité routière sont nombreux, compétents, actifs, et le plus souvent animés d'une force militante indéfectible.

Certaines raisons résident dans ce qui vient d'être dit, mais il en est d'autres qui vont dans le sens d'une perte d'énergie et d'efficacité.

En particulier :

- De nombreuses actions locales jugées utiles et efficaces ne reposent que sur une personne et le tissu relationnel qu'elle a pu créer pour les mettre en œuvre. La fragilité d'un tel montage est évidente et la pérennité de l'effort – pourtant indispensable, en matière de formation encore plus qu'ailleurs – n'est pas assurée.

- De nombreuses actions locales, opérationnelles et bien rodées, ne parviennent pas à se généraliser ni même parfois à s'étendre au sein d'un même département ; la cause principale est souvent l'absence d'échanges d'expériences bien organisés.

- Il est courant que des actions soient lancées sans qu'un dispositif d'évaluation adéquat ait été mis en place. Cette absence de « retour » empêche de tirer tous les bénéfices des expérimentations et d'adapter en permanence les actions à l'évaluation des besoins ainsi qu'aux critiques et suggestions du terrain.

D'où, dans certains cas, une obsolescence rapide des initiatives ou un désintérêt progressif de la part des acteurs et des bénéficiaires.

- Paradoxalement, la multitude des actions conduites (en relais d'une décision nationale ou d'initiative locale) laisse le sentiment d'un éparpillement parfois dommageable, dans la mesure où elles ne semblent unifiées ni par une politique nationale clairement affirmée, ni par la nécessité de prendre en compte le contexte local.

Ces considérations conduisent à conclure à l'importance fondamentale de l'organisation de la lutte contre l'insécurité routière, en premier lieu à l'échelon local (en l'occurrence départemental). Voir partie 5, chapitre II.

La table ronde se doit non seulement d'élaborer des propositions mais, sous peine d'inefficacité, de penser concrètement leurs conditions de bonne application ; dans le contexte actuel, cet impératif implique de proposer des modifications organisationnelles, afin de profiter au mieux du dynamisme des acteurs, qu'il est par ailleurs nécessaire de centrer sur des objectifs mieux définis.

---

## **Principes de base du travail de la table ronde**

Dans l'esprit de la mission qui lui a été confiée et compte tenu de l'analyse critique de l'existant, la table ronde s'est efforcée de conduire son travail et de formuler ses propositions en application des quatre principes clés brièvement exposés ci-dessous.

---

### **Principe 1 Élaborer un continuum de formation**

Il est inutile de revenir sur les raisons qui fondent ce principe et la conviction que c'est tout au long de la vie, sous des formes différentes, que se forment les attitudes et les comportements.

Le principe de continuité a – entre autres – été concrétisé par la notion de « rendez-vous », moment particulier où l'usager de la route se trouve en situation de dialogue avec les professionnels de la conduite. Leurs objectifs et leurs contenus sont évidemment adaptés à l'âge et à l'expérience des conducteurs.

On peut mentionner :

- les « rendez-vous pédagogiques » (réglementairement obligatoires) que comporte l'AAC ;
- le « rendez-vous citoyen », pour lequel des modules de sécurité routière sont proposés ;
- les « rendez-vous d'évaluation » proposés pour les conducteurs novices ;
- les « rendez-vous de perfectionnement » proposés pour les conducteurs expérimentés.

---

### **Principe 2 Implication de la société civile**

Fléau social, phénomène de société, l'insécurité routière est – et doit rester – une préoccupation majeure de l'État, qui a le devoir de définir en la matière une politique nationale. Cependant, le succès passe

par l'implication forte et permanente de tous les partenaires et acteurs qu'on regroupe généralement sous le vocable de « société civile », dans son acceptation la plus large : autorités politiques et administrations locales ; entreprises ; associations ; etc.

Cette nécessité reconnue depuis le début des années 1970, éprouve des difficultés à se concrétiser totalement, malgré les efforts mis en œuvre, les structures mises en place, les encouragements prodigués.

L'issue ne peut être trouvée qu'en mettant tout en œuvre pour faciliter les initiatives et établir les synergies souhaitables et en donnant aux représentants de la « société civile » non seulement un droit de regard sur l'action menée et ses résultats (obligation de transparence) mais aussi un réel pouvoir d'orientation (obligation de concertation).

La table ronde, pour ce qui concerne la formation, s'est située dans cette logique, notamment au travers des éléments suivants :

- a) Une adaptation de l'organisation (principe 3 ci-après)
- b) La proposition de mécanismes de financement originaux qui exigent la conjugaison des efforts tout en respectant les logiques professionnelles de chacun.
- c) L'élaboration d'un projet global cohérent de formation apte à mobiliser les énergies de tous dans le cadre de lignes directrices claires.

---

### **Principe 3 Structuration de l'action**

Nous avons déjà insisté sur la nécessité de structurer l'action en mettant en place une organisation adaptée, condition de bonne mise en application des propositions de la table ronde.

Deux exigences majeures sont requises à ce sujet :

a) Capacité de mettre en œuvre un grand projet national de formation des usagers de la route et des conducteurs en suscitant localement une dynamique qui en diversifie les composantes concrètes (adaptation au contexte) et en amplifie les effets.

**C'est la raison qui a conduit à proposer des agences départementales de sécurité routière dotées de moyens suffisants.**

b) Capacité au niveau central (dans un cadre interministériel) de suivre dans le temps et dans l'espace la mise en œuvre des propositions de la table ronde, d'en évaluer les résultats, de procéder à l'identification et au traitement des obstacles, etc.

La mise en place effective d'une telle fonction est une des clés du succès.

---

## **Principe 4 Responsabilisation et expérimentation**

Sauf exception dictée par une nécessité particulière, la table ronde a travaillé avec deux préoccupations constantes qu'il ne serait pas inapproprié de qualifier de « philosophiques » : faire confiance avant tout au sens des responsabilités et à la capacité d'initiative de l'individu ; dans un champ social complexe, se garder de généraliser une mesure sans avoir préalablement démontré expérimentalement son intérêt et son acceptabilité.

Deux points méritent d'être évoqués à cet égard.

a) Pour la plupart des propositions, notamment celles qui concernent une population importante, une approche progressive type (évidemment adaptée à chaque cas) a été retenue : incitations sous diverses formes avec appel au volontariat individuel ; réalisation d'une expérimentation en vraie grandeur géographiquement limitée (avec définition claire du plan d'expérimentation : objectifs, outils et critères d'évaluation) ; généralisation en cas de résultats favorables.

Il est à noter que de nombreux départements – et ce fait est un indicateur probant de l'intérêt et de l'actualité des problèmes traités par la table ronde – se sont déclarés a priori volontaires pour des expérimentations.

b) Pour nombre de propositions (concernant par exemple la formation des conducteurs novices et la formation des conducteurs expérimentés), la table ronde a formulé un « minimum nécessaire », que tout pédagogue professionnel est en droit de qualifier d'insuffisant et qui se situe parfois bien en-deçà de certaines initiatives existantes localement.

Ceci, en harmonie avec l'ensemble des propos qui précèdent, relève d'une volonté délibérée. L'idée est qu'autour de ce « minimum nécessaire » pris comme référence, vienne se greffer une dynamique de réflexion et d'action entraînant tous les acteurs de la sécurité routière afin d'élargir et étoffer les formations offertes sans aucune obligation réglementaire.

Rappelons, si besoin est, qu'une telle logique ne peut réussir que si une organisation adéquate est capable de la soutenir (voir principes 2 et 3 ci-dessus).

À cet égard, il faut souligner la grande qualité et le réel dévouement à la cause de la sécurité routière dont font preuve les acteurs locaux, ainsi que l'efficacité des réseaux de compétence constitués. Il serait dommage qu'un tel capital d'énergie s'érode ou ne puisse trouver à s'employer efficacement. Voilà sans doute le vrai défi qu'il appartient à la table ronde de relever !



---

**Deuxième partie**

---

---

# **Enfance et adolescence**



**Avant tout quelques statistiques pour l'année 1996...**

<b>Classes d'âges</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés graves</b>	<b>Total blessés</b>
0-2 ans	49	14	975
3-5 ans	73	376	2 205
6-9 ans	97	853	4 416
10-13 ans	102	924	4 967
14-16 ans	220	2 496	10 680
<b>Total</b>	<b>541</b>	<b>4 663</b>	<b>23 243</b>

<b>Classes d'âge</b>	<b>Parmi les blessés</b>				
	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Cyclomoteurs</b>	<b>Passagers V.T.</b>	<b>Passagers T.C.</b>
0-2 ans	170	5	3	767	6
3-5 ans	974	41	10	1 108	42
6-9 ans	2 032	398	44	1 815	62
10-13 ans	1 850	861	198	1 853	98
14-16 ans	1 122	745	6 252	2 142	102
<b>Total</b>	<b>6 148</b>	<b>2 050</b>	<b>6 507</b>	<b>7 685</b>	<b>310</b>



---

# Enjeux et problématiques

---

---

## Les accidents

---

Statistiquement parlant, le nombre de tués de moins de 15 ans ramené aux effectifs des classes d'âge considérées montre que ce sont de très loin les moins exposés aux risques de la circulation. En 1996, 364 tués pour 10 millions d'individus, soit un facteur de risque quatre fois plus faible que la moyenne.

Si la probabilité de l'accident d'enfant est plus faible, le retentissement affectif, la pérennité du deuil, le rendent plus intolérable encore que celui qui frappe un adulte. La relative improbabilité du drame ne saurait faire accepter le risque. Pourtant celui-ci est moins perceptible. Enfin, la part prépondérante des passagers de véhicules parmi les jeunes victimes oriente davantage les efforts de formation vers les conducteurs. Une partie de la population adulte croit pouvoir retarder le temps de la formation à l'usage de la route au moment de l'accès à la motorisation. Il est en fait beaucoup trop tard !...

Le risque croît avec l'âge, le nombre de blessés dans un accident de la circulation entre 14 et 16 ans « explose ». Une stratégie de prévention paraît alors nécessaire pour limiter le nombre de jeunes responsables d'accident dont ils sont les premières victimes.

Or, enfance et adolescence, temps propice aux acquisitions indispensables aux « bons conducteurs » de l'avenir, sont le moment d'une « formation-investissement ». Ceci suppose une négociation entre l'immédiat (temps, attention, soins, moyens consacrés à l'éducation routière) et le futur espéré (modification des attitudes et comportements sur la route). Sa nécessité ne relève pas de l'évidence mais du choix délibéré : **la table ronde souligne la nécessaire prise de conscience des enjeux et la difficulté de modifier la perception du risque routier dans la société française d'autant que les progrès constants – bien que modestes – peuvent faire croire à la proche disparition d'un fléau perçu comme résiduel.** Elle soutient la nécessité de messages courts et forts sur l'insécurité routière, première cause de mortalité des 15/24 ans afin de **susciter la demande sociale d'information-formation.**

---

## **Circuler**

**Circuler** c'est à la fois accomplir une **tâche individuelle** qui peut être périlleuse et participer à une **activité collective** dans le cadre d'un système ouvert d'une grande variabilité. L'accès à la conduite d'un véhicule, nécessaire à l'obtention de la majorité des emplois comme à la pratique de multiples activités, est devenu un élément irremplaçable pour toute participation à la vie sociale. Ceci suppose des compétences propres et partagées, plus apparentées aux sports collectifs qu'aux jeux d'adresse personnelle. La dimension interactive de la circulation justifie la régulation collective. C'est pourquoi, chacun des acteurs doit connaître à la fois son rôle et celui de tous les autres participants dans les situations prévues par les règles générales comme dans toutes les autres. Il doit être capable, à tout instant, de percevoir, prévoir, décider, agir en fonction de sa sécurité et de celle des autres en tenant compte de leurs contraintes et de leur vulnérabilité. Ceci ne peut résulter que d'un apprentissage. **Tout usager doit avoir été préparé aux différents modes de circulation (piéton, cycliste, cyclomotoriste, conducteur automobile.....). Chacune de ces fonctions s'apprend. Pour sa sécurité et celle de tous il doit avoir connaissance des contraintes et fragilités de chaque type d'usager.**

Le droit d'user en sécurité de la route est partagé par tous. Il appartient à l'État d'en assurer à chacun la jouissance.

---

## **La formation des usagers de la route**

Elle relève de la responsabilité de l'état aussi bien que du domaine privé.

**Pour les jeunes sous obligation scolaire, l'éducation nationale exerce la responsabilité de l'État en matière de formation des usagers. La loi lui en fait obligation** (loi du 26 juillet 1957 et décret d'application du 12 février 1993 concernant les écoles primaires et les collèges).

**Les familles ont un rôle majeur à jouer** auprès de leur enfant, qu'il soit passager, apprenti piéton, cycliste débutant ou conducteur dans le cadre de la conduite accompagnée. Afin de mieux intégrer l'action des parents, principal modèle de référence et premier éducateur, de l'institution scolaire et des autres intervenants, il s'avère nécessaire d'élaborer un tableau des capacités à développer chez l'enfant.

La place du système éducatif dans la formation des usagers de la route et du conducteur est celle d'un passage nécessaire. Il définit le « contrat pour l'école », rédige les programmes c'est à dire le « bagage » commun à tous les écoliers. Il assure la formation des enseignants, produit

des documents pédagogiques, évalue les connaissances acquises par les élèves. Il a donc une part prépondérante dans la formation. Il serait du plus mauvais effet que l'institution semble vouloir se soustraire à la loi. Faute de soumettre son amendement ou son abrogation à la représentation nationale, elle doit être appliquée. Tout le travail de réflexion de la table ronde, tous les rapports des départements reviennent sur la nécessité de sa mise en œuvre. Dans la liste des propositions concrètes, les rappels des obligations de l'État dans la rédaction des programmes, la formation des enseignants, la mise en place d'une éducation à la sécurité routière sont multiples.

Lors des visites en province, la question de la méthode inductive allant du vécu quotidien concret aux principes, ou déductive prétendant inclure l'éducation à la sécurité routière dans l'énonciation des devoirs du citoyen a fait l'objet d'un débat. Il apparaît clairement parmi les praticiens de l'éducation que **seule la voie menant de la pratique quotidienne à la compréhension de la règle et de son utilité pour vivre ensemble est possible**. Substituer un discours sur la citoyenneté à une réelle éducation du comportement sur la route n'est pas une réponse. Par contre, l'éducation du comportement sur la route sert le sens des responsabilités et du civisme.

La table ronde interprète le silence des programmes comme la négation du caractère obligatoire de l'éducation à la sécurité routière (d'ailleurs parfois ignorée par des personnels d'encadrement de bon niveau). L'insistance à globaliser les responsabilités relatives à la sécurité (domestique, risques majeurs...) va dans le même sens. La transversalité est parfois dénoncée comme facteur de désintérêt. Au point qu'il est parfois proposé de faire de l'éducation à la sécurité routière un sujet particulier, auquel on consacrerait un nombre d'heures précisé et dont les responsables seraient « spécialisés ».

En fait, le service d'éducation emprunte à la société française sa relative indifférence au sujet. Le « vide éducatif » stipendié parfois, vaut tout autant pour les familles qui pensent que... « cela vient tout seul », ne soutiennent pas toujours énergiquement les enseignants qui s'appliquent à émettre des messages de sécurité routière et ne réclament à peu près jamais en conseil d'école ou d'établissement la prise en compte du sujet dans les projets.

**Le continuum éducatif qui recueille un consensus de principe suppose que l'éducation à la sécurité routière soit assurée de la maternelle à l'âge de la conduite accompagnée.**

**La validation des attestations scolaires de sécurité routière assure le lien entre le milieu scolaire et l'insertion dans la société adulte, en prévoyant deux étapes liées à deux modes de circulation.**

Le décret de 1993 pose le principe d'un contrôle théorique obligatoire des connaissances et définit leur valeur libératoire en matière d'accès à la conduite (brevet de sécurité routière pour le premier niveau et conduite des cyclomoteurs, prise en compte du deuxième niveau pour faciliter l'accès à la conduite).

## Prise de conscience des adultes

La mise en œuvre d'un enseignement précoce, continu, progressif au sein de l'institution éducative est indissolublement liée à l'état de l'opinion.

La table ronde s'est interrogée sur l'effet de la communication grand public. Surtout liée aux grands départs, c'est à dire aux longs trajets, à la viscosité du trafic, elle confère au sujet un caractère ponctuel. Trois questions semblent devoir faire l'objet d'une information des adultes : connaissance du risque routier, **connaissance du rôle du facteur humain dans l'accident, connaissance des facteurs de vulnérabilité de l'enfant.**

La préparation des jeunes au partage de la route passe par une action préalable en direction des adultes qui assurent la protection et l'information des enfants et portent la demande sociale de formation. Parents, grands-parents ou éducatrices, puéricultrices, assistantes maternelles n'ont eux-mêmes guère reçu d'information sur le sujet.

Le monde et la vie ont bien changé depuis 30 (et plus encore 50) ans. Immigration rurale, travail des femmes, remodelage du réseau scolaire et « busing » des enfants, motorisation généralisée ont banalisé le statut précoce de passager et le mélange des usagers piétons avec tous types de véhicules. Les adultes ne peuvent restituer aux enfants les conseils qu'eux-mêmes n'ont jamais reçus ; c'est probablement pourquoi, un enfant sur deux est mal attaché en voiture ; deux accidents d'enfants piétons sur trois ont lieu en présence d'adultes !...

Convaincus que l'usage de la route « s'apprend tout seul », peu d'adultes (parents ou enseignants) estiment nécessaire d'apprendre aux petits à traverser la rue sans courir et selon un protocole commandé par la prudence ou aux jeunes cyclistes à s'assurer qu'ils sont bien visibles. Rares sont ceux qui accompagnent l'enfant dans la rue pour lui signaler *in situ* les lieux et situations dangereux.

Enfin, « l'espace vécu » par leurs enfants ou petits-enfants diffère de celui de leur enfance. On voit par exemple disparaître le trottoir qui depuis deux siècles devait assurer la protection des piétons. Dans les « zone 30 » des centres-villes, dans les voies des zones pavillonnaires des nouveaux quartiers périphériques, dans les « cours urbaines », la notion d'espace dédié s'efface. En l'absence de trottoir, le même espace accueille piétons, voitures, patineurs, et footballeurs en herbe, ainsi que les véhicules en stationnement. Dans leur expérience personnelle, les adultes d'aujourd'hui ont associé le risque routier et l'accès à la conduite des véhicules à moteur et seulement celui-ci. Le grand public connaît mal le nombre d'enfants passagers de véhicules de tourisme blessés chaque année. L'utilité des systèmes de retenue pour enfant est parfois méconnue. L'adaptation du système à l'âge, à la taille de l'enfant, est mal perçue. Au-delà de la protection immédiate, l'accoutumance à un système de retenue indispensable pour tout passager quels que soit son âge et sa place dans le véhicule n'est pas encore comprise. Ses effets sur le port de la

ceinture ne font qu'apparaître. La nécessité d'une stratégie familiale et publique de prévention est assujettie à la perception du risque routier par le grand public dans sa pratique quotidienne. **C'est pourquoi les actions de sensibilisation grand public sont un préalable à tout effort de mise en place d'une architecture de formation à la sécurité routière.**

Pour communiquer sur le risque routier et la vulnérabilité des enfants, la table ronde recommande de proposer une information dans les lieux les plus fréquentés.

par exemple autour du thème de l'alimentaire : « sets de table », conditionnement des produits de grande consommation, réseaux de distribution de carburant, grandes surfaces, mairies où se prennent les premières inscriptions ou établissements scolaires au moment de la rentrée.

Tous les participants aux stages proposés aux infractionnistes pour récupérer quatre points rapportent le sentiment général : la perception du facteur humain dans le risque routier n'est pas assurée. La contravention est le résultat d'une erreur judiciaire, l'accident, la manifestation de la fatalité. La soumission à la règle formalisée ou de simple prudence, l'acceptation des contraintes imposées par la simple présence des usagers ne sont pas encore acquises. Il ne saurait y avoir de mouvement d'opinion favorable à la formation si la place du **facteur humain dans l'accident de la route** est méconnue.

**Si les adultes de la fin de ce siècle ne sont pas toujours conscients du risque routier, ils ne le sont pas non plus de la vulnérabilité de l'enfant et surtout des facteurs de risque propres à chaque âge. Beaucoup d'adultes ignorent les handicaps de l'enfant dans la circulation.**

Pour faire prendre conscience aux adultes du risque routier, du poids du facteur humain et de la vulnérabilité de l'enfant : organiser une campagne de presse autour de l'enfant dans la circulation contemporaine, ses caractéristiques, sa vulnérabilité, les recommandations et les efforts des autres.

Par ailleurs, il est proposé d'approcher les trois grands éditeurs de la presse enfantine : Bayard presse, Fleurus Milan, Disney Hachette pour leur proposer une charte avec la DSCR.

Selon les titres et leurs orientations, la sécurité routière pourrait apporter de la matière (libre de droits) à charge pour eux de la transformer en contenu assimilable par leur public, parents ou enfants afin de créer à travers des activités récréatives ou de découverte un meilleur niveau d'information et de sensibilité de l'ensemble de la population au thème du partage de la route. Des dossiers de presse ciblés par âges développant les problèmes spécifiques pourraient être adressés aux supports correspondants, avec en parallèle, l'organisation de réunions rassemblant les principaux responsables dans des grands groupes de presse puis les rédacteurs en chef des différents supports.

Télévision : dans les cahiers des charges, la prise en compte du thème de la sécurité routière pourrait concerner l'analyse des sources de la vulnérabilité de l'enfant et de la jeunesse entre autres.

Parmi les adultes, trois catégories professionnelles jouent un rôle particulier en matière de sécurité routière : les médecins et personnels de santé, les forces de l'ordre et les enseignants de la conduite. Des commentaires et recommandations plus détaillés sont présentés dans le reste de ce rapport. Cependant, notons d'ores et déjà que ces adultes devraient recevoir une information appuyée sur les vulnérabilités propres à la petite enfance et à la jeunesse dans la circulation afin que les premiers puissent utilement conseiller leurs pratiques et que les autres adaptent le contenu de la formation qu'ils délivrent soit aux adultes soit aux jeunes eux mêmes...

En ce qui concerne les **agents des forces de l'ordre** intervenant auprès d'un public jeune, en particulier dans le cadre des pistes d'éducation routière, ils doivent avoir été préalablement formés. Ils doivent notamment dispenser un enseignement conforme aux objectifs définis dans le document de référence sur les apprentissages communs à tous les usagers de la route (ils devront donc en être destinataires, de même que les enseignants de la route). Ils ont en outre un rôle particulier dans le développement des capacités motrices, leur évaluation et la possibilité de faire prendre conscience à chacun des utilisateurs des contraintes de chacun des autres participants à la circulation : piéton, cycliste, conducteur. Il serait souhaitable que l'entrée dans le cercle des animateurs de piste de la sécurité routière soit précédée d'un moment, même bref, de sensibilisation commun à tous les enseignants et en particulier les professeurs et conseillers pédagogiques d'éducation physique.

---

# Propositions (1)

---

---

## L'adulte

Faire connaître à l'ensemble des adultes en charge d'enfants les étapes de leur accession à l'autonomie et à la sécurité dans les différents rôles de l'utilisateur de la route, à l'aide d'un document de référence unique.

## Un document de référence unique

Éditer un document de référence commun à tous les usagers. Ce document de référence décrirait les capacités communes à tous les usagers de la route en termes de savoir et savoir-faire.

Tout comme il existe un programme national de formation à la conduite, il semble nécessaire d'affirmer qu'en amont, les différentes tâches des usagers qui se partagent la route doivent résulter d'un apprentissage et que s'en remettre à la méthode « essai-erreur » est absolument proscrit. Dans ce domaine il n'existe pas de droit à l'erreur.

Le document a vocation à être utilisable par tous, il doit être simple, cohérent avec les programmes scolaires et adapté aux stades de développement des enfants et des adolescents. Référence commune, il doit, dès sa conception, ménager l'interactivité entre tous les intervenants et en particulier entre les maîtres et les parents. Il a vocation à permettre soit une démarche de programmation, soit une démarche de projet, soit une action individuelle et ponctuelle, mais n'impose ni modèle pédagogique (expositif, enseignement, apprentissage...) ni choix didactique entre transmission, inculcation, découverte... (Nota : les principales caractéristiques des stades de l'enfance pourraient être évoquées sous forme plaisante, bande dessinée par exemple).

(1) Voir aussi annexe A : exemple de travail en école élémentaire.

## **Un document prenant en compte les vulnérabilités spécifiques à chaque âge**

La table ronde qui s'est interrogée sur les visées de la formation des jeunes usagers de la route a ébauché un recensement des capacités recherchées en prenant en compte les spécificités des différentes classes d'âge.

**Dans le couple enfant-adulte, la relation évolue à mesure que s'efface le rôle de protection directe pour laisser la place à l'éducation, à l'autonomie et à la sécurité des déplacements. C'est pourquoi, les savoir-faire ne concernent pas seulement l'accomplissement des tâches pour l'enfant mais également celles de l'adulte qui doit savoir faire apprendre.**

*À 3 ans, l'enfant distingue mal les couleurs, accommode mal, n'a pas de vision latérale, procède à un traitement cinétique plus lent, confond taille et éloignement, voit les choses les unes après les autres, ne sait pas localiser l'origine d'un bruit, se trompe dans 40 % des cas où le bruit vient par derrière et dans 80 % des cas où le bruit vient de côté. Il ne sélectionne pas les indices sonores. Psychologiquement, il assimile familier et sécurité, vit dans l'immédiat, n'anticipe pas, n'a pas construit la relation de causalité. C'est l'âge où à plus de 99 %, les petits entrent à l'école maternelle en France, partageant leur vie entre deux univers, celui de la surprotection, et celui de l'exposition au risque.*

*À 6 ans, les enfants fréquentent l'école primaire. Dans 86 % des cas ils savent alors distinguer leur main droite et leur main gauche, mais lorsqu'il s'agit de reconnaître celle de l'observateur, 34 % seulement des droitiers et 6 % des gauchers en sont capables. Réputés avoir acquis « l'âge de raison » à 7 ans, ils commencent à se rendre seuls à l'école. Une étude britannique fait cependant apparaître que si 44 % des garçons vont seuls à l'école à cet âge, 26 % seulement des filles y sont autorisées. C'est le moment où les accidents de piétons rejoignent en nombre et en gravité ceux des passagers de véhicule. Dans près de 7 cas sur 10, le piéton courait ou jouait. Ces accidents surviennent surtout de jour, en agglomération et de mars à juin. Serait-ce lié à l'indifférenciation des espaces de jeu et de circulation ? En fait, dans la base de données des enquêtes REAGIR, parmi les 655 enquêtes concernant au moins un enfant : 46 % concernent les 6/10 ans dont 80 % en tant que piétons, 20 % en tant que cyclistes :*

- 72 % ont lieu en milieu urbain ;*
- 67 % surviennent en ligne droite ;*
- 41 % se produisent sur des passages piétons ;*
- 41 % signalent un défaut de précaution.*

*Dans 34 % des cas les enfants accidentés étaient « sans surveillance » (observatoire national interministériel de sécurité routière, problèmes de sécurité routière). Ceci signifie que 2 fois sur 3 ils étaient sous surveillance et que les adultes accompagnateurs ont besoin de recevoir une information. Les enfants de l'école primaire n'ont pas encore*

accès à la probabilité donc au concept de risque. On ne peut pas fonder un comportement d'autoprotection sur la représentation de l'accident éventuel.

*Selon Madame Cambon de la Valette, ce n'est que vers 12 ans que l'exploration visuelle atteint son optimum. Lorsqu'ils entrent au collège, ils ne sont pas encore parfaitement armés pour avoir une exacte perception de la situation dans laquelle ils se trouvent. Ainsi, à l'épreuve montée pour apprécier leur capacité à relativiser la gauche et la droite pour trois objets alignés, le pourcentage de succès ne monte que progressivement :*

- Il atteint 48 % de succès aux 6 items à 9/10 ans ;*
- 62 % de succès aux 6 items à 11/12 ans ;*
- 66 % de succès aux 6 items à 13/14 ans.*

*Ceci signifie que cette compétence n'est pas encore installée pour un tiers d'entre eux à l'âge où on leur autorise l'accès à la conduite d'un cyclomoteur !*

*Les informations relatives aux accidents de cyclistes font apparaître un taux très élevé d'infractionnistes parmi les tués et 45 % des accidents se produisent aux intersections. L'inattention est signalée dans 18 % des cas et l'inaptitude dans 12 % des cas.*

*Pour décrire et caractériser les jeunes garçons et filles de 14 à 16 ans la table ronde a choisi de s'interroger sur les valeurs fondamentales de la république.*

*Les jeunes découvrent la liberté après avoir été assez encadrés par la famille, l'école ou les structures de sports ou de loisirs. Ils doutent de l'égalité et recherchent la fraternité.*

*Avec la liberté d'apprendre ils découvrent l'obligation du choix : leur orientation, le choix des options scolaires.*

*La vie sociale extra-scolaire commence, ils sortent en groupe, y compris la nuit, et sont confrontés à de nouvelles situations (alcool, déficit de sommeil). Inquiets des déviances possibles, les parents doivent peu à peu leur reconnaître de nouveaux droits.*

*Ils accèdent à la conduite. La distance entre le domicile et le lycée s'allonge, les activités de loisirs supposent l'autonomie des déplacements. Le code de la route les autorise à conduire un cyclomoteur. Mais trop souvent, ils apprennent sur le tas les règles de la circulation.*

*La notion de probabilité est à peine installée chez la plupart d'entre eux.. La prise de risque est encore très liée dans leur esprit à un jeu dans lequel ils attendent de gagner. Ils ne conçoivent pas encore qu'ils peuvent dégrader leur patrimoine santé. (cf. travaux de M<sup>me</sup> Esterle CNRS/CESDIP). La liberté de prendre des risques y compris dans le domaine de la circulation accompagne les autres émancipations. La liberté de ne pas respecter la règle dont ils ne comprennent pas l'utilité, associée au goût de la compétition, se manifeste surtout parmi les garçons de cet âge.*

*Ils doutent de l'égalité, constatent chez les adultes la déviance ordinaire ; ils découvrent non pas le risque d'accident mais le handicap, la souffrance ou la mort parmi leurs proches ; ils doutent de la légitimité de la loi, de l'équité du destin.*

*La fraternité leur semble d'autant plus nécessaire. Les groupes de copains dans lesquels les adolescents cherchent leur place édictent des échelles de valeurs, des modes, des normes.*

*Les groupes de jeunes, les associations (clubs de VTT, de cyclisme, de cyclotourisme, de motocyclisme), les adultes admirés (sportifs, chanteurs, musiciens, enseignants...), les « communicants » influencent le comportement d'une classe d'âge difficile. Les dysfonctionnements de la société des adultes et la perte relative d'autorité des parents peuvent les rendre insensibles à des mesures de sagesse et de prévention routières. Cependant ils accèdent à la motorisation et par voie de conséquence découvrent l'accident.*

*On ne peut sensibiliser les jeunes aux dangers de la route qu'en s'appuyant sur leur propre système de valeurs.*

## **Accès à l'usage de la voie publique**

Ce document s'appuierait sur les grandes étapes de l'accès à l'usage de la voie publique

L'entrée dans la **rue** comme usager de véhicules puis comme piéton accompagné et piéton autonome patineur ou roller

L'usage de la **chaussée** pour traverser la rue en tant que piéton puis pour y circuler en tant que cycliste

L'accès à la **motorisation** dès l'âge de 14 ans s'ils décident d'utiliser un cyclomoteur.

Sa structure pourrait être la suivante :

<b>Savoir</b>		<b>Savoir-faire</b>
Moi	Autres	Protéger l'enfant usager
<b>Risque</b>		<b>Dans la rue</b>
<i>Connaissance des facteurs de majoration</i>		<i>Accompagner un jeune piéton</i>
<i>Connaissance de ses origines</i>		<i>Marcher dans la rue dans la cour</i>
<i>Perception du risque</i>		<i>Marcher seul</i>
<i>Patiner</i>		
<b>Développement personnel</b>		<b>Sur la chaussée</b>
<i>physiologique (perception visuelle, auditive, cinétique...)</i>		<i>Traverser</i>
<i>psychosocial (attention...)</i>		<i>Rouler à vélo</i>
<i>psychomoteur latéralisation, mouvement, schéma corporel</i>		<i>Introduire un vélo dans la circulation</i>

### **Règles de conduite de l'utilisateur**

*Permanentes (principales règles du code) Justification*

*Ponctuelles (lecture de la signalisation)*

*Absentes (gestion de complexité, protocoles ; ex : PPDA percevoir prévoir décider agir)*

### **Motorisation**

*Conduire un cyclomoteur*

*Introduire un cyclo dans la circulation*

Ce document distinguerait le rôle des différents acteurs : le sujet, son accompagnateur, son instituteur, son moniteur (énoncés dans la colonne des savoir-faire).

Le document de référence devrait être élaboré conjointement par les ministères des transports, de la santé, de l'éducation nationale et de la jeunesse et des sports et constituer le préambule du programme national de formation actuellement diffusé.

---

## **Impliquer les parents et grands-parents**

### **Sensibilisation sur le système de retenue pour enfants**

Faciliter la diffusion du matériel existant pour les bébés usagers de la voiture.

Rappel : en 1996, 1875 enfants de moins de 5 ans ont été blessés tandis qu'ils étaient passagers de véhicules de tourisme ; 75 ont été tués. Ces chiffres auraient pu être réduits de près de 50 % si des systèmes de retenue adéquats avaient été utilisés.

Autour du thème de l'utilité des systèmes de retenue, sont suggérées des informations dès le hall des maternités, dans les carnets de maternité et de santé, dans la presse féminine, familiale et du 3<sup>e</sup> âge, auprès des points de vente des trois réseaux : hypermarchés, magasins de puériculture et accessoires auto. (Voir aussi partie 5, chapitre III-4).

Au-delà de cette première information des parents sur l'obligation de l'usage des dispositifs de retenue pour enfant, la table ronde recommande un effort d'explicitation du risque et de la valeur de protection du dispositif. En ayant recours à des supports facilitant la réception des messages : cassettes vidéos aux points de ventes décrivant les modalités d'installation du dispositif, adjonction d'une notice simple et convaincante (éventuellement bande dessinée) éclairant l'utilisateur sur la protection du très jeune enfant tout en l'introduisant dans la perception du risque routier et la culture de sécurité routière.

Il existe sur la toute petite enfance, du matériel pédagogique de grande qualité décrivant parfaitement les fragilités du bébé associant la rigueur et l'exactitude du contenu à une qualité médiatique performante. Ce matériel pourrait faire l'objet d'une plus large diffusion.

### **Implication dans l'éducation à la sécurité routière**

Renvoi à ce qui est dit des adultes en général. Les parents partagent avec tous les autres, dans la plupart des cas, la faible perception, du risque routier, de la primauté du facteur humain dans l'accident de la route et des sources de la vulnérabilité des enfants. Ils n'ont pas toujours la conviction que l'accès à l'autonomie dans de bonnes conditions, en ce cas comme en tant d'autres, ne peut résulter que d'un apprentissage soigneusement organisé par les adultes.

Les parents devraient trouver dans le document relatif aux capacités nécessaires à l'usager de la route des conseils sur la conduite à tenir.

**L'éducation à la sécurité routière constituant un volet de l'éducation générale des enfants, il incombe aux parents de jouer un rôle majeur, en tant qu'exemple ou modèle.**

C'est sur cette référence que l'enseignement scolaire peut s'appuyer.

Accompagnateurs de l'enfant dans la rue, les parents pourraient être invités à lui apprendre comment traverser par exemple. À l'occasion de la première rentrée en école élémentaire les conseils pourraient leur être rappelés.

L'expérience de Louvain associe toujours les parents à l'enseignement des maîtres et propose des exercices à faire le dimanche en se promenant en famille.

À Oxford, il est fait appel à des parents pour être des accompagnateurs. Ils reçoivent des consignes préalables et accompagnent ensuite un enfant dans la rue pendant environ un quart d'heure pour lui donner les repères indispensables et les consignes de sécurité.

Partenaires des établissements scolaires les parents doivent être impliqués par les conseils d'école ou d'établissement, avoir connaissance de ce qui a été proposé dans le projet d'établissement à ce sujet et tenus informés de l'évolution des compétences de leur enfant dans ce domaine.

Un livret de suivi de l'éducation routière est proposé. Il couvrirait les âges de 3 à 14 ans (ASSR1) et serait cohérent avec l'itinéraire des capacités. Il serait à la fois le fil d'Ariane de la préparation des enfants et un outil de dialogue entre tous les adultes intervenant dans la progression de l'enfant.

---

## **L'institution scolaire et sa fonction d'enseignement**

Le modèle dominant au sein de l'école demeure peu accueillant au sujet de la sécurité routière. En dépit des efforts faits pour son assouplissement (aménagement des rythmes scolaires, parcours diversifiés en classe de cinquième) il reste massivement disciplinaire, académique et frontal et résiste à l'introduction d'un sujet relatif à une activité, supposant des acquisitions cognitives mais aussi sensori-motrices et comportementales « à travers les autres disciplines ».

Pour réussir l'enrichissement du curriculum commun il faut un réel investissement de tous les membres de la « coalition externe au système éducatif » (expression significative de la théorie des organisations ou « environnement social »).

Rappeler à l'encadrement le caractère obligatoire de l'éducation scolaire à la sécurité routière.

Lettre du ministre de l'éducation et du ministre des transports remerciant les enseignants qui en s'acquittant de leur devoir (loi de 1957 et décret de 1993) ont à la fois servi l'amélioration des résultats de la sécurité routière et probablement sauvé quelques jeunes vies. Annonce des décisions du conseil des ministres relatives à cette éducation

Destinataires : corps d'inspection, chefs d'établissements.

Publication au bulletin officiel de l'éducation nationale.

Inscription du sujet dans la formation des personnels d'encadrement (corps d'inspection, chefs d'établissement, conseillers d'éducation, personnels de santé scolaire...)

## **Un enseignement transversal mais spécifique**

Si au niveau des concepts et de la construction des personnalités et échelles de valeurs on peut économiser du temps en évoquant à la fois les comportements à la maison, dans la rue, au collège, l'élaboration de comportements adaptés aux situations complexes incontournables et collectives, quotidiennement vécues sur la route, suppose une démarche moins hâtive et plus concrète. La globalisation a des limites depuis longtemps reconnues.

## **Document de référence commun**

Rédaction d'un document faisant apparaître cycle par cycle dans les programmes du XXI<sup>e</sup> siècle les objectifs, contenus, méthodes et propositions d'activités pour la mise en place de cet enseignement

transversal. Le faire apparaître dans le prochain rapport au parlement sur l'état de l'éducation.

À partir du document de référence commun sur les capacités souhaitées de tout usager de la route quelle que soit sa fonction, proposer une « formation-action » aux candidats à la fonction d'inspecteur général de l'éducation nationale des différentes disciplines y compris vie scolaire et formation des enseignants sans oublier l'éducation spécialisée..

Proposer au Haut Comité Éducation Économie d'étudier les aspects relatifs à l'emploi, les comptes de la nation, le coût social des accidents du trajet et de publier régulièrement les bilans de la sécurité routière avec les brefs commentaires de l'observatoire national de la sécurité routière dans ses publications.

### **Réseau de correspondants**

Un réseau de correspondants des académies, des départements s'est mis en place, celui des établissements et des circonscriptions est encore à compléter et à renforcer.

La prise en compte par l'ensemble du système d'un problème de société ne comportant pas de conflit de valeurs suppose un programme ambitieux et l'engagement de la société au plus haut niveau comme au plus près de la vie.

C'est la raison pour laquelle une réunion annuelle au minimum des correspondants de la sécurité routière avec la cellule départementale de sécurité routière pour y retrouver les autres composantes de la société sera prévue dans chacun des départements.

Dans chaque établissement, le correspondant sécurité routière prépare pour la présentation du projet d'établissement les actions prévues en direction des élèves et prépare pour le conseil d'établissement le bilan des résultats aux attestations de sécurité routière.

### **Assurer la formation des personnels de l'éducation nationale**

Les responsables de formation des personnels d'encadrement, d'enseignement, de santé, de documentation, recevront une information sur les obligations de l'État et seront invités à donner au cours de leur formation aux personnels dont ils ont la charge, les informations nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Par convention entre le ministre des transports et le ministre de l'éducation nationale un plan de formation conjointe des enseignants sera mis en place concernant les points suivants

a) **Correspondants académiques** : la délégation interministérielle à la sécurité routière prend en charge une information annuelle d'une durée de deux jours pour assurer l'actualisation des connaissances

techniques en matière de sécurité routière (bilan, enjeux, priorités, innovations au plan national et développement de l'action locale en cohérence avec les différents partenaires de la sécurité routière).

b) **Correspondants départementaux** : les deux ministres conviennent de donner aux correspondants désignés par les inspecteurs d'académie une formation de trois jours qui leur permettra d'assister leurs collègues correspondants des établissements et de faciliter le développement de projets transversaux dans les établissements.

c) Tout professeur chargé d'être le correspondant sécurité routière d'une circonscription ou d'un établissement doit obligatoirement recevoir au préalable une formation à la sécurité routière du type IDSR.

Cette fonction peut donner lieu à rémunération comme d'autres fonctions de coordination.

Elle ne peut pas être confiée à celui qui refuse la formation.

Par convention entre les ministres des transports et de l'éducation chaque année les nouveaux nommés seront conviés à un stage IDSR.

Les MAFPEN le rappelleront dans chacun des plans académiques de formation bien que ceux-ci aient lieu au niveau départemental. Au chef-lieu d'académie il serait bon de proposer à la MAFPEN une invitation chaque année pour assurer une commune culture des formateurs de professeurs.

Passer une convention entre le ministre de l'éducation nationale, le ministre des transports et le centre national d'enseignement à distance pour offrir à tous les enseignants une formation à distance sur le thème de l'enseignement à la sécurité routière.

**Les ministères de l'intérieur et de la défense pourraient y inscrire ceux de leurs fonctionnaires qui participent à l'animation des pistes.** Ainsi auraient-ils avec les enseignants une base commune de réflexion sur l'approche du sujet avec les enfants.

On ne voit pas pourquoi ce matériel serait refusé aux **parents d'élèves** qui souhaiteraient se le procurer.

Dans les instituts universitaires de formation des maîtres, proposer une convention entre le ministre de l'éducation nationale, le ministre des transports et le centre national d'enseignement à distance ou le centre national de documentation pédagogique et la conférence des directeurs d'IUFM pour la mise à disposition d'un module d'autoformation dans chacun des 200 établissements (et non dans chacun des 28 sièges).

Sa conception pourrait être l'occasion de solliciter les instituts universitaires de formation des maîtres volontaires pour participer à son élaboration dans le cadre d'une **recherche-action** et d'y associer des universitaires. On peut suggérer un produit interactif comportant à la fois un contenu informatif et des heuristiques.

Le produit pourrait être finalisé au cours d'une université d'été ouverte aux participants et aux correspondants académiques de sécurité routière.

On pourrait aussi imaginer la conception d'un système expert avec le concours des départements d'IUT ou d'université technologique répondant à un appel d'offre. Avec moteur d'inférence capable d'assurer des sorties aléatoires d'items qui pourraient éventuellement être utilisés dans les centres d'examen.

Dans le cas où la sécurité routière et la chaîne de télévision, « La Cinq », concluraient un accord faisant de la sécurité routière l'un des membres de la liste des acteurs institutionnels avec lesquels la chaîne est tenue de collaborer, le créneau de la formation à distance des adultes pourrait être retenu.

## **Documentation et outils pédagogiques**

Engager la DSCR dans la conclusion systématique de chartes avec les constructeurs et réseaux de vendeurs pour la remise à chaque acquéreur de véhicule (vélo, vélomoteur) d'un document relatif à sa sécurité sur la route.

Ceci est déjà engagé.

Prévoir une bibliographie vidéographie analytique à mettre sur Internet.

L'académie de Versailles a commencé avec son CRDP. Le travail réalisé entre la DSCR et le CNDP mériterait une mise à jour.

Passer convention entre la DSCR et le centre national de documentation pédagogique pour produire des séquences pédagogiques à l'intention des élèves.

Passer une convention entre le ministère de la jeunesse et des sports et le ministère des transports pour doter les 31 sites pilotes d'aménagement des rythmes de vie de l'enfant du matériel pédagogique dont la DSCR possède les droits y compris les productions locales des vidéothèques.

Prévoir dans la revue de la sécurité routière une information sur ce sujet.

Pour la fabrication de séquences pédagogiques relatives à la sécurité routière, le ministre de l'éducation nationale et le délégué interministériel à la sécurité routière devraient chaque année passer convention avec deux missions académiques à la formation pour développer une recherche-action dans laquelle des enseignants de différentes disciplines seraient tour à tour apprenant, enseignant, observateur dans l'élaboration de séquences pédagogiques.

---

## **Autres voies d'action auprès des jeunes**

En dehors de l'enseignement obligatoire, avec ou sans la participation de l'institution scolaire, il existe bien d'autres formes d'action.

### **Mobilisation des lycéens**

Les deux ministres (éducation et transports) adressent aux 28 conseils académiques de la vie lycéenne un dossier d'information sur le sujet avec les coordonnées des animateurs du réseau éducation nationale et pour chaque département de l'ensemble des participants à l'élaboration du plan départemental de sécurité routière (qu'ils découvriront probablement à cette occasion).

Ils leur proposent un prix de la sécurité routière qu'ils attribueront eux – mêmes à l'équipe qui se sera le mieux investie dans ce domaine.

### **Actions jeunes en difficulté**

Avec le fonds social européen poursuite du programme pluri-annuel engagé pour l'accès à la conduite des jeunes en difficulté, dans le cadre de l'insertion professionnelle.

Actions dans les SES/ SEGPA pour le succès à l'attestation scolaire de sécurité routière (sections d'enseignement spécialisé).

C'est d'ailleurs très souvent un sujet fédérateur et mobilisateur pour l'élaboration des projets pédagogiques. Un suivi particulier des propositions à faire connaître aux différents collèges doit se mettre en place et diffuser des itinéraires pédagogiques adaptés pour assurer la mise en place des capacités requises chez tous les usagers de la route nonobstant la diversité de leurs profils scolaires..

### **Les campagnes organisées par les collectivités locales**

(voir aussi partie 5, chapitre III)

Elles relèvent davantage de l'animation que de la formation.

Les régions qui ont la responsabilité de l'apprentissage et du fonctionnement des lycées peuvent intervenir sur un créneau de population qui accède à la motorisation soit en tant que passager des camarades plus âgés, soit à titre de conducteur de deux roues ou de participant à l'apprentissage de la conduite accompagnée. C'est le temps de l'articulation entre les formes scolaires de la prévention et les projets portés par des groupes sociaux dont celui des jeunes eux-mêmes.

Les rallyes pédestres et cyclistes seraient facilités si la réglementation en matière de responsabilité était dûment établie et mise à disposition des bonnes volontés.

Pistes et parcs devraient être destinataires du document recensant les capacités évoquées plus haut et prendre place dans le développement des compétences lorsque la pratique est indispensable à l'acquisition du savoir-faire.

---

## **Suivi et validation**

Les propositions faites en ce domaine ont révélé des visions parfois différentes du principe de continuité toujours affirmé au demeurant ; les deux premières ont rassemblé un large consensus.

### **Livret de sécurité routière**

Il est considéré à la fois comme un outil de suivi et un symbole de la continuité des apprentissages du citoyen usager de la route. Sans lui conférer un caractère officiel il pourrait prendre une forme avenante pour présenter le recensement des capacités attendues de l'usager de la route. Sa mise à jour serait, comme le livret d'apprentissage, assurée par l'intéressé ou ses parents.

Une forme allégée pourrait consister en un cahier de pages insérées dans le carnet de correspondance (annexe D, expérience de Roubaix).

### **La mise en place de la partie pratique du brevet de sécurité routière <sup>(1)</sup>**

L'environnement des 14/16 ans s'est sensiblement modifié. D'une part ils ont accès du fait de l'évolution technique et du jeu de la concurrence à des véhicules plus disparates et plus performants dont la dangerosité est très inégale. D'autre part, un effort considérable a été entrepris pour enseigner les grands principes de la sécurité routière. Ces deux rappels ont amené le groupe à formuler les propositions suivantes.

La surreprésentation des jeunes usagers en matière d'accidentologie et notamment le fait qu'en 1996, la catégorie d'usagers cyclomoteurs soit la seule en hausse pour ce qui concerne le nombre de tués démontre l'utilité de rendre plus précoce l'acquisition de connaissances théoriques et pratiques.

(1) Sur la base des recommandations de la table ronde, un arrêté du 23 juin 1997 rend obligatoire la partie pratique du BSR à compter du 17 novembre 1997.

Toutes les personnes qui forment les jeunes doivent avoir une formation à la sécurité routière. Les ouvrages de base sont le programme national de formation et les documents édités par l'éducation nationale. Tout accès à une tâche nouvelle dans le système ouvert de la circulation doit faire l'objet d'un apprentissage préalable.

D'ores et déjà de nombreuses initiatives locales ont tenté de remédier au silence de la réglementation française et à la préoccupante sinistralité des jeunes cyclomotoristes. Quelques exemples sont cités en annexe C.

**Pourquoi ne pas s'en tenir au seul volontariat ?** Parce que seule l'obligation d'une procédure minimale assurera la généralisation du principe de formation préalable.

Retarder sa mise en place ne serait pas seulement décrédibiliser le schéma en cause mais afficher le renoncement à l'utilité d'un apprentissage, de tout apprentissage. Il serait déraisonnable et dangereux que le premier accès à un engin motorisé s'effectue sans aucune préparation.

La partie pratique du brevet de sécurité routière telle qu'elle a été prévue par le décret de juillet 1996 doit être mise en place en septembre 1997 au plus tard.

Les modalités d'évaluation du brevet de sécurité routière devront être instituées comme pour toutes les formations relatives à l'usage de la route.

**Nota :** Une opinion débordant le thème de la formation a été émise relativement aux cyclomotoristes mais compte tenu de son importance nous la citons :

Entre 14 et 16 ans, le cyclomoteur remplit deux fonctions différentes : utilitaire et ludique ou sportive.

Pour une petite partie de la population adolescente, passionnée de sports mécaniques, les compétitions représentent un exutoire nécessaire. Les véhicules utilisés peuvent bénéficier d'aménagements particuliers, à la condition que les conducteurs soient formés pour en assumer les dangers et que les véhicules ne soient utilisés que sur piste. Malgré ces précautions, ceci peut générer des comportements à risque exportés en circulation et en particulier, l'accès à une vitesse bien supérieure à la vitesse autorisée par le recours à un « kit ».

Rappelons qu'en ce qui concerne la pratique quotidienne du cyclo, la réglementation interdit toute utilisation du kit.

La commission propose de ne pas renoncer aux compétitions mais de lutter plus efficacement contre les pratiques qui détournent les jeunes du respect de la loi et de la conduite en sécurité (d'où : immatriculation, interdiction des kits).

## **Le lien entre l'attestation scolaire de deuxième niveau et les permis de conduire**

- En général, toute proposition en matière de formation vise à la réduction des sinistres routiers. **On peut considérer comme légitime de créer un lien entre les compétences acquises pendant la formation et la capacité d'accéder à certains rôles** (à la condition que la formation soit efficace et son évaluation valide naturellement).

Il s'est dit et écrit que l'enseignement de la sécurité routière doit être une des composantes des matières qualifiées de fondamentales c'est à dire nécessaires à la compréhension de l'enseignement ultérieur et à l'insertion dans le monde contemporain.

Les compétences théoriques générales communes à tout usager de la route doivent être délivrées à tout enfant.

Partie intégrante de l'enseignement obligatoire, elles devront être validées avant que ne soit délivrée une autorisation de circuler. Le contrôle de connaissances qui aboutit à la délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière s'inscrit donc dans le continuum de la formation théorique.

Il porte sur la connaissance des risques, des facteurs de risques et des règles applicables par chacun des types d'usager.

Enfin, on introduit la notion d'interaction des facteurs et des systèmes de circulation pour approfondir la perception de la solidarité de fait entre tous les mobiles évoluant dans le même espace.

**Le rapport entre le risque** (qu'il vienne de soi, des autres, ou de l'environnement,) **et la règle ne s'aborde pas de la même manière à 12 ans ou à 16 ans.** Il existe une progression dans la compréhension des interactions du système ; c'est la raison du principe de continuité souligné tout au long de ce rapport.

- **La table ronde recommande que le principe de continuité des validations soit appliqué.**

De même que l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau constitue une partie du brevet de sécurité routière exigible pour l'accès à la conduite des cyclomoteurs, nonobstant l'abrogation de l'article 6 du décret du 12 février 1993, **la table ronde recommande qu'il soit réaffirmé qu'il « sera tenu compte de l'obtention du second niveau de l'attestation scolaire de sécurité routière pour faciliter l'accès à la conduite des véhicules terrestres à moteur » et qu'en soient fixées les conditions par arrêté interministériel.**

Cette attestation scolaire de sécurité routière de deuxième niveau doit donc devenir soit tout ou partie de l'examen théorique préalable à la conduite des véhicules terrestres à moteur, soit unité de valeur attestant que les candidats au permis ont un niveau suffisant de

conscience des risques et responsabilités du conducteur parmi les usagers de la route, soit une combinaison des deux.

Un groupe de travail devra finaliser ces pistes et mettre en place des expérimentations dont l'évaluation permettra de préciser les arguments en faveur de la solution qui assurera au mieux la mise en cohérence des propositions de formations théorique et pratique, scolaire et non scolaire.



---

### Chapitre III

---

## « Rendez-vous citoyen »<sup>(1)</sup>

À partir de 1999 (avec une montée progressive en puissance dès 1997), le « rendez-vous citoyen » va mobiliser durant cinq jours tous les garçons âgés de 19 ans, soit environ 400 000 chaque année ; à partir de 2002, autant de filles seront également concernées.

Le programme, en cours de définition, comportera notamment : environ 12 heures de « modules citoyenneté et info-santé » obligatoires, la thématique directrice étant l'apprentissage de la citoyenneté et des valeurs civiques et des modules optionnels (les stagiaires ayant la possibilité de choisir) sur différents sujets de société.

La table ronde a considéré qu'une opportunité de première ordre – et peut-être unique – était ainsi offerte pour sensibiliser à la sécurité routière la totalité d'une génération, à un âge particulièrement critique. En effet, une partie de ces jeunes (de 30 % à 50 %) seront des conducteurs novices titulaires du permis de conduire une voiture depuis un an au moins ; une autre partie sera en cours d'apprentissage ; le reste passera l'examen du permis de conduire dans les années qui suivent. Rappelons que 95 % des hommes titulaires du permis de conduire les voitures l'obtiennent entre 18 et 25 ans.

Il est donc proposé d'inclure dans les programmes du « rendez-vous citoyen » un module obligatoire (45 minutes) et un module optionnel (1 heure 30) sur le thème de la sécurité routière.

Ces modules seront d'ailleurs complétés par d'autres proposés par le ministère de l'intérieur (« faire face à l'accident ») ou le ministère de la santé (« secours d'urgence »). Ces modules devront être testés dès l'ouverture de la plateforme expérimentale de Mâcon par le ministère de la Défense (en principe à l'été 1997).

Il serait inutile – et prématuré – de préciser les contenus des modules proposés mais des indications méritent d'être fournies quant aux orientations à leur donner, qui doivent se situer dans la logique du continuum cohérent de formation que la table ronde s'est efforcée de concrétiser.

(1) Le Conseil des ministres du 20 août 1997 a adopté une réforme du service national qui prévoit la suppression du projet de « rendez-vous citoyen » tel qu'il est ici évoqué.

Le module obligatoire doit avoir pour objectif de transmettre trois messages clés :

- Le risque routier est un risque majeur, qui concerne de façon prépondérante les jeunes (première cause de mortalité).
- L'accident de la route n'est pas une fatalité : il a des causes, certes complexes, mais sur lesquelles on peut agir efficacement.
- Chacun est personnellement et directement responsable : utiliser la route est d'abord un acte de civisme et une adhésion aux valeurs dont ce vocable est porteur.

Le module optionnel pourrait être basé sur des études de cas (analyse détaillée d'accidents) et bénéficier de supports pédagogiques (films etc.) se prêtant à une pédagogie interactive.

Ce programme, de grande ampleur (environ 1 200 000 heures d'enseignement par an) nécessitera la mise à disposition par le ministère des transports d'environ 50 formateurs en équivalent temps plein en période de croisière. Les modalités de financement (environ 25 millions de francs par an) sont proposées dans la partie 6.

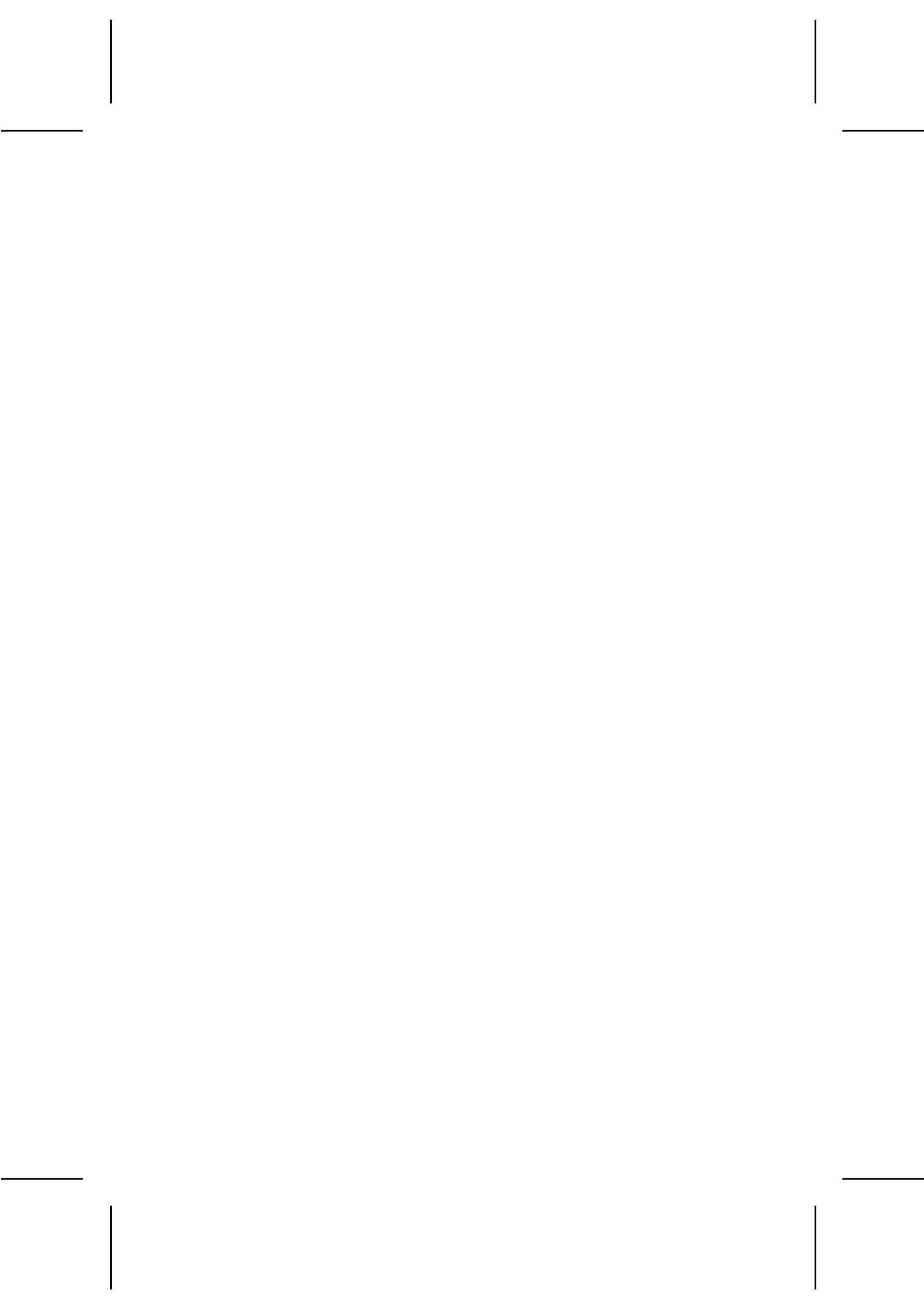
Il semble opportun, pour la réussite de cette action importante, de recruter des formateurs parmi les animateurs de stages de récupération de points, de préférence psychologues. Ils devront être spécialement formés aux modules proposés, sachant que la forme de transmission des messages est prépondérante compte tenu de la diversité sociologique de la population à laquelle on s'adresse ; il est nécessaire d'homogénéiser la forme et le fond sur l'ensemble du territoire. Cette tâche de formation de formateurs relève de la vocation de l'école nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR).

---

Troisième partie

---

# **Mettre en place un véritable apprentissage de la conduite**



L'apprentissage de la conduite, tel que nous le concevons, doit être compris au sens large du terme : l'éducation participe simultanément à l'adaptation du jeune usager à la circulation au travers de **connaissances intellectuelles** et de l'exercice d'une pratique quotidienne, mais aussi à une actualisation et à une utilisation de ses tendances et potentialités par rapport à la sécurité routière. Le champ éducatif recouvre donc à la fois des notions de formation initiale, de formation complémentaire, de perfectionnement, de réhabilitation, de guidage et de soutien. Les approches peuvent être **éducatives, psycho-éducatives et psychologiques**.

La question qui se pose alors, et que la table ronde s'est efforcée de résoudre, est la suivante :

Comment un système de formation à la conduite et d'éducation à la sécurité routière peut participer à la diminution du surrisque des conducteurs débutants (principes, points d'ancrage, modalités, modèles éducatifs) et influencer sur leur carrière de conducteur ou encore :

Comment structurer le système éducatif pour optimiser sa capacité à améliorer la sécurité ?



---

## Problématique et concepts-clés

---

---

### Le surrisque statistique des jeunes conducteurs

---

Il n'existe pas de source univoque de données sur les caractéristiques des accidents impliquant de jeunes conducteurs, mais de nombreuses sources qui fournissent des réponses partielles. Nous n'évoquerons ici que quelques indicateurs significatifs, sans chercher à produire une analyse détaillée du phénomène.

Alors que les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) constituent 10 % de la population française, ils représentent 21 % des tués sur la route, 23 % des blessés et 23 % des blessés graves.

Une personne sur 10, un tué sur 5, un blessé grave sur 4 est un jeune de 18 à 24 ans. Ce phénomène est essentiellement masculin : 4 tués sur 5 jeunes sont des garçons.

Cette situation est le lot commun de tous les pays industrialisés où le taux de motorisation est élevé.

On observe que le surrisque est fonction inverse de l'ancienneté du permis de conduire et c'est dans les deux ou trois ans qui suivent son obtention qu'il est le plus élevé : ainsi, les conducteurs âgés de moins de 25 ans ayant obtenu leur permis de conduire depuis moins de trois ans sont impliqués dans des accidents corporels avec un taux qui est près de trois fois supérieur au taux moyen.

Quelques précisions méritent d'être fournies quant à la typologie des accidents et des impliqués (jeunes de 18 à 24 ans).

#### Les circonstances

La nuit = 62 % des tués (population générale : 43 %)

Accident à un seul véhicule = 50 % des tués (population générale : 32 %)

Accident en courbe = 40 % des tués (population générale : 22 %)

Week-end = 59 % des jeunes tués

## Le statut de l'usager

Piéton	8 % des tués
Vélo	10 % des tués
Cyclo	18 % des tués
Moto	34 % des tués
Voiture	24 % des tués

## Le ratio passager/conducteur

Ages	Passagers (%)	Conducteurs (%)
18 ans	66	34
19 ans	50	50
20 ans	41	59
21 ans	30	70
22 ans	36	64
23 ans	25	75
24 ans	29	71

## Caractéristiques spécifiques

Le surrisque est plus lié à la vitesse qu'à l'alcool mais la présence d'alcool augmente considérablement la probabilité de l'accident.

Le modèle qui influence le plus le jeune est le modèle parental : le père puis la mère.

Les jeunes sont sensibles aux mesures préventives comme les autres conducteurs : une diminution globale de l'insécurité routière fait aussi diminuer l'insécurité routière des jeunes.

Il existe de profondes disparités géographiques dans le niveau de risque.

La population des jeunes n'est pas homogène dans ses rapports à la loi.

Il résulte de l'ensemble de ces considérations qu'une jeune conducteur a besoin de **5 à 7 ans** (soit environ 70 000 à 100 000 kilomètres) pour descendre au niveau de risque d'un conducteur expérimenté ; d'où l'importance fondamentale de l'acquisition d'expérience (y compris par anticipation) et de la maîtrise de cette phase d'acquisition.

---

## **Pourquoi les conducteurs novices sont-ils moins sûrs que les conducteurs expérimentés ?**

Les données disponibles à l'échelon international permettent d'avancer trois séries d'explications.

### **Ils présentent des lacunes par rapport aux conducteurs expérimentés**

Acquisition et traitement de l'information moins performants

Attention moins soutenue

Plus grande difficulté à extraire de l'environnement l'information pertinente

Sous-estimation de certaines situations à haut risque et surestimation des situations à faible et moyen risque

Balayage visuel de l'environnement moins performant

Fixation du regard proche du véhicule

Prise de décision adaptée moins rapide

Peu d'utilisation du rétroviseur

Les objets fixes sont perçus comme plus à risque que les mobiles

Moins bonne identification du risque lointain

Moins bonne détection des dangers potentiels

Surestimation de ses capacités de conduite

### **Ils optent pour des comportements plus risqués**

La plupart des risques accrus proviennent d'un comportement inadapté. Le « syndrome » des jeunes conducteurs regroupe plusieurs facteurs psychologiques et sociaux : confiance en soi, croyance en ses capacités, recherche d'identité, besoin de se confronter, la pression des pairs, le plaisir, la prise de risque délibérée, la recherche de sensation, l'alcool. Tout ceci implique une plus grande vitesse, de suivre de plus près les véhicules, de passer à « l'orange », de moins respecter les distances de sécurité. Ce choix, déterminé par les motivations personnelles, auxquelles s'ajoutent des déficiences liées au statut de débutant dans une tâche nouvelle, conduit à plus de collisions et de sorties de route.

## **Ils perçoivent, évaluent et acceptent le risque différemment**

Il y a lieu de distinguer entre ce que l'on est capable de faire et ce que l'on choisit de faire : sans motivation profonde et des attitudes orientées positivement vers la sécurité, des apprentissages orientés vers une plus grande maîtrise peuvent induire des comportements accidentogènes.

Des choix de situations à risque résultent d'une incapacité à détecter les dangers, d'une mauvaise perception du risque couplée avec une sur-confiance en soi. Différents modèles du risque peuvent illustrer ces comportements.

Par ailleurs, l'évaluation des apprentissages spécialisés sur piste (améliorant des performances dans des situations à risque) suggère que l'augmentation du niveau des performances (habiletés) ne réduit pas toujours le nombre d'accidents ultérieurs. On observe même parfois un effet pervers (augmentation du nombre des accidents) par le fait même qu'une confiance accrue dans ses propres capacités peut amener un style de conduite plus agressif conduisant à des situations plus risquées. L'aspect le plus critique n'est donc pas celui des performances mais des capacités à déterminer l'appréciation du risque.

En conclusion, on peut dire que les besoins en apprentissage portent sur les compétences perceptives et cognitives et que les besoins en éducation nécessitent d'intervenir sur les motivations personnelles et le sens des responsabilités sociales.

Il en découle quatre conséquences majeures en termes d'objectifs pédagogiques :

- l'amélioration des performances est essentielle ;
- les capacités perceptives et de prise de décision doivent être améliorées ;
- les approches sur les motivations personnelles, les attitudes, les représentations doivent faire l'objet d'une véritable démarche ;
- il y a lieu de tenir compte des différences entre les individus dans les styles d'apprentissage, les motivations.

---

## **Les principes généraux de la formation des conducteurs**

### **Le concept de formation à la conduite et son évolution**

L'entrée dans le monde des conducteurs s'opère par l'obtention du permis de conduire qui est, par définition, un certificat de capacité établi et délivré sur la base d'une expertise. Une de ses fonctions sociales principales est de sélectionner les individus aptes à exercer la charge de conduite. Cette évidence apparente est en réalité lourde de sens et repose sur un double paradoxe.

- Une relative dichotomie entre l'apprentissage de la conduite et l'examen du permis de conduire

Il est impensable, dans nos sociétés, qu'un permis de conduire puisse exclure une proportion importante de la population du droit de conduire.

En ce sens, un but socialement assuré est de donner l'autorisation de pratiquer la conduite (puisque presque tous les candidats – exception faite de 2 à 3 % – obtiennent leur permis de conduire, après un nombre d'essais plus ou moins grand) en acceptant les risques inhérents.

Autrement dit, la qualité de la démarche éducative qui conduit à l'examen – par ailleurs difficile à évaluer – n'est pas en relation directe avec le taux de réussite à celui-ci.

En outre, une formation ponctuelle (par exemple, la formation initiale des conducteurs, telle que conçue aujourd'hui) reconnue comme nécessaire, n'est pas suffisante (même améliorée dans ses frontières actuelles) pour réduire le nombre d'accidents des conducteurs novices.

L'effet réel d'un permis de conduire sur les accidents est très difficile à déterminer et il n'est pas du tout certain que les sujets réussissant le plus brillamment l'épreuve pratique du permis de conduire soient ceux dont les performances en termes de sécurité constatée seront les meilleures au cours de la première année de conduite. De plus, on sait que les comportements réels qui seront mis en œuvre par le conducteur après l'obtention du permis de conduire pourront très notablement différer des comportements observables au cours de l'épreuve, de telle sorte que les risques résultants pourront être sans commune mesure.

Sans bouleversement, sans rupture, la table ronde s'est efforcée de réduire cette dichotomie entre l'apprentissage de la conduite (qui a pour référence les objectifs du programme national de formation) et l'examen du permis de conduire proprement dit auquel on ne peut accorder aucune valeur sélective ou prédictive en termes de risques.

Un meilleur ajustement est en effet possible, non pas en changeant radicalement les variables utilisées dans les formes actuelles des examens du permis de conduire (seuls les secteurs spécialisés – armée, milieux professionnels, etc. – peuvent concevoir légitimement des tests sélectifs scientifiquement mieux fondés), mais en agissant dans deux directions : rendre l'apprentissage plus complet et efficace ; établir un lien plus direct et plus intense entre les grands objectifs de l'apprentissage et l'examen du permis de conduire.

- C'est au moment où ses capacités atteignent leur plein développement que l'individu est le plus vulnérable.

On s'est demandé si les contenus, les méthodes et les principes du système de formation sont en adéquation fine avec les caractéristiques types de la jeunesse. En effet, c'est presque une classe d'âge entière qui se présente à l'examen et le conducteur novice est presque toujours un

jeune conducteur. On se trouve devant le paradoxe suivant : à un âge où les capacités mentales, sensorielles et psychomotrices nécessaires à la conduite ont atteint leur plein développement, leur comportement, lié à un ensemble de composantes personnelles d'ordre psychologique, social et économique, les rend vulnérables. Les différences sensibles entre les deux sexes montrent l'importance des facteurs psychologiques et culturels.

Enfin, il faut aussi s'interroger sur la demande sociale de sécurité. Force est de reconnaître que la majorité des jeunes ont d'autres soucis que la prévention et la sécurité, et l'acceptation d'un haut niveau de risque apparaît comme consubstantiel à cette phase de la vie.

C'est sans doute un des problèmes les plus difficiles à résoudre dans une démarche éducative que celui de se trouver, d'une certaine manière, à contre-courant d'une phase de développement.

Les résultats des recherches et études conduites sur ce sujet mettent en évidence deux points essentiels dans le domaine de la prévention et de l'éducation.

a) D'une part, la nécessité de mieux appréhender le rôle de l'expérience et de savoir comment se déroulent les différentes phases d'apprentissage par des comparaisons entre conducteurs novices et conducteurs expérimentés (il existe à cet égard différents modèles de la tâche de conduite qui peuvent servir de références).

b) D'autre part, la nécessité d'appréhender plus finement l'univers des variables liées à l'âge, plus exactement à l'adolescence et à la post-adolescence. À la démarche « techniciste » qui fournit comme référentiel au système d'accès à la conduite le modèle du « bon conducteur » (ou plutôt ce qui est supposé tel), se substitue progressivement l'hypothèse que l'échec relatif des processus éducatifs est peut-être la contrepartie de leur inadéquation aux caractéristiques des jeunes conducteurs et de leur univers (représentations, significations, vécu autour de l'automobile, mobilité, rapport à certaines valeurs comme la vitesse, l'alcool, etc.).

Il y a là, à n'en pas douter, un chantier largement ouvert pour adapter, cibler, personnaliser la pédagogie de l'apprentissage de la conduite.

Trois conclusions opérationnelles (que les propositions de la table ronde s'efforcent de concrétiser) peuvent être tirées de cette brève analyse du concept de formation à la conduite.

a) Une formation initiale limitée dans le temps est nécessaire mais non suffisante pour réduire significativement le surrisque des conducteurs novices.

b) L'examen du permis de conduire devrait être un reflet plus fidèle du contenu de la formation initiale, mais la fonction sélective et prédictive du permis de conduire restera – et doit rester – limitée par sa dimension sociale.

c) Il faut dépasser l'approche techniciste de la tâche de conduite et le modèle mythique du bon conducteur (ce héros qui sait faire face à toutes les exigences du système) en adaptant la formation aux caractéristiques fines des apprentis conducteurs et à leur univers de motivations, attitudes, représentations, styles de vie, normes sociales, etc.

Les concepts pédagogiques et didactiques qui prévalent dans ce contexte sont : d'abord **la continuité**, l'éducation du conducteur devant devenir partie intégrante d'un processus éducatif à la sécurité routière dans lequel les attitudes et les comportements se développent au cours du temps ; ensuite, l'idée de **favoriser des acquis successifs d'expérience** pour le conducteur novice en commençant par les habiletés de base dont on sait, en référence aux procédures générales d'apprentissage, qu'elles sont d'autant mieux maîtrisées qu'elles sont apprises tôt.

Ces considérations débouchent de manière naturelle sur un système **d'accès graduel à la conduite**.

### **L'accès graduel à la conduite**

La probabilité d'être impliqué dans un accident diminuant avec l'expérience, il apparaît utile de formaliser une procédure qui favorise la maturation du comportement de conduite dans des conditions de moindre risque.

Il existe un fort consensus au niveau international en faveur de la valeur préventive d'un système d'accès graduel à la conduite eu égard à l'accidentologie des conducteurs novices, inscrit dans un continuum éducatif (de la maternelle à l'après-permis). Dans ce cas, le permis de conduire n'est plus considéré comme un seuil d'accès unique mais comme une modulation des conditions dans lesquelles les conducteurs novices vont pouvoir accumuler progressivement l'expérience nécessaire, et comme un moyen d'ancrer des étapes de formation.

Cette notion d'accès graduel à la conduite constitue aujourd'hui le modèle dominant en éducation et en formation et de nombreux pays ont mis en œuvre des systèmes de ce type. Même s'ils sont issus des mêmes principes de pensée, ils diffèrent par leur conception et, plus encore, par leurs dispositions concrètes.

En effet, de nombreux paramètres peuvent (ou non) être pris en compte : l'âge d'accès à la conduite, la durée du permis « probatoire » ou « restreint » (lorsqu'il existe), des clauses restrictives ou conditionnelles, les contenus de la formation complémentaire, des formes d'encouragement à une participation parentale, des manuels et aides pédagogiques pour les jeunes conducteurs. Tous cependant s'articulent sur un processus de modalité de gestion du surrisque des jeunes conducteurs qui constitue un moyen incitatif pour développer les capacités de base en limitant les conditions qui majorent le risque et pour éviter de commettre des infractions ou d'avoir un accident, ce qui compromettrait l'obtention définitive du permis.

Dans leur version la plus pure, les systèmes d'accès à la conduite comportent classiquement trois niveaux :

- un permis d'apprentissage sous la supervision d'un conducteur titulaire d'un permis ;
- un permis intermédiaire qui permet de conduire seul mais avec des clauses restrictives ;
- le permis de plein droit.

L'objectif est de répondre à 4 fonctions en introduisant la variable temps entre le début de la conduite et la délivrance finale du permis de conduire :

- protéger par une réglementation plus contraignante ;
- réduire l'exposition au risque ;
- améliorer les compétences ;
- développer les motivations pour une conduite sûre.

Nous allons les présenter succinctement à partir d'exemples étrangers, qui sont par ailleurs exposés plus en détail en annexe G.

- Protéger par une réglementation plus contraignante :

- la limitation de vitesse, qui est corrélée à la survenue et à la gravité des accidents mais qui pose la question du différentiel de vitesse avec les autres usagers (cette disposition existe en France) ;
- la fixation à zéro du taux d'alcoolémie admissible au volant (qui se double parfois d'une interdiction générale de vente de boissons alcoolisées aux jeunes) ;
- la fixation de sanctions plus sévères (et plus rapidement appliquées) pour les conducteurs infractionnistes pendant cette période ;
- un identifiant visible sur le véhicule peut permettre de repérer un conducteur débutant (cette disposition existe en France avec l'apposition de la lettre « A » sur le véhicule, pendant les deux ans qui suivent l'obtention du permis de conduire).

- Réduire l'exposition au risque : cet objectif se matérialise

- par des clauses qui limitent la mobilité du conducteur novice, dans l'espace et dans le temps :
- la limitation dans le temps, comme par exemple l'interdiction de conduire les nuits de samedi à dimanche (loi couvre-feu), entre certaines heures, voire la nuit en général en attendant que les jeunes sachent bien conduire le jour ;
  - la limitation du nombre de passagers autorisés pendant certaines heures répond à la mortalité importante des passagers et à leur influence qui peut amener à une conduite dangereuse ;
  - des délais de passation entre les différentes étapes du permis pouvant allonger le temps d'obtention du permis de plein droit.

- Améliorer les compétences, ce qui passe par plusieurs niveaux :

- une acquisition des compétences par étapes, avec une hiérarchisation des contenus en fonction de l'expérience acquise ;
- une évaluation continue ou à plusieurs niveaux en fonction des acquisitions ;

- des cours de perfectionnement pour ceux qui commettent des infractions ;
- l'intervention et le guidage des parents (sans pénaliser ceux qui ne peuvent pas).

- Développer les motivations pour une conduite sûre :
  - le retrait au fur et à mesure des clauses restrictives et la perspective d'un accès à une plus grande mobilité ;
  - des sanctions de retrait ou de suspension du permis à des seuils d'infraction très bas, ce qui peut renforcer un comportement conforme au contexte réglementaire et légal ;
  - des cours de perfectionnement en groupe.

La table ronde partage pleinement les raisons et les principes qui plaident en faveur de dispositions spécifiques à l'égard du conducteur novice ; néanmoins, tout en proposant des mesures significatives qui constituent en la matière une réforme profonde, elle reste en harmonie avec sa philosophie générale d'approche des problèmes : contrairement à ce que d'autres pays ont mis en œuvre, elle s'est refusée à porter atteinte au droit de circulation, en limitant le nombre et la distance des déplacements effectués par les conducteurs novices ; elle a porté exclusivement son attention sur les conditions et les circonstances d'acquisition de l'expérience.

---

## **Les objectifs de la réforme de l'apprentissage de la conduite**

La situation française en matière d'apprentissage à la conduite – voir le schéma en annexe **H** – se caractérise par une mutation amorcée, qu'il s'agit de prolonger et d'amplifier. L'annexe **I** présente un schéma possible (parmi d'autres) cohérent avec l'ensemble des mesures proposées par la table ronde.

En effet, nous sommes passés d'un certain classicisme de la trilogie : unité de temps (se préparer juste avant le permis de conduire), unité de lieu (se préparer juste à l'auto-école), unité d'action (se préparer juste pour obtenir le permis) vers un système d'accès graduel à la conduite dont l'apprentissage anticipé de la conduite a été une première étape.

**La notion de continuum éducatif a donc déjà ses points d'ancrage dans le contexte français ; deux démarches apparaissent nécessaires pour franchir une nouvelle étape :**

- renforcer et structurer ce qui existe (contenu, méthodes, compétences des formateurs) ;
- développer une phase de formation et de suivi des conducteurs novices.

**Parallèlement, une réflexion d'ensemble sur l'accès à la conduite est à entreprendre dans une perspective de système d'accès**

**graduel à la conduite pour tous les conducteurs et pas seulement pour ceux qui passent par la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite.**

Deux objectifs majeurs sous-tendent et justifient cette volonté :

### **Éradiquer le surrisque des conducteurs novices**

Éradiquer le surrisque des conducteurs novices (niveau de risque relatif supérieur à celui des conducteurs plus expérimentés). Comme nous l'avons montré, il s'agit d'un objectif ambitieux mais réaliste, à condition de mettre en œuvre des mesures adaptées.

### **Créer un effet global**

Pour permettre aux conducteurs bénéficiant d'une éducation efficiente d'avoir un taux d'implication dans des accidents corporels inférieur à celui des autres conducteurs expérimentés.

Ces deux effets peuvent en théorie se cumuler.

Pour ce faire, les contenus, méthodes et objectifs de la démarche éducatrice doivent être déterminés en fonction de la réponse à trois questions :

- quelles sont les lacunes des conducteurs débutants qui doivent être comblées ? ;
- sur quoi doivent porter les améliorations ? ;
- quelles sont les fonctions de la tâche de conduite qui sont éduquables ?

En pratique, il faut trouver un équilibre entre le développement des aptitudes et une régulation du risque perçu qui se dissocie en deux parties : l'apprentissage de la perception du risque et de la détection des dangers ; une démarche liée à la sphère motivationnelle, ce dernier volet étant le plus délicat en termes de contenus et de méthodes. Ceci pose du même coup le problème capital de la qualité de la formation des formateurs et acteurs directs du système éducatif.

---

# Apprentissage initial de la conduite

---

## De l'école à l'auto-école

L'établissement d'un continuum éducatif cohérent de l'âge scolaire jusqu'à l'après-permis est un principe essentiel que la table ronde se propose de matérialiser.

Pour ce qui concerne la première étape de transition entre l'école et l'apprentissage de la conduite dans un établissement spécialisé, rappelons schématiquement quelques unes des propositions principales développées dans la partie 2 du rapport.

- Instaurer des phases d'apprentissage cumulatives de l'école jusqu'à l'auto-école (selon la logique des « unités de valeur »).
- Créer un réseau de réflexion et d'action (axé sur les problèmes éducatifs d'une prise de conscience des facteurs d'accidents) permettant une participation massive des enseignants de l'éducation nationale.
- Faire participer l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau au processus de formation et (ou) d'obtention du permis de conduire.

---

## L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)

### Rappel : qu'est-ce que l'AAC ?

Expérimenté à partir de 1987 et généralisé en 1989, ce mode d'accès à la conduite comporte deux phases :

- une formation initiale en auto-école possible à partir de 16 ans comprenant 20 heures au moins dont 15 de pratique réelle en voiture. À l'issue de cette formation l'auto-école délivre une attestation de fin de formation initiale dont le niveau est équivalent à celui des jeunes qui passent le permis à 18 ans après 20 heures de formation minimale ;

– une acquisition d’expérience en situation de conduite accompagnée avec comme accompagnateur un adulte de 28 ans au moins et titulaire d’un permis depuis trois ans. Un engagement est pris pour accompagner le jeune pendant 3000 kilomètres au minimum, jusqu’à la passation du permis de conduire à 18 ans. Pour que cette durée ne soit pas un désert pédagogique, le jeune doit se présenter avec son accompagnateur à deux rendez-vous pédagogiques à l’auto-école (un vers 1000 km de pratique, l’autre peu avant l’examen du permis de conduire).

L’apprentissage anticipé de la conduite est un concept pédagogique complet qui associe les principaux acteurs (parents, assureur et enseignant de la conduite) et a pour but de faire acquérir de l’expérience dans des conditions de moindre risque ; l’AAC en effet favorise la maîtrise coordonnée de trois modèles : le modèle normatif (conforme au code de la route), le modèle « adulte » (ce que font réellement les conducteurs) et le modèle « jeune » (lié aux valeurs de risque et de vitesse).

## **Évaluation de l’AAC**

Actuellement, moins de 15 % de l’effectif d’une classe d’âge opte pour la filière de l’apprentissage anticipé de la conduite, ce pourcentage étant en augmentation régulière mais faible. On peut noter à cet égard de fortes disparités géographiques, le taux pouvant aller de 5 % à 25 % selon les départements.

Certains établissements d’enseignement de la conduite qui en ont fait un objectif et se sont dotés de moyens adaptés, enregistrent jusqu’à 80 % de candidats au permis de conduire qui choisissent la filière de l’apprentissage anticipé à la conduite.

Parmi les obstacles qui freinent son développement, on peut citer, à des degrés divers : la motivation insuffisante des jeunes ; la motivation et la disponibilité insuffisante des parents ; la difficulté de trouver des accompagnateurs lorsque les parents sont défailants (plus particulièrement dans les milieux défavorisés) ; la méconnaissance du coût réel (compte tenu des réductions de surprime consenties par les assureurs) ; etc.

En liaison avec les entreprises d’assurance, l’observatoire national interministériel de sécurité routière a procédé à des évaluations de l’efficacité de l’AAC (en termes de sinistralité) ; les résultats, en raison des limites méthodologiques, ne permettent pas de porter un jugement définitif mais il est néanmoins clair que l’AAC n’engendre pas aujourd’hui des gains de sécurité aussi importants qu’elle le devrait (même si le taux de réussite aux épreuves du permis de conduire est nettement supérieur pour les adeptes de l’AAC : 76 % contre 50 %).

Deux raisons majeures à cet état de fait :

- Un écart important entre l’esprit initial et la pratique ; de nombreux dysfonctionnements ont été recensés dûs notamment à : une qualité insuffisante de la formation initiale ; une qualité insuffisante de

l'accompagnateur ; des rendez-vous pédagogiques inexistantes ou vides de contenu (les compétences de l'enseignant de la conduite étant souvent directement en cause) ; etc.

- Une continuité insuffisante dans le processus éducatif : l'apprentissage anticipé de la conduite est une innovation de grand intérêt qui vient s'intégrer dans un ensemble qui n'est pas cohérent avec son esprit et ses principes.

Les propositions de la table ronde sur la base du constat effectué visent à donner une réponse à ces deux séries de préoccupations.

### **Propositions pour développer l'AAC**

L'objectif exprimé est de faire à moyen terme de l'AAC la filière de formation majoritaire des conducteurs.

- Mettre en œuvre une labellisation des établissements d'enseignement de la conduite (voire chapitre VII de la présente partie) attestant leur capacité à réaliser l'AAC dans des conditions satisfaisantes, conformes à l'esprit initial. (ce qui implique notamment une amélioration des compétences des enseignants de la conduite).

- Tenir compte de l'acquisition d'expérience que constitue l'AAC en réduisant la période de noviciat (limitation de vitesse, lettre A, etc.) pour ceux qui ont adopté cette filière.

- Instaurer un « rendez-vous pédagogique » pour les accompagnateurs avant le départ en conduite accompagnée ; ce rendez-vous pourrait être constitué d'une conduite commentée permettant à l'accompagnateur de mieux comprendre son rôle et de prendre conscience des « mauvaises habitudes » de conduite qu'il a pu lui-même acquérir.

- Mettre en place de nouvelles filières d'accompagnateurs (retraités par exemple) pour les jeunes en difficulté et ceux qui, pour diverses raisons, ne peuvent trouver d'accompagnateurs dans leur environnement proche.

(Un groupe de travail ad hoc pourrait réfléchir spécifiquement sur ce sujet et expérimenter différentes solutions).

- Abaisser à 25 ans l'âge minimal de l'accompagnateur, tout en maintenant l'ancienneté du permis de conduire de 3 ans. Cette mesure pourrait permettre à certains candidats de pratiquer la conduite accompagnée avec des frères et sœurs aînés par exemple.

- Renforcer les actions de promotion de l'AAC (établissements scolaires, auto-écoles, assureurs etc.) par exemple en diffusant une cassette vidéo.

- Concevoir et diffuser un guide pratique pour l'accompagnateur.

En outre, il est nécessaire de poursuivre les études d'évaluation de l'apprentissage anticipé de la conduite.

Par ailleurs, l'AAC est un vecteur fort d'insertion sociale des jeunes en difficulté et des expérimentations particulièrement probantes (dans le département du Rhône notamment) en témoignent.

Un protocole d'accord de 1990 signé entre le délégué interministériel à la sécurité routière et différents partenaires (le délégué à la ville, le délégué à l'insertion des jeunes et ceux de l'emploi et de la formation professionnelle auxquels sont venus se joindre en 1991, le ministère de la justice, le ministère de l'éducation nationale et l'union des foyers des jeunes travailleurs) favorise les actions de formation pour lutter contre l'insécurité routière, l'exclusion et faciliter la réinsertion sociale et professionnelle. Près de 175 actions ont été menées sur le terrain en 1995 en bénéficiant d'une aide du fonds social européen. Si des sélections sont nécessaires pour garantir des compétences en matière d'insertion professionnelle de la part des associations, l'impact sur le terrain de la formation à la conduite est toujours jugé comme très positif : facteur d'intégration, nouvelle relation pédagogique, vision nouvelle des systèmes normatifs par le code de la route, problèmes de la vie quotidienne abordés sous un autre angle (alcool, drogue, prise de risque, agressivité). Dans cette optique, l'AAC constitue une méthode de formation privilégiée par le parallèle possible entre le comportement en voiture et le comportement dans la vie sur un laps de temps non négligeable.

D'où la proposition suivante :

- Favoriser des procédures pédagogiques et éducatives (dans la formation initiale du conducteur et plus particulièrement dans l'AAC) adaptées aux jeunes en difficulté. Ces procédures sont à expérimenter auprès de quelques associations et il est nécessaire, dans le même temps de dresser le bilan critique des initiatives existantes et de porter à la connaissance de tous les acteurs les réussites les plus marquantes et prometteuses.

---

## **La formation initiale du conducteur**

C'est le programme national de formation à la conduite (arrêté du 23 janvier 1989) qui constitue la référence unique en matière de formation initiale du conducteur. Comme indiqué dans le chapitre I de la partie 1, si son intérêt n'est contesté par personne, il n'est que partiellement et imparfaitement appliqué, plus spécialement en ce qui concerne les « états dégradés du système », la « dimension psychologique de la conduite », et la « connaissance générale de la sécurité routière ». Les propositions de la table ronde n'ont d'autres objets que de lever les obstacles qui s'opposent à sa bonne mise en application ; elles visent à adapter le contenu et l'organisation de la formation initiale aux objectifs du PNF, ce qui suppose à la fois un élargissement des savoirs transmis et une diversification des méthodes pédagogiques (et corrélativement une revalorisation des compétences des enseignants de la conduite).

## **Élargir les savoirs transmis**

- Introduire des contenus de psychologie cognitive par la mise en place d'une « pédagogie du risque » qui sensibilise aux facteurs majorant le risque et développe (entre autres) les apprentissages sur la détection visuelle, la perception du risque et les dangers.
- Développer dans la formation à la conduite la dimension psychologique, notamment en étoffant le volet « savoir être » du PNF par des contenus de psychologie sociale et de psychologie motivationnelle.
- Concevoir et généraliser un module d'enseignement (répondant directement aux objectifs du PNF) relatif aux aspects techniques, juridiques, économiques, sociologiques et politiques de la sécurité routière.
- Introduire dans le programme d'apprentissage un module « circulation sur sites protégés » (piste spécialement aménagée) afin de permettre aux candidats de se familiariser très tôt (avant de conduire dans la circulation) aux différents types de manœuvre (arrêts et départs, franchissement des carrefours, contournements d'obstacles, etc.) et les états dits « dégradés » du système (freinage d'urgence, correction de trajectoire, etc.). Voir également à ce sujet partie 3 chapitre VI.

Cette proposition a un intérêt pédagogique supplémentaire non négligeable : elle permet au candidat de se trouver très tôt seul au volant en situation de pleine responsabilité (bien qu'étroitement contrôlé et guidé par un enseignant compétent depuis une tour de contrôle par exemple).

Les infrastructures existantes sont actuellement en nombre réduit et il est indispensable de laisser un délai d'au moins 5 ans pour qu'une offre satisfaisante se constitue (les investissements nécessaires sont relativement lourds mais des aides multiples sont envisageables).

La table ronde propose donc de procéder en trois temps :

- Recommander fortement l'inclusion d'un module d'apprentissage en site protégé dans le programme de formation initiale partout où la possibilité existe ;
- Inciter à la création des infrastructures nécessaires en mobilisant les partenaires concernés ;
- Rendre obligatoire, à horizon de cinq ans, un apprentissage sur site protégé.

## **Diversifier les méthodes et moyens pédagogiques**

Le PNF précise que : « chaque enseignant est libre d'adopter les méthodes et cheminements qui lui conviennent. À chaque enseignant de prendre la part d'initiative et de responsabilités qu'il souhaite en fonction de l'âge des élèves et de la spécialisation de son enseignement. Les étapes de l'acquisition de ces connaissances et de cette maîtrise sont à bâtir selon des plans de formation les plus rigoureux et ambitieux possibles ».

Toutes les méthodes ne permettent pas indifféremment d'atteindre tous les objectifs. C'est pourquoi concernant les méthodes didactiques, les pouvoirs publics ont confié à un comité scientifique le soin de rédiger un Guide pour la formation des automobilistes destiné aux enseignants de la conduite.

Il se compose de deux parties (quoi enseigner ? comment enseigner ?) et est devenu la référence pour l'ensemble des enseignants de la conduite automobile.

L'ouverture de la sphère éducative à la dimension psychologique s'est déjà traduite par des outils et des techniques spécifiques dans le cadre des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes. Cette dimension, prévue par le PNF, n'est pas appliquée dans la formation initiale du conducteur.

Pour faire bénéficier la formation à la conduite automobile des apports des sciences de l'éducation et de la psychologie, deux propositions sont formulées :

- Étudier la possibilité d'introduire de nouvelles méthodes pédagogiques (programmation neuro-linguistique, gestion mentale, par exemple) dans la formation initiale des conducteurs débutants (à expérimenter dans les auto-écoles).
- Introduire les techniques et méthodes psychologiques (dynamique de groupe, jeux de rôle, animations, autonomie d'apprentissage, reconnaissance des styles d'apprentissage) dès la formation initiale des conducteurs.

Soulignons une nouvelle fois qu'un développement de la compétence des enseignants (formation initiale et formation continue) est requis, pour s'adapter aux nouveaux contenus et aux nouvelles techniques (voir chapitre IV de la présente partie).

### **Problèmes spécifiques liés à la conduite d'une motocyclette**

La table ronde n'a pas traité, dans ses multiples dimensions, la question de l'apprentissage de la conduite des motocyclettes, pour deux raisons : des progrès plus sensibles que pour l'apprentissage de la conduite ont été accomplis ces dernières années, dans le sens d'une amélioration de la qualité ; des groupes de travail spécialisés, permanents ou temporaires, fonctionnent sur ce sujet, en liaison étroite avec la DSCR.

En outre, nombre de considérations et de propositions développées par la table ronde s'appliquent indifféremment aux automobilistes et aux motocyclistes.

Un point spécifique mérite cependant une attention toute particulière :

Depuis le 6 juillet 1996, tout titulaire du permis B se voit autoriser la conduite de motocyclettes légères, dont la cylindrée n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 kw (15 cv), sous réserve que ce permis B ait été délivré depuis au moins deux ans.

Ce que l'on peut constater c'est que, depuis juillet dernier, le marché des 125 cm<sup>3</sup> a explosé, entraînant une augmentation des ventes de plus de 60 %.

Tous les spécialistes de la formation à la motocyclette s'accordent pour dire que la conduite d'une moto, même légère, ne s'improvise pas. Les techniques d'équilibre, de freinage, par exemple, ne peuvent s'acquérir de façon empirique.

De plus, il faut mentionner qu'une part importante des bénéficiaires de cette disposition récente sont des personnes de plus de 40 ans, souvent des cadres qui découvrent l'intérêt des deux roues motorisées pour échapper aux encombrements urbains ; nombre d'entre eux n'ont pas conduit de tels engins depuis longtemps ou n'en ont jamais conduit.

D'où deux propositions spécifiques :

- Inciter au suivi d'un minimum de 3 ou 4 heures de formation en moto-école spécialisée, pour pouvoir bénéficier de l'équivalence.

Cette formation donnerait lieu à la remise d'une attestation de fin de formation qui serait exigée par la compagnie d'assurance, par ailleurs sollicitée pour participer au financement.

À noter que certaines compagnies d'assurance spécialisées ont déjà pris des initiatives dans ce sens en imposant le suivi d'un stage de familiarisation avec les motocyclettes de 125 cm<sup>3</sup> préalablement à la délivrance du certificat d'assurance.

- En ce qui concerne le minimum de 15 heures de formation pratique obligatoire pour les titulaires du permis AL désirant passer le permis A, il faut prévoir que cette disposition, limitant le nombre d'heures de formation obligatoire, ne doit concerner que les candidats au permis A qui sont titulaires d'un permis AL obtenu à la suite d'une épreuve pratique moto, et exclure donc les permis AL obtenus par équivalence.



---

# Examens du permis de conduire

La finalité des examens du permis de conduire est de vérifier que les objectifs de la formation sont atteints et de valider la capacité d'un conducteur à circuler en toutes circonstances sans dommage pour lui et pour autrui. Nous avons vu à plusieurs reprises qu'ils jouent très imparfaitement cette fonction, pour des raisons qui ont été explicitées. Par ailleurs, on constate que dans la réalité, c'est le niveau de l'examen qui détermine le niveau de la formation et on sait que ce qui n'est pas évalué au cours de l'examen n'est généralement pas enseigné.

Les propositions de la table ronde visent, sinon à résoudre, du moins à atténuer ces problèmes et à montrer la voie dans laquelle il est nécessaire de progresser.

---

## Modifier l'épreuve théorique générale (ETG)

L'épreuve théorique générale d'admissibilité porte sur les connaissances des règlements concernant la circulation et la conduite du véhicule ainsi que le comportement du conducteur. Elle a été mise au point en 1975.

Elle est organisée en séances collectives permettant, à partir d'un matériel audiovisuel adapté, l'interrogation simultanée d'une quarantaine de candidats. Le programme de l'épreuve théorique comprend plusieurs chapitres relatifs au véhicule, au conducteur, aux passagers, à la conduite en agglomération, à la conduite sur autoroute, à la conduite de nuit et par mauvais temps, à la vitesse, au freinage, au dérapage, aux accidents et comportements vis à vis de ces derniers et aux notions sur la conduite économique. Aucune question n'est éliminatoire et la réussite est obtenue par 35 bonnes réponses sur 40 posées.

Quatre propositions ont été faites :

- Actualiser les contenus de l'ETG et prendre en compte notamment ceux liés aux facteurs de risque et aux états dégradés du système.
- Moderniser le support d'interrogation pour remplacer le système actuel.
- Instaurer un tirage aléatoire des questions pour éviter le bachotage.
- Avoir des centres d'examen dont les caractéristiques permettent d'atteindre les objectifs recherchés au travers de l'épreuve théorique (moyens techniques, implantations, dispositifs d'accueil) et de mieux rentabiliser l'investissement public.

---

## **Modifier et compléter l'épreuve pratique d'admission**

L'épreuve pratique d'admission permet d'apprécier le comportement, l'aptitude à conduire et à manœuvrer les véhicules de la catégorie pour laquelle le permis est sollicité.

Seuls peuvent subir cette épreuve pratique les candidats ayant obtenu un résultat favorable à l'épreuve théorique générale. L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B comprend une épreuve en circulation d'une durée de 22 minutes. Elle comporte un parcours en agglomération, l'exécution d'une manœuvre, un parcours hors agglomération, routier et/ou autoroutier. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, existe la possibilité de passer l'épreuve pratique à deux candidats par véhicule. Cette formule présente de nombreux avantages : les conditions de conduite sans retour rapide au point de départ, sont plus proches de la réalité ; l'allongement des circuits d'examen, donc la plus grande diversité des trajets utilisables offre la possibilité de tester, de manière significative, le comportement des candidats.

Trois objectifs justifient les propositions faites pour modifier et compléter l'épreuve pratique du permis de conduire :

- évaluer le comportement de conduite en situation réelle ;
- évaluer des acquis par un entretien ;
- donner une plus grande importance à l'évaluation finale dans un dialogue inspecteur-candidat.

Quatre propositions sont, en conséquence, formulées :

- Introduire au sein de l'épreuve pratique une phase supplémentaire, bien individualisée, qui pourrait être appelée « partie orale » et dont le but est d'évaluer certains objectifs du PNF et en particulier : « les états dégradés du système » (chapitre III du PNF) et « la compréhension

du phénomène automobile » (chapitre IV du PNF) ; pour davantage de précisions, voir chapitre I de la partie 1, consacré au contenu du PNF.

- Introduction d'une troisième phase à la fin de l'épreuve sous forme d'entretien (commentaires sur l'évaluation) instaurant un dialogue inspecteur-candidat.

- Instaurer une fiche d'examen pour faire une évaluation-diagnostic en fin d'examen (type véhicules lourds, deux roues et Bepecaser).

- À titre expérimental, tester une autre configuration d'examen : l'inspecteur est assis à l'arrière, le moniteur étant aux doubles commandes pour concentrer l'attention de l'inspecteur sur l'évaluation du candidat.

---

## **Simplifier les procédures administratives**

Les procédures administratives afférentes aux examens du permis de conduire sont relativement lourdes et source de pertes de temps pour : les candidats, les enseignants de la conduite, les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).

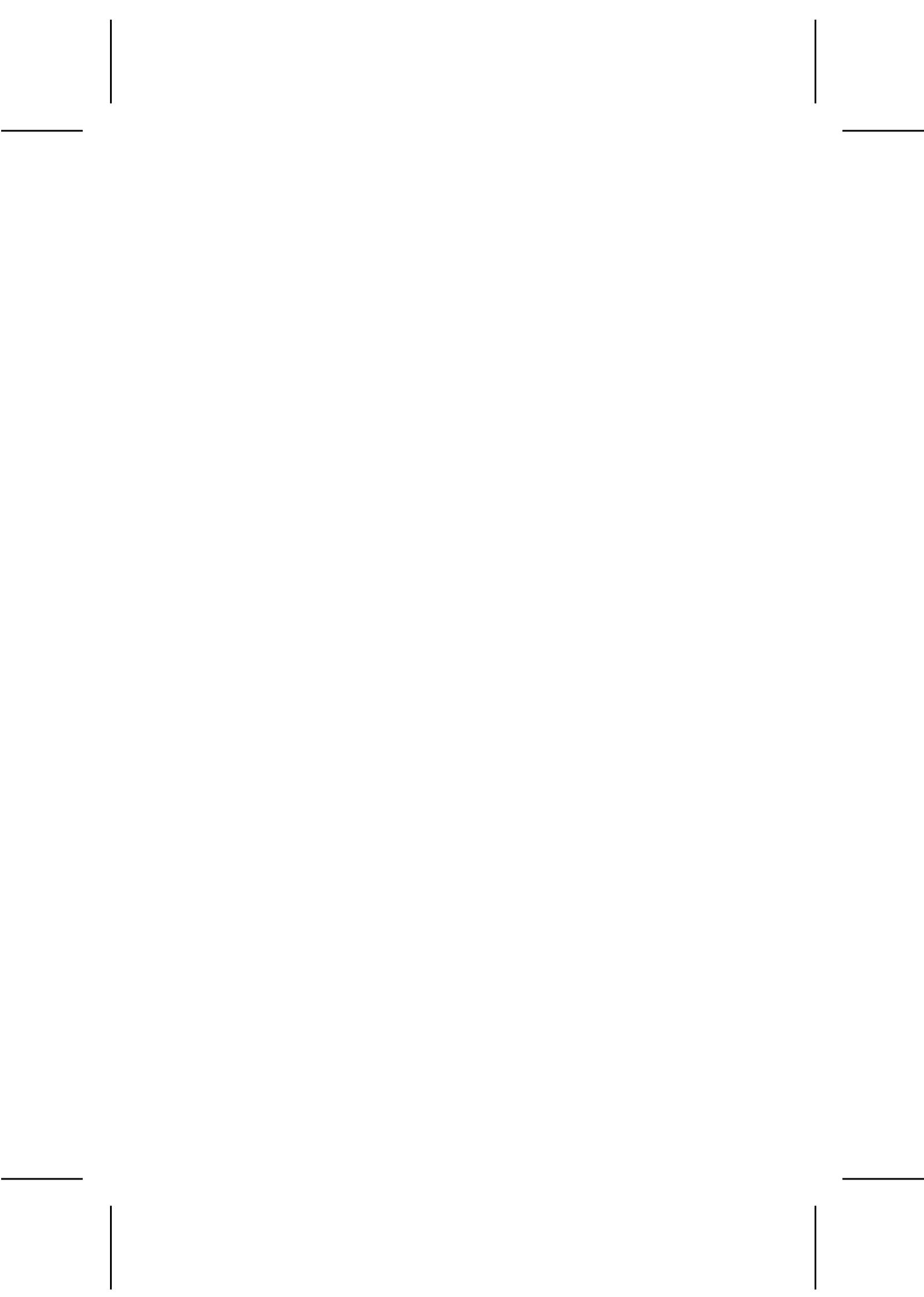
La table ronde propose d'expérimenter pendant 6 à 12 mois dans quelques départements volontaires, les dispositions suivantes :

- Modification de la méthode de convocation des candidats en complétant le mode actuel d'attribution numérique des places d'examen par auto-école par une convocation individuelle des candidats.

- Révision de la méthode de répartition des places d'examen.

- Réorganisation des contrôles administratifs attachés aux dossiers d'examen afin de réduire au minimum indispensable le rôle de l'inspecteur dans cette tâche.

Par ailleurs, signalons que l'éventuelle déconcentration de la gestion des IPCSR dans les directions départementales de l'équipement pourrait conduire à des modifications notables de l'organisation des examens du permis de conduire et en particulier à une nouvelle répartition des tâches entre les DDE et les bureaux circulation des préfectures.



---

# Immédiat post-permis : le conducteur novice

---

---

## Position du problème

---

Nous avons montré – et ce fait est connu et reconnu par tous les pays – combien est important le surrisque des conducteurs novices, la deuxième année qui suit l’obtention du permis de conduire s’avérant la plus meurtrière. Nous en avons également évoqué les causes. Nous avons aussi formulé un objectif clair : éradiquer (ou, au moins, limiter très sensiblement) le surrisque des conducteurs novices. Celui-ci n’est pas le fruit de la fatalité, mais il ne peut reculer significativement que par l’action conjuguée d’un ensemble de mesures fortes.

À cet égard, de nombreux pays (voir notamment annexe G) n’ont pas hésité à mettre en œuvre des dispositions sévères pour les conducteurs débutants et il est remarquable de constater qu’elles ont toujours été bien comprises et acceptées par l’ensemble de la population et par les intéressés eux-mêmes. Ces mesures se caractérisent généralement par la mise en place d’un permis de conduire « probatoire » (ou « restreint », ou « provisoire », ou « limité » etc.) pendant une période d’au moins deux ans au cours de laquelle les conducteurs novices sont soumis à une réglementation plus stricte (concernant notamment la vitesse et l’alcool) et parfois limités dans leurs possibilités de déplacements (dans l’espace et dans le temps). Cette application rigoureuse du principe d’« accès graduel à la conduite » prend acte d’une évidence à savoir que l’apprentissage est un processus qui ne prend sens et efficacité que sur la durée et qu’il est donc inconcevable de passer brutalement, en un jour, du statut de non-conducteur à celui de conducteur de plein droit. Pour éviter une telle rupture, une phase « d’apprenti conducteur » a donc été jugée nécessaire par différents pays ; sa possibilité d’existence est d’ailleurs explicitement prévue par la directive de l’Union Européenne sur le permis de conduire.

La table ronde propose, pour la France, une voie originale qu’elle considère comme aussi efficace, voire plus efficace dans la mesure où on peut en effet en espérer des ajustements de comportement dictés par la responsabilité personnelle plus que par la menace ou la contrainte.

Elle s’appuie sur trois principes :

- Priorité absolue aux aspects éducatifs et pédagogiques.

- Aucune restriction de circulation (le permis de conduire est unique et définitif) ni atteinte au droit de se déplacer en tout temps et en tous lieux.

- Aucune obligation réglementaire nouvelle (sauf d'ordre strictement pédagogique) mais possibilité de moduler le cas échéant, les règles existantes.

Elle vise cinq catégories d'objectifs complémentaires :

- Revoir le conducteur novice : nécessité de traiter certains objectifs de la formation au permis de manière répétitive (notion de moments privilégiés).

- Corriger des mauvaises habitudes avant un ancrage définitif de celles-ci.

- Instituer une possibilité de réflexion sur la transgression de la règle.

- Promouvoir le concept de conducteur désigné, (parmi les occupants d'une voiture un jeune accepte de ne pas boire pour accompagner les autres).

- Inciter le conducteur novice à être plus responsable et à respecter les engagements pris lors de la formation initiale.

Les propositions de la table ronde concernent trois catégories de population : l'ensemble des conducteurs novices, les conducteurs novices gravement infractionnistes et les conducteurs débutants accidentés pour lesquels les mesures sont à différencier et spécifier.

---

## **Mesures concernant l'ensemble des conducteurs novices**

### **Rendez-vous d'évaluation**

Instaurer un « rendez-vous d'évaluation » obligatoire en fin de première année (du 9<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> mois après la délivrance du permis de conduire), les novices disposant déjà d'une expérience acquise par la filière de l'apprentissage anticipée de la conduite pouvant être dispensés de cette obligation.

Une variante pédagogiquement plus satisfaisante – mais peut-être socialement plus difficile à accepter dans un premier temps – serait d'instaurer deux rendez-vous d'évaluation (à un et à deux ans après l'obtention du permis de conduire) pour les candidats qui ont suivi l'apprentissage traditionnel et un (à un an) pour ceux qui ont bénéficié de l'AAC.

Rappelons que des initiatives locales (exemple : opération « volants jeunes » organisée par le conseil général du Haut-Rhin) et nationales (par exemple l'accord entre la MACIF et l'ECF) sont d'une ampleur beaucoup plus grande que le minimum qui est imposé par la table ronde (voir détail en annexe F) ; elles méritent d'être poursuivies, encouragées et étendues.

Les rendez-vous d'évaluation proposés qui ont pour vertu première de maintenir un contact avec le conducteur novice en assurant un retour à l'établissement d'enseignement de la conduite pourraient être réalisés selon les modalités suivantes :

- Pendant une demi-journée, dans un établissement d'enseignement de la conduite et sous la responsabilité directe d'un enseignant compétent, il comporterait notamment un audit d'environ 40 minutes, sur parcours routier ; au cours de cette séance de conduite commentée, l'enseignant pourrait dialoguer avec le conducteur novice sur les problèmes rencontrés pendant l'acquisition d'expérience (accidents, acquisition d'un nouveau véhicule, etc.) et évoquer des thèmes spécifiques aux jeunes conducteurs (alcool, fatigue, conduite de nuit avec passagers, etc.)

- Le rendez-vous d'évaluation n'a pas pour objet de valider des compétences (comme le permis de conduire) ; il ne peut se conclure par une sanction sous quelque forme que ce soit (obligation d'un nouveau rendez-vous par exemple). En revanche, il doit permettre des préconisations (notées sur le livret d'apprentissage) à partir des constatations de l'enseignant : par exemple, dégradation des acquis, mauvaises habitudes (position de conduite,...), comportements inadaptés en termes de sécurité, etc.

- Il est proposé de solliciter directement les entreprises d'assurance pour le financement de tels rendez-vous d'évaluation à titre d'investissement – éventuellement remboursable en cas d'insuccès – par le biais de la surprime imposée aux conducteurs novices.

Les fondements et les mécanismes d'un tel mode de financement sont explicités dans la partie 6 du présent rapport.

## **Taux d'alcool admissible**

Instauration d'un taux d'alcool admissible de 0g/l pour les conducteurs novices pendant les deux ans qui suivent l'obtention du permis de conduire (durée équivalente à celle du port de la lettre « A ») ; dans le même temps, incitation à mettre en place, à l'échelon local, des dispositifs qui permettent, notamment par une meilleure organisation des déplacements de groupes, de mieux gérer les problèmes d'alcool au volant.

Juridiquement, la mesure proposée consiste pour les conducteurs novices, à abaisser de 0,5g/l à 0,0g/l le seuil contraventionnel pour l'alcoolémie au volant, le seuil délictuel (0,8g/l) restant inchangé.

Les dispositions proposées en matière d'alcoolémie sont particulièrement importantes et méritent de plus amples explications. D'abord, un rappel :

Les conducteurs novices et jeunes associent, par le fait même de leur jeune âge, deux facteurs d'incertitude, quant à la sécurité de leur conduite automobile. L'un est lié à leur inexpérience de la route et de la conduite au sein du trafic et d'autant plus que celui-ci est plus dense. L'autre est lié à leur inexpérience de la consommation d'alcool, qui en fait des sujets dont le comportement visible est plus rapidement altéré par une dose donnée d'alcool. Ces deux inexpériences associées se potentialisent mutuellement et participent à l'établissement du risque relatif d'accident très élevé, qui les caractérise (3 à 4 fois celui des autres conducteurs selon l'âge).

### **Le taux d'alcool « zéro »**

La plupart des pays tolèrent la conduite automobile en dessous de seuils légaux d'alcoolémie (de 0,2 à 0,8 gramme par litre de sang), malgré l'existence connue, en dessous de ces seuils, de perturbations physiologiques, portant essentiellement sur les fonctions visuelles, la vigilance et la prise de risque. Les facteurs socioculturels pris en compte par le législateur, au moment de l'élaboration de sa décision, le conduisent en effet à admettre, à des degrés divers selon les pays, que les intensités modérées et une maîtrise supposée de ces perturbations par les intéressés s'accompagnent d'un surrisque d'accident suffisamment faible en dessous des seuils légaux qu'il choisit pour être jugé acceptable.

L'idée que le critère jeune et novice s'oppose et empêche cette maîtrise des premiers troubles dus à l'alcool est à l'origine, dans certains pays, de réglementations plus sévères pour cette catégorie de conducteurs, en particulier l'obligation de maintenir leur alcoolémie au niveau zéro pendant une période donnée. C'est le cas pour les pays suivants :

#### **A) La Nouvelle-Zélande**

Dans le cadre de son système graduel de délivrance du permis de conduire, une période de 18 mois (ou 9 mois si les élèves ont suivi des cours agréés) avec alcoolémie zéro est imposée après l'examen pratique. Si cette condition n'est pas respectée, la période de permis restreint est prolongée et retarde d'autant l'obtention du permis complet.

#### **B) Le Canada dans deux provinces**

L'Ontario : l'obtention du permis complet est étalée sur au moins 20 mois pendant lesquels l'alcoolémie doit toujours être au niveau zéro.

La Nouvelle-Écosse : L'obtention du permis de conduire est graduelle et s'étale sur 2 ans et demi avec obligation d'alcoolémie zéro.

#### **C) L'Australie**

Un permis « élève conducteur » peut être obtenu à 16 ans avec obligation d'alcoolémie zéro.

Un permis « essai » peut être obtenu à 18 ans avec obligation d'alcoolémie zéro, pour une période de 2 ou 3 ans jusqu'à l'examen du permis de conduire définitif.

#### **D) La Suède**

La Suède envisage de mettre en place un système graduel de délivrance du permis de conduire sur le modèle pratiqué en Nouvelle-Zélande, en Australie et au Canada.

Nous ne disposons pas encore de données sur l'évaluation de ces dispositions législatives et réglementaires, en termes d'accidentologie, nombre d'accidents, de tués, de blessés et d'indice de gravité. Mais on peut logiquement avancer l'hypothèse d'une diminution de ces indicateurs, au moins par l'effet d'entraînement qu'une contrainte légale exerce, même partiellement, et avec retard, sur les comportements.

Sur le plan biologique, l'alcoolémie zéro garantit l'absence de toute perturbation, due à l'alcool, du système complexe de régulation comportementale, constitué par les systèmes de prise d'information, essentiellement visuelle, de traitement des informations (attention, vigilance, appréciation des situations et prise de décision) et de coordination motrice pour une réponse adaptée. Si on se réfère aux caractéristiques comportementales d'une grande partie des jeunes gens, goût du risque, recherche de performance, volonté de l'affirmation de soi d'une part et de leur accidentalité élevée d'autre part, il apparaît logique d'éviter d'y associer la désinhibition, la levée des tabous, la prise de risque des premiers troubles dus à l'alcool. Encore faut-il qu'une telle disposition soit comprise, acceptée et respectée.

Compte tenu des traditions socioculturelles d'un pays comme la France, une mesure de ce type est souhaitable, mais elle doit être confortée par des actions d'accompagnement (du type de celles qui sont présentées ci-après), justifiée par des campagnes de communication, expliquée dès le collège, au niveau des attestations scolaires de sécurité routière, au moment où les esprits sont encore spontanément réceptifs et malléables, pour avoir les meilleures chances de succès.

Cette dernière remarque est renforcée par le fait que les habitudes de consommation d'alcool se sont modifiées récemment : les jeunes consomment plus tôt (à partir de 13/14 ans) et dans des lieux non traditionnels (généralement en voiture après achat d'alcool dans un supermarché).

#### **L'organisation des déplacements de groupe**

Il est certainement difficile de s'opposer à des traditions socioculturelles anciennes, comme celles qui associent la notion de fête à la consommation de boissons alcoolisées. La « convivialité » suppose dans notre pays, à tort ou à raison, la concomitance d'une alcoolisation plus ou moins grande, condition affirmée d'une meilleure communication entre les participants et source de joies. La désinhibition, la levée des

tabous, la prise de risque provoquées par l'alcool contribuent fortement à lier le couple fête-alcool. Cette coutume ne serait qu'une parmi d'autres, si la question du transport et des risques routiers induits par la consommation d'alcool ne posait un problème en termes tragiques, celui de la mortalité routière à la sortie des lieux festifs (discothèques ou autres).

Dissocier les deux éléments de ce couple serait sans doute une solution radicale du problème, mais à coup sûr, une entreprise particulièrement ardue et à très long terme.

Une solution palliative mais immédiate consiste à organiser le convoyage des fêtards alcoolisés, par des moyens de transport collectifs ou individuels.

#### **A) Le convoyage individuel par une personne sobre**

Il se pratique depuis longtemps dans les pays scandinaves avec de bons résultats. Une personne désignée en début de soirée ne boit aucune boisson alcoolisée et reconduit les autres. Mais il peut aussi être organisé par des organismes associatifs ou publics. Ainsi la Croix-Rouge dans de nombreux départements, en particulier le Finistère, procède, avec l'aide de partenaires techniques et financiers, depuis quelques années à « l'opération Saint-Bernard » qui consiste à mettre gratuitement à la disposition des automobilistes qui ont trop bu à l'occasion de la Saint-Sylvestre, des chauffeurs qui les raccompagnent à leurs domiciles. Ces opérations ont permis de réduire le nombre d'accidents et de mener en même temps une action d'information sur les dangers de l'alcool au volant. Il s'agit là d'actions ponctuelles, intéressantes et utiles mais limitées à quelques rendez-vous festifs de l'année.

#### **B) Plus intéressant apparaît le convoyage collectif étalé sur toute l'année**

C'est le cas de l'opération « Bus de nuit – pas d'ennui » organisée par la ville de Douarnenez et la préfecture du Finistère. Elle consiste à mettre un autocar à la disposition des jeunes, sur des trajets desservant leurs lieux de rassemblement et les discothèques. Elle permet de répondre à un objectif de sécurité routière en diminuant le nombre d'accidents et de victimes, mais aussi d'assurer un suivi régulier, une écoute et une référence auprès des jeunes et de prolonger d'autres démarches de santé publique (SIDA...). Associée aux actions inscrites dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et centrée sur les discothèques, avec information et animation autour du simulateur d'alcoolémie (SIMALC) et des éthylotests électroniques, elle permet d'établir un dialogue régulier avec les jeunes et progressivement les inciter à adapter leur consommation à leur comportement ou inversement.

Ces opérations de convoyage apportent une bonne solution au grave problème de sécurité routière posé à la sortie des lieux de fête et devraient être fortement encouragées et si possible étendues à l'ensemble du territoire national.

## **Limitations de vitesse spécifiques**

Rappelons qu'il existe des limitations de vitesse spécifiques pour les conducteurs novices sur les routes interurbaines et les autoroutes (décret du 5 mai 1994) pendant les deux ans qui suivent la délivrance du permis de conduire.

Il est également à noter qu'au regard de l'accidentologie des conducteurs novices, un contrôle renforcé durant une période de trois ans (au lieu de deux comme proposé) serait plus judicieux, car plus efficace pour ancrer chez le jeune des habitudes de sécurité. La table ronde propose de refaire le point dans 3 à 4 ans après que les mesures ci-dessus aient été mises en place.

---

## **Mesures concernant les conducteurs novices (gravement) infractionnistes**

La table ronde n'a pas pris l'option, pourtant proposée de manière argumentée par de nombreux participants, de modifier, même pour les conducteurs novices, les règles de fonctionnement du permis à points (par exemple en imposant un nombre de points inférieur ou en majorant le nombre de points retirés pour certaines infractions).

En effet, bien qu'il soit aujourd'hui favorablement accepté par l'opinion publique, le permis à points – dont la mise en place a été socialement difficile en 1992 – doit être stabilisé pour atteindre son fonctionnement optimal.

Les propositions formulées pour ce qui concerne les conducteurs novices infractionnistes relèvent donc exclusivement du domaine pédagogique.

## **Stage de recyclage obligatoire**

Pour les conducteurs responsables de graves infractions, entraînant au moins la perte de 3 points, la table ronde propose un stage de recyclage obligatoire sous forme d'une formation en groupe de un ou deux jours, axée sur le rapport à la loi et aux autres usagers, la représentation de soi en tant que conducteur et le discours paradoxal sur le risque qu'entretient le corps social (risque /performance, risque/anti-sécurité) etc.

De tels stages peuvent être réalisés par les animateurs de stages de récupération de points (enseignants titulaires du BAFM ou du BAFCRI et psychologues), qui ont reçu une formation spécifique (dans le cadre de l'ENSERR).

La mention de ces stages serait portée sur le livret d'apprentissage.

Avant généralisation, la table ronde propose une expérimentation (axée sur le rapport à la loi) dans des départements volontaires, et avec l'appui de procureurs motivés.

Pour les conducteurs récidivistes responsables d'infractions entraînant au moins la perte de trois points après le premier stage obligatoire, un recyclage plus poussé serait obligatoire.

Il pourrait comprendre deux parties :

- Un entretien individuel avec un psychologue sur la représentation de la conduite et des motivations, le rapport à la loi...
- Une formation pratique où serait mise en œuvre une pédagogie d'analyse des situations exceptionnelles de conduite (dans ces formations pratiques on n'apprend pas à gérer les risques, on n'apporte pas des capacités supplémentaires pour éviter des effets pervers comme par exemple une augmentation de la prise de risque qui peut accompagner une meilleure maîtrise du véhicule. On montre les limites physiques et physiologiques du système homme-véhicule-environnement).

Les animateurs de stage seraient les mêmes que dans le cas précédent.

### **Approches psycho-éducatives et psychologiques**

Mise au point d'approches psycho-éducatives et psychologiques pour les conducteurs débutants dès la première infraction à l'alcool (entretien, module).

Le caractère spécifique de l'alcool pour les conducteurs novices paraît nécessiter un traitement particulier soit sous forme de modules spécifiques (comme les modèles LEER et ALFA en Allemagne) soit sous forme d'entretien dès la première infraction.

---

### **Mesures concernant les conducteurs novices (et plus généralement les jeunes conducteurs) accidentés**

L'absence de soutien et de guidage pour les conducteurs accidentés, tant du point de vue psychologique que du point de vue de la réinsertion dans la conduite automobile amène aux trois propositions suivantes :

- Créer dans chaque département, pour aider les victimes et leurs familles, des structures d'accueil et d'écoute dotées de professionnels médico-psychologiques.

- Mise au point de soutien thérapeutique psychologique auprès des victimes et des familles.

- Mise au point de techniques facilitant la reprise de la conduite après un accident.

Ces mesures mériteraient d'être étudiées par un groupe de travail ad hoc pour en définir les formes concrètes.

---

## **Mesure générale : extension du livret d'apprentissage**

Tout candidat au permis de conduire qui s'inscrit dans un établissement d'enseignement de la conduite reçoit un livret d'apprentissage.

La table ronde propose, en cohérence avec l'ensemble du cursus de formation du conducteur qu'elle a défini, une extension du livret d'apprentissage, dans deux directions :

### **Brevet de sécurité routière**

Prise en compte du brevet de sécurité routière, qui est le premier examen donnant accès à l'usage d'un engin motorisé et prise en compte des formations acquises durant la période de noviciat.

Le livret d'apprentissage serait donc remis à l'intéressé dès le passage de l'épreuve pratique du BSR. Sa validité couvrirait l'ensemble de la période depuis le BSR jusqu'à deux ans après l'obtention du permis de conduire.

### **Livret d'apprentissage**

Inscription dans le livret d'apprentissage de toutes les formations (qu'elles soient obligatoires ou non) suivies pendant la période de formation telle que définie ci-dessus : brevet scolaire de sécurité ; apprentissage anticipé de la conduite ; épreuves du permis de conduire ; stages et rendez-vous d'évaluation après obtention du permis de conduire ; stages de recyclage après sanctions ; etc.

Le livret d'apprentissage, conçu comme un outil de suivi des actions de formation à usage de l'intéressé lui-même, des enseignants de la conduite, des animateurs de stages, etc. présente l'intérêt important de matérialiser le concept de formation à la conduite comme un processus long (de l'âge de 15 ans à l'âge de 20 ans environ), progressif, graduel.



## **Formation initiale et continue des acteurs éducatifs**

Toute formation de qualité en matière de conduite repose sur la compétence des formateurs qui constitue un préalable indispensable à une stratégie d'amélioration de la sécurité routière par l'éducation et la formation des usagers et des conducteurs.

Qui sont les acteurs éducatifs ? Nous les avons rencontrés tout au long de ce rapport et il sont nombreux : enseignants de la conduite (titulaires du BEPECASER) ; formateurs d'enseignants de la conduite (titulaires du BAFM) ; Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière (IPCSR) ; Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) ; Chargés de Mission en Sécurité Routière (CMSR), psychologues habilités à animer des stages de récupération de points ; forces de l'ordre spécialisées ; etc.

Les propositions portent principalement sur les intervenants les plus sollicités dans le cadre de la formation initiale et dans la phase de l'immédiat post-permis : titulaires du BEPECASER et du BAFM (voir le tableau récapitulatif de l'organisation des formations liées à la conduite en annexe J).

Comme il a déjà été indiqué, ces professions sont aujourd'hui en surcapacité et il manque une analyse socio-économique fine qui permettrait de mieux préciser les propositions. Notons également que certaines propositions ont trait à des aspects organisationnels ou structurels qui relèvent de discussions contractuelles avec la profession et qui sont à traiter avec les partenaires concernés dans les structures adéquates.

Elles sont signalées à part dans le texte ci-dessous.

Il est nécessaire de souligner que l'ensemble des préconisations de la table ronde sur la formation des conducteurs et sur les examens du permis de conduire, doit déboucher sinon sur de nouveaux métiers, au moins sur des modifications majeures des compétences qu'ils mettent en jeu et de la manière dont ils sont exercés. C'est plus particulièrement le cas des enseignants (BEPECASER et BAFM) et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).

- Les exigences suivantes s'imposeront :
- diversification des compétences, dans les domaines techniques et en matière d'animation de groupe et de capacité de dialogue ;
  - aptitude à s'adapter à de nouvelles connaissances, compte tenu des évolutions rapides du secteur ;
  - niveau de maîtrise plus élevé des compétences acquises.

Une première proposition générale, fondée sur ces différentes considérations, est la mise en place d'un tronc commun de formation initiale (harmonisations des contenus) pour les BAFM, BEPECASER et IPCSR, à partir duquel s'ouvrent des filières de spécialisation liées entre elles par des « passerelles » à définir. Un groupe de travail pourrait être constitué avec pour mission de déterminer ces cursus.

---

## **Le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER)**

Rappelons qu'il existe en France environ 25000 enseignants de la conduite en activité :

Le BEPECASER est un diplôme de base nécessaire pour dispenser l'enseignement de la conduite des véhicules légers (catégorie B). Il est complété par deux mentions spécifiques, la mention « 2 roues », la mention « groupe lourd ». L'exercice de cette profession est également subordonné à l'obtention d'une autorisation préfectorale d'enseigner (valable 5 ans avec procédure de renouvellement).

Les candidats peuvent se préparer à l'examen, soit individuellement, soit en suivant un cycle de formation dans l'un des 160 établissements homologués par l'État sur la base d'un cahier des charges fixant leurs obligations.

La formation dispensée dans ces établissements est de 600 heures minimum obligatoires dont 120 heures de stages pratiques en auto-école et dans un ou plusieurs organismes ayant lien avec l'automobile ou la sécurité routière (soit environ 5 mois de formation). De nombreux centres assurent 900 heures de formation.

Les centres de formation sont des organismes privés. Le coût de la formation est d'environ 20 000 francs. Nombreux sont les candidats bénéficiant d'une prise en charge par l'État de leurs frais de formation. Il y a 16 000 titulaires du BEPECASER.

Depuis 1987, date de la première délivrance de ce diplôme, les programmes d'examens ont fait l'objet de modifications pour tenir compte des suggestions des différents acteurs.

L'objectif est de renforcer la formation initiale pour répondre à une exigence de compétence des enseignants auprès des conducteurs novices, en particulier dans le domaine de la psychologie (connaissances des techniques et outils) et de la pédagogie du risque. Il est également nécessaire de mettre en place une formation continue, actuellement quasi inexistante.

Les propositions suivantes ont en conséquence été formulées :

- Sans modifier significativement les contenus et les programmes, les renforcer en ce qui concerne les grands domaines de la psychologie, la pédagogie du risque, l'analyse des causes et des conséquences de l'accident, l'utilisation de nouveaux outils, les techniques d'animation. Surtout, nécessité de définir des niveaux d'exigence et donc nécessité de construire un véritable référentiel de diplôme.

- Nécessité de passer à un volume de formation professionnelle de 900 heures minimum sur une année scolaire pleine de septembre à juin avec une redéfinition du volume de formation en stage pratique en entreprise. Nécessité de prévoir dans ce temps de formation une initiation aux différents véhicules pour renforcer l'apprentissage d'un meilleur partage de la route.

- Souhait que le BEPECASER puisse être homologué au niveau IV ; Il conviendra vraisemblablement d'introduire dans le programme des disciplines générales (physique, mathématiques, sciences de la vie, français, sous l'angle de la communication...) pour acceptation de ce niveau d'homologation par la commission *ad hoc*.

- Propositions à examiner dans les structures de concertation adéquates (liste non exhaustive) :

- modifier les exigences concernant l'entrée en formation et l'autorisation d'enseigner ;
- proposer aux centres de formations un cahier des charges plus contraignant (dans le sens d'une « charte qualité ») vis à vis des élèves ;
- ouvrir le champ d'activité d'enseignement pour les titulaires du BEPECASER (notamment par création de mentions « spécifiques »).

- Il est nécessaire et souhaitable de mettre en place une formation continue pour les enseignants de la conduite (dont le coût serait évidemment à la charge des établissements). La table ronde ne propose aucune obligation réglementaire à cet égard, mais propose que l'engagement des établissements d'enseignement de la conduite à assurer une formation continue à un niveau équivalent à 39 heures tous les 5 ans aux enseignants constitue une des conditions pour la délivrance du « label qualité » (voir chapitre VII de la présente partie)

## **Le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignants de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM)**

Le BAFM est le diplôme le plus élevé de la profession. Il est obligatoire pour assurer la formation des candidats au BEPECASER.

Une session est organisée chaque année. Elle comprend :

### **Des épreuves écrites d'admissibilité**

- La réglementation de la circulation routière : code de la route et règlements d'application, signalisation routière, textes internationaux relatifs à la circulation et à la signalisation routière (durée : 2 heures 30 minutes).
- Des éléments de droit civil, pénal et administratif et de législation des assurances et du travail (durée : 1 heure 30 minutes).
- Des éléments de psychologie et de pédagogie (durée : 2 heures).

### **Des épreuves orales et pratiques d'admission**

- Leçon d'enseignement théorique sur la réglementation de la circulation, la signalisation, la sécurité et le comportement des conducteurs donnée à des candidats au BEPECASER (durée : 30 minutes).
- Interrogation sur le véhicule automobile : rôle et fonctionnement des organes et accessoires, utilisation pour l'enseignement, entretien et réparations sommaires (durée : 20 minutes environ après 20 minutes de préparation).
- Critique d'une leçon de conduite donnée par un enseignant de la conduite à un élève au permis de conduire (durée : 30 minutes de leçon sur véhicule et 15 minutes environ d'exposé critique).

Environ 250 candidats s'inscrivent chaque année à cet examen. Les épreuves d'admissibilité sont très sélectives. Environ 20 candidats obtiennent le diplôme. Il existe 590 titulaires du BAFM. Quelques établissements agréés pour la formation au BEPECASER dispensent régulièrement des préparations au BAFM.

Le chantier proposé est de modifier en profondeur ce diplôme, qui, depuis sa création en 1971, n'a fait l'objet d'aucune évolution majeure du programme de formation et de l'examen, bien qu'il constitue la clé de voûte de l'ensemble du système de formation à la conduite.

Cette modification est une nécessité absolue, d'autant que les missions incombant aux formateurs titulaires de ce diplôme se sont largement diversifiées depuis quelques années.

Pour les assumer efficacement, une formation strictement personnelle est insuffisante : elle doit être complétée par une culture approfondie et pluridisciplinaire plus poussée.

Comment doit être acquise cette formation complémentaire ? Les points de vue des professionnels divergent à cet égard et il n'appartient pas à la table ronde de trancher, au risque d'excéder et son objet et ses compétences. Indiquons seulement un principe impérieux, qui doit guider la recherche d'une (ou plusieurs) solutions : il faut que les titulaires du BAFM soient reconnus en tant qu'experts de la sécurité routière, tant par les professionnels que par le corps social.

En outre, il est proposé que les titulaires du BAFM suivent une formation continue obligatoire (dont le contenu est à définir), équivalente à 39 heures tous les cinq ans.

Cette proposition sera à discuter dans les instances adéquates (avec prise en compte dans le déroulement de carrière).

---

## **Formation des autres acteurs (IPCSR, IDSR, CMSR, forces de l'ordre, animateurs de stages, etc.)**

Les principales propositions suivantes ont été formulées :

- Donner aux animateurs des « stages en alternance » une qualification identique à celle des animateurs des stages de « récupération de points » (modules de formation de l'ENSERR).

Les stages en alternance sont pour l'instant sous l'entière responsabilité de chacun des procureurs de la République, ce qui génère une très grande disparité en termes de choix des animateurs, durée des stages et contenus de formation très dommageable à l'efficacité du système.

- Les IPCSR doivent acquérir dès leur formation initiale les compétences nécessaires à la nouvelle forme proposée pour l'épreuve pratique du permis de conduire (techniques d'entretien, aspects relationnels, etc.).

- Il est proposé d'instaurer une formation continue obligatoire au niveau d'un équivalent de 39 heures tous les 5 ans pour les IPCSR (fonctionnaires de l'État).

- Il est proposé que les psychologues animateurs du permis à points puissent suivre une formation continue selon des modalités à définir.

Rappelons que près de 120 psychologues ont suivi une formation initiale ; une enquête est en cours (par le laboratoire de psychologie de la conduite de l'INRETS) pour étudier les besoins de formation continue.

- Former des psychologues (ou compléter leur formation) afin de les rendre aptes à participer à la conception et à animer des stages spécifiques pour les conducteurs novices infractionnistes (techniques d'entretien, problématique « jeunes et alcool », etc.).

---

## Outils et aides pédagogiques

---

### Classification

Le recensement et la classification des moyens pédagogiques existants ou à l'étude dans le domaine de l'éducation des usagers de la route et de la formation des conducteurs figurent en annexe **K**.

L'analyse a été effectuée en deux étapes : en premier lieu, un recensement (*a priori* quasi exhaustif) des moyens qui existent en France ; en second lieu une classification de chaque moyen pédagogique identifié en fonction de six catégories de critères tenant à leur degré de développement, à leur domaine d'utilisation et à leur coût.

La typologie a été dressée selon onze classes d'outils et aides pédagogiques :

- les simulateurs de conduite (issus de la technologie informatique) : 5 types d'appareils ;
- les « exercices » de manœuvre : 1 type d'appareil ;
- les simulateurs théoriques (calculs informatiques) : 4 types de dispositifs ;
- les simulateurs de chocs (technologie mécanique) : 4 types de dispositifs ;
- les tests d'évaluation des capacités personnelles : 7 types de tests ont été identifiés ;
- les matériels pédagogiques utilisés en salle (maquettes, livres et documents, supports multimédia, concepteurs, etc.) ;
- la gestion informatique du suivi pédagogique : 1 système ;
- les jeux éducatifs ;
- les aires fermées à la circulation publique : 3 types d'aires d'apprentissage ; 9 types d'aires à situations normales, dégradées et/ou d'urgence ; 5 types d'aires spécialisées pour les jeunes ;
- les appareils et systèmes pédagogiques divers.

Il est à noter qu'une forte proportion des outils recensés, sans nécessairement pouvoir être qualifiés de « simulateurs » relèvent néanmoins d'une logique de simulation quant à leur utilisation, même si certains ne répondent qu'à une partie des objectifs à atteindre ou sont dotés d'un niveau de réalisme relativement faible.

La table ronde n'a pu, faute de temps, poursuivre la réflexion jusqu'à son terme et cette tâche est donc à achever ; en effet, la

classification des moyens pédagogiques a été établie à partir des connaissances des membres de la table ronde et des déclarations des techniciens concepteurs. Ces spécialistes sont parfaitement dignes de confiance et leurs explications sont sérieuses et fondées, mais il n'en demeure pas moins qu'il est impensable de donner un avis définitif sur tous les objets à partir de quelques constats et de déclarations subjectives. Néanmoins, le tableau critique de l'existant qui a pu être dressé constitue en soi un progrès notable par rapport à la situation antérieure et permet de formuler, en toute connaissance de cause, des propositions concrètes qu'il faudra affiner et compléter dans la période à venir.

---

## **La place et le rôle des moyens pédagogiques**

### **Moyens pédagogiques et enseignement de la conduite**

Il est important de distinguer, dans la liste des différents moyens répertoriés, deux catégories principales :

- **Les outils pédagogiques**, mis à disposition du formateur pour valoriser son enseignement, correspondent principalement à une démarche pédagogique qui vient s'inscrire dans le cursus d'apprentissage.
- **Les aides pédagogiques**, destinées à faciliter le travail d'apprentissage de l'élève lui-même, répondent principalement à une démarche évaluative par rapport aux compétences à atteindre.

En tout état de cause, il faut affirmer fortement que les moyens pédagogiques, quels qu'ils soient et si élaborés soient-ils, doivent être utilisés selon des règles psychopédagogiques précises et ne sont que des moyens au service de l'enseignant, dont les compétences sont prépondérantes et dont le dialogue direct avec l'élève est fondamental et irremplaçable.

Dans la situation qui est actuellement celle de la formation du conducteur et de l'examen du permis de conduire, l'enseignant dispose toujours au minimum des moyens classiques et réglementaires très largement utilisés : véhicules spécialement équipés, salles de cours équipées (en version minimale) des matériels audiovisuels de base ; l'ensemble des supports : livres, documents divers, diapositives, etc. ; l'ensemble des voies de circulation publiques.

Avec ces seuls moyens, à la double condition de disposer d'aptitudes pédagogiques normales et de pouvoir couvrir (en termes d'équipements) la totalité des objectifs énumérés dans les livrets d'apprentissage, l'enseignant est en mesure d'assurer l'enseignement théorique à ses élèves.

Pour ce qui concerne les apprentissages pratiques, à bord d'un véhicule, ils sont presque tous réalisables sur des voies publiques, exception faite pour les objectifs de l'étape 4 du livret d'apprentissage (« connaître les situations présentant des difficultés particulières »).

Ce point a déjà été signalé au chapitre I de la partie I consacré au programme national de formation (d'où sont issus les livrets d'apprentissage).

La vraie question en la matière est de savoir si l'utilisation de moyens nouveaux plus élaborés induit une amélioration significative de l'enseignement dans le cadre des objectifs qui concernent la sécurité routière.

### **Les trois règles de base**

Les constatations générales qui précèdent donnent lieu à 3 remarques importantes.

- Dès lors que la formation initiale « traditionnelle » est correctement dispensée, en utilisant les diverses catégories de voies publiques (et notamment les voies rapides), l'expérience montre que l'apprenti-conducteur est à la fois capable d'acquérir des compétences correctes quant à la manipulation du véhicule et de s'adapter à des situations courantes mais rarement rencontrées durant sa formation initiale (conduite de nuit, conduite en montagne, etc.), la question essentielle étant qu'il sache adapter son allure et son comportement.

- L'utilisation des outils pédagogiques répond à deux objectifs : accroître l'efficacité de l'enseignement ; réduire le coût de l'apprentissage ou plus exactement améliorer le rapport coût / efficacité.

La question est donc, pour chaque outil, de déterminer ce rapport coût / efficacité, sachant qu'en aucun cas, l'outil ne doit se substituer au formateur dans le domaine « d'excellence » de celui-ci, dans un but exclusif de rentabilité par l'établissement de l'enseignement de la conduite ; dans le cas contraire les effets pervers de la technologie l'emporteraient, au détriment de la qualité de l'enseignement dispensé.

- S'il dispose des compétences nécessaires pour bien les utiliser, l'enseignant de la conduite peut, à l'aide d'outils pédagogiques adaptés, optimiser son enseignement et traiter de manière plus complète l'essentiel des objectifs assignés. Par contre, l'outil en tant que tel est insuffisant pour faire œuvre éducative, ou générer chez l'élève des attitudes positives (du point de vue de la sécurité routière).

### **Réflexion synthétique sur les moyens pédagogiques**

En conclusion de ce paragraphe, il paraît intéressant de rappeler, de manière synthétique, les principales conclusions issues d'un

rapport de recherche de l'OCDE sur les principes directeurs pour « la formation des conducteurs » (1981, présidence danoise) qui préconise par ailleurs l'élaboration du programme de formation des conducteurs fixant les résultats de l'apprentissage en termes d'objectifs à atteindre et aménageant le contenu à enseigner aux élèves.

Bien que relativement ancien, ce rapport a conservé une grande partie de sa validité, de par l'approche pragmatique et équilibrée qu'il propose.

### Formation en salle

L'expérience pratiquée dans des conditions réelles de circulation n'est pas suffisante pour la totalité de l'apprentissage des élèves conducteurs ; elle doit être enrichie et complétée par des expériences simulées en salle, à l'aide de supports (manuels, documents écrits divers, audiovisuels) qui permettent de représenter l'environnement de la circulation le plus facilement possible, d'imager le discours et de faciliter les explications

L'enseignant compétent doit alterner de manière équilibrée les divers moyens pédagogiques dont il dispose pour susciter et maintenir l'intérêt et la motivation de ses élèves : il est clair qu'il faut à cet égard éviter à la fois le cours strictement verbal et l'excès en matière de films, diapositives et transparents, ces deux méthodes « extrêmes » ayant des résultats peu concluants.

### Films

Pour de nombreuses raisons qu'il est inutile de rappeler ici, le film peut constituer une aide pédagogique appréciable ; il est notamment efficace pour l'apprentissage des habiletés perceptives complexes (par exemple la prise de décision).

L'élaboration et la production de films spécifiques à la formation des conducteurs méritent donc d'être encouragées et elles devraient être supervisées par des spécialistes en pédagogie ou en science de l'éducation appliquée au domaine de la sécurité routière.

### Simulateurs

En tant qu'outils d'enseignement de la conduite, les simulateurs doivent être considérés comme des accessoires utiles mais ne sauraient remplacer les aires d'entraînement et la pratique dans la circulation. Aucun des simulateurs mis au point à ce jour (ou en cours d'étude) n'est en mesure de rendre superflue la conduite en situation réelle.

Les simulateurs doivent encore progresser (des avancées remarquables ont été faites en ce sens ces dernières années) dans la voie de la fidélité de représentation des tâches de conduite en grandeur réelle pour le conducteur et des interactions complexes entre les réactions de celui-ci et le système environnement-infrastructure-véhicule. Ce problème

de fidélité a une incidence primordiale sur les effets de transfert entre l'enseignement à l'aide de simulateurs et la conduite d'un véhicule dans des situations réelles.

### **Aires d'entraînement**

(voir partie 3, chapitre VI « Création de centres de sécurité routière », pour analyse détaillée).

Rappelons qu'une aire d'entraînement est une zone en site protégé, convenablement balisée, apte à recevoir plusieurs véhicules, permettant aux élèves conducteurs de s'initier à diverses manœuvres particulières (intersections, carrefours, manœuvres d'évitement, zones glissantes etc.)

Le rapport de l'OCDE considère que l'entraînement sur aires apparaît comme une approche plus prometteuse que la formation sur simulateur, compte tenu des avantages majeurs qu'il comporte ; en particulier : possibilité de répéter les exercices fréquemment sans pertes de temps onéreuses ; responsabilisation totale des élèves qui, après une brève phase de familiarisation, sont seuls au volant (bien qu'étroitement contrôlés) et dans l'obligation d'effectuer eux mêmes les opérations de contrôle. Cependant, l'investissement initial nécessaire pour créer une aire d'enseignement est lourd, notamment en milieu urbain, même si l'accroissement du taux élèves / instructeur est susceptible d'atténuer à long terme cet effort d'investissement.

### **Utilisation de la voie publique**

L'entraînement sur la voie publique est dans tous les cas nécessaire, même si on utilise des simulateurs et des aires d'entraînement. Les élèves (de même qu'en ce qui concerne les exercices réalisés sur aires d'entraînement) doivent recevoir à l'examen un manuel indiquant les divers exercices à exécuter.

---

## **Propositions**

L'analyse qui précède conduit à formuler quatre propositions majeures concernant les outils et aides pédagogiques.

### **Encourager la recherche et l'innovation**

Il faut d'abord souligner, sous réserve d'un inventaire, que les délais et les moyens disponibles n'ont pas permis de réaliser dans le cadre de la table ronde, que la France est sans doute au premier rang en Europe pour la qualité et la diversité des moyens pédagogiques modernes dans le champ de l'apprentissage de la conduite.

Il est nécessaire, pour de multiples raisons, de maintenir cette situation et par conséquent d'encourager la recherche et l'innovation en matière d'outils et d'aides pédagogiques. Il faut en particulier tirer pleinement profit des avancées technologiques dans le domaine de l'informatique, du multimédia et de l'équipement des infrastructures.

Pour ce faire il faut agir dans deux directions :

- Diffuser largement l'information sur la prise de position favorable de l'administration sur ces évolutions (bien sûr encadrées et maîtrisées).
- Aménager les textes réglementaires existants quand ils peuvent laisser place à des interprétations de nature à freiner l'esprit d'innovation.

### **Créer un centre d'homologation, d'étude et d'information**

Créer un centre d'homologation, d'étude et d'information concernant l'ensemble des programmes et des moyens pédagogiques de l'éducation à la sécurité routière.

Il est proposé que l'École Nationale de Sécurité Routière et de Recherches (ENSERR) constitue et gère ce centre en mettant en place un comité d'homologation et d'études qui comprendrait tous les partenaires intéressés.

Notamment :

- des représentants de la DSCR ;
- des enseignants de l'éducation nationale ;
- des enseignants de la conduite (BAFM, BEPECASER) ;
- des responsables d'établissement de la conduite ;
- des chercheurs spécialisés de l'INRETS ;
- des psychologues de la conduite ;
- des techniciens et concepteurs d'outils et d'aides pédagogiques ;
- des personnes qualifiés ;
- etc.

La fonction prévue du centre serait d'instruire les dossiers relatifs aux homologations sollicitées par les producteurs ou diffuseurs de produits pédagogiques dans les conditions indiquées ci-après.

### **Homologation des moyens pédagogiques**

En préalable, un principe doit être clairement affirmé : le respect des objectifs du programme national de formation et corrélativement, de ceux des livrets d'apprentissage est obligatoire et doit être contrôlé (maîtrise de l'État sur les finalités de l'apprentissage de la conduite) ; par contre, les techniques, méthodes, procédures et moyens pédagogiques utilisés sont laissés à la liberté et à l'entière initiative des établissements d'enseignement de la conduite (maîtrise des professionnels sur les moyens mis en œuvre).

Toutefois, tout fabricant ou diffuseur d'outils et aides pédagogiques (au sens défini ci-dessus) utilisables dans le domaine de l'éducation des usagers de la route et de la formation des conducteurs, est soumis à une **déclaration obligatoire** préalable à la mise sur le marché d'un produit. Cette déclaration est un simple dépôt effectué auprès du centre d'homologation, d'étude et d'information précité ; elle précise (conformément à un dossier type qu'il faudra établir) : la description fonctionnelle du produit et son créneau prévisionnel d'utilisation en référence aux objectifs pédagogiques fixés.

En outre, si un fabricant ou diffuseur souhaite voir homologuer le produit qu'il propose – et cette démarche relève de sa seule initiative, aucune règle ne venant restreindre ou conditionner la commercialisation (exception faite de la déclaration qui vient d'être mentionnée) –, il établira un dossier spécifique à l'adresse de l'ENSERR, centre d'homologation chargé d'instruire cette requête. L'ENSERR aura toute latitude pour procéder aux études et essais nécessaires et, le cas échéant, demander certaines évolutions du produit proposé. Le rapport d'homologation (dont le coût d'établissement est à la charge du demandeur) devra préciser, entre autres, le domaine d'utilisation et, éventuellement les domaines où l'utilisation est à proscrire car susceptible d'être néfaste pour l'éducation du futur conducteur.

Le **certificat d'homologation** officiel est délivré, au vu du rapport d'instruction, par la DSCR.

On notera les similitudes des principes qui régissent l'homologation des moyens pédagogiques et ceux qui sont à la base de la « labellisation » proposée pour les activités d'enseignement de la conduite (voir chapitre VII ci-après), l'exigence de n'utiliser que des moyens pédagogiques homologués pouvant d'ailleurs figurer opportunément parmi les conditions d'obtention du « label qualité ».

## **Formation des acteurs pédagogiques**

Intégrer la connaissance des outils et aides pédagogiques existants dans les programmes de la formation initiale et continue des enseignants de la conduite et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

Un support d'information des enseignants paraît indispensable et la mission pourrait en être confiée à l'ENSERR.

---

## **Création de centres de sécurité routière**

(Analyse détaillée en complément de « Aires d'entraînement » ci-dessus).

## Préambule

Ainsi que nous l'avons vu précédemment, l'apprentissage de la conduite devrait comprendre des exercices sur **site protégé**. Il faut insister ici sur le fait que cette conduite sur site protégé n'a rien à voir avec un apprentissage dans des conditions extrêmes tels que dérapages, conduite sur route verglacée et pourquoi pas tête-à-queue contrôlé. Ces compétences sont certainement indispensables aux spécialistes (pilotes de voitures de course, voire cascadeurs...); il est exclu qu'elles soient enseignées au conducteur courant. Le seul enseignement utile dans ce domaine est d'apprendre au conducteur à éviter « comme la peste » toutes ces situations. Ceci étant dit, un certain nombre de manœuvres d'urgence doivent être enseignées, notamment au jeune conducteur car il en aura besoin très souvent et il doit en permanence savoir comment réagir : citons entre autres le freinage d'urgence sur route sèche et sur route humide, éventuellement l'utilisation **efficace** du freinage ABS, les manœuvres d'évitement en fin de freinage, les conséquences de vitesses excessives en ligne droite et en virage, de distance insuffisante entre véhicules, de non-port de la ceinture de sécurité à l'avant et aussi à l'arrière, du manque d'attention et enfin de la manière de réagir si « l'autre » commet une erreur de conduite à la dernière minute (« conduite défensive »).

Le conducteur « ordinaire » rencontre en quasi permanence l'une ou l'autre de ces situations et il doit savoir comment réagir. Pour des raisons évidentes de sécurité, il n'est pas question d'enseigner les techniques appropriées en grandeur nature sur les routes ouvertes à la circulation.

Il est donc nécessaire de les enseigner sur **site protégé** – c'est à dire non ouvert à la circulation normale. Une solution séduisante, quoique relativement coûteuse, consiste à utiliser un « centre spécifique de sensibilisation aux risques de la conduite » – en abrégé centre de sécurité routière. Une vingtaine de ces centres existent en France et un certain nombre sont à l'état de projets.

L'objectif de ce chapitre est d'indiquer quels pourraient être les principes de fonctionnement de ces centres, ainsi que leur mode de financement et de gestion. Mais avant de décrire ces éléments, précisons tout de suite que ces centres ne peuvent pas et ne doivent pas avoir le monopole de la formation sur **site protégé**. D'autres solutions peuvent en effet exister et doivent être mises sur pied localement par les collectivités locales, les associations intéressées par la sécurité routière, les préfetures, les professionnels de la conduite, etc.

Parmi ces solutions, on peut identifier par exemple certains tronçons de route désaffectés, certains parkings inutilisés, des pistes « démontables » pouvant être installées temporairement sur terrain non viabilisé ou bien, pourquoi pas, des tronçons de routes départementales mises temporairement hors service (quelques heures). On sait bien résoudre le problème pour la réfection de voirie. Le problème n'est pas plus difficile à résoudre pour l'apprentissage de la conduite à partir du moment où l'on a pris conscience de l'importance de ce dernier.

Ceci étant dit, reconnaissons que le centre de Sécurité routière est une réponse particulièrement efficace non seulement au problème de la formation du jeune conducteur mais aussi à celui de la formation complémentaire des conducteurs adultes. Cette dernière peut être notamment justifiée :

- pour les conducteurs « à problèmes » (accidents, infractions, récidives) ;
- pour les conducteurs ayant besoin d'un complément important de formation ;
- pour les conducteurs salariés d'entreprises lorsque ces dernières décident d'un programme de sécurité routière par exemple pour leurs employés « gros rouleurs »

Notons en passant que si l'objectif principal d'un centre de sécurité routière pourrait être l'amélioration de la conduite automobile, une extension à la conduite des « 2 roues » motorisés, voire à la bicyclette et aux piétons (jeunes enfants) est aussi parfaitement concevable. La table ronde a eu l'occasion de visiter un centre de sécurité routière consacré exclusivement à la formation des deux roues et constaté son intérêt indiscutable.

Enfin si la vocation d'un tel centre est d'enseigner « sur le terrain » la conduite dans des circonstances particulières, cet objectif ne pourra être atteint que si la pédagogie associée suit, ou plutôt... précède la conduite sur piste.

## **Le centre de sécurité routière**

Il conjugue par une pédagogie appropriée (et contrôlée) un enseignement théorique en salle de cours et des exercices d'application sur des plateaux aménagés.

L'objectif est en effet d'agir sur le comportement du conducteur ; l'expérience montre bien qu'il est particulièrement efficace, après avoir expliqué au stagiaire comment intervient un accident et comment faire en sorte de l'éviter, de le lui faire vivre « grandeur nature », en toute sécurité (vécu de situations d'urgence, trajectoires des véhicules, freinage à différentes vitesses...). On ne peut bien évidemment y procéder sur le réseau routier, étant entendu par ailleurs que la conduite commentée sur ce réseau constitue un complément très utile – voire nécessaire – aux stages pratiqués dans les centres.

La qualité de l'enseignement et des exercices d'applications serait contrôlée dans le cadre du programme d'homologation des moyens pédagogiques décrits à la partie 3, Chapitre VI et de labellisation décrit à la partie 3, chapitre VII.

Les équipements du centre peuvent varier en fonction des responsables de sa conception, mais ils doivent toujours comporter :

- un bâtiment : accueil des stagiaires, salles de cours, salles d'expérimentation et bureaux ;
- des plateaux d'exercice, sous forme soit de pistes sèches, soit de pistes recouvertes de résines, qui arrosées, deviennent très fortement glissantes ;

– éventuellement un ou plusieurs simulateurs ou équipement de démonstration (testochoc, voiture-tonneau, etc.)

Le terrain d'assiette d'une superficie variable selon le type de plateaux retenus, ne saurait être inférieur à 4 ou 5 ha pour un centre complet ; il doit être aisément accessible ; enfin il est souhaitable qu'il soit bien visible à partir d'un itinéraire très circulé, afin de faciliter sa promotion commerciale.

Le coût d'un centre peut être, de façon approchée, estimé à quelque 10 millions de francs (HT) ; il dépend essentiellement de la nature et de l'ampleur des pistes, ainsi que de la mise à disposition, gratuite ou non, du terrain.

La lourdeur de l'investissement, les charges de personnel, la nécessité de maintenir constamment les lieux en ordre de marche pour faire face aux besoins – irréguliers – des stagiaires, font que les charges fixes représentent quelque 80 à 85 % des dépenses annuelles des centres et que leur rentabilité est extrêmement aléatoire, du moins pendant les premières années. La montée en puissance de la clientèle est lente du fait que les centres sont très peu connus, en dépit d'efforts commerciaux onéreux.

On peut estimer qu'un centre qui coûte 10 millions, financé avec 4 millions de fonds propres et le reste en emprunt, parvient à des résultats équilibrés à partir de 4500 stagiaires annuels ; et plusieurs années de travail sont nécessaires, sauf peut-être dans des grandes agglomérations, où d'autres problèmes, par exemple d'accès et de coût du terrain, se posent. Les premières années sont lourdement déficitaires et peuvent mettre en péril l'avenir des centres. Qui va donc investir : Le « Public » ou le « Privé » ?

Sans trancher définitivement cette question, la table ronde considère qu'il est souhaitable de laisser la responsabilité de l'investissement et de la gestion au secteur privé. Ce dernier est en effet mieux à même de gérer de tels centres, de les adapter à leur environnement, de contacter les entreprises qui pourraient leur apporter une clientèle solvable et enfin de développer et faire évoluer ces centres avec la souplesse nécessaire.

Une intervention de la puissance publique est cependant justifiée ne serait-ce que par l'intérêt social et économique pour la nation de réduire le nombre d'accidents et d'accidentés de la route. Savoir conduire est aujourd'hui aussi indispensable dans la vie quotidienne et professionnelle que savoir lire et écrire : il n'est donc pas anormal qu'il y ait intervention publique pour le « savoir bien conduire ».

## **Propositions**

Afin de faciliter l'extension des centres de sécurité routière, permettant ainsi une amélioration substantielle du comportement du conducteur, la table ronde propose de :

- Établir un cahier des charges définissant les principes pédagogiques à respecter (au sein du PNF) ; ce cahier des charges serait établi par la profession en liaison avec les services de l'État (DSCR).

- Développer un système de labellisation adéquat et assurer le contrôle périodique des centres par un organisme agréé.

- Lancer et poursuivre une campagne de communication afin de sensibiliser les Français à la nécessité de leur formation à la conduite (sur circuit fermé). Mettre en place un numéro vert départemental de façon que chaque conducteur ainsi sensibilisé puisse immédiatement s'informer sur toutes les possibilités de formation de cette nature existant à proximité de son domicile ou de son lieu de travail.

Cette proposition pourrait être mise en œuvre par l'agence départementale (voir partie 5, chapitre II) éventuellement en commençant par une expérimentation dans 4 ou 5 départements.

- Mise à disposition par les communes de terrains d'assiette bien situés et faciles d'accès.

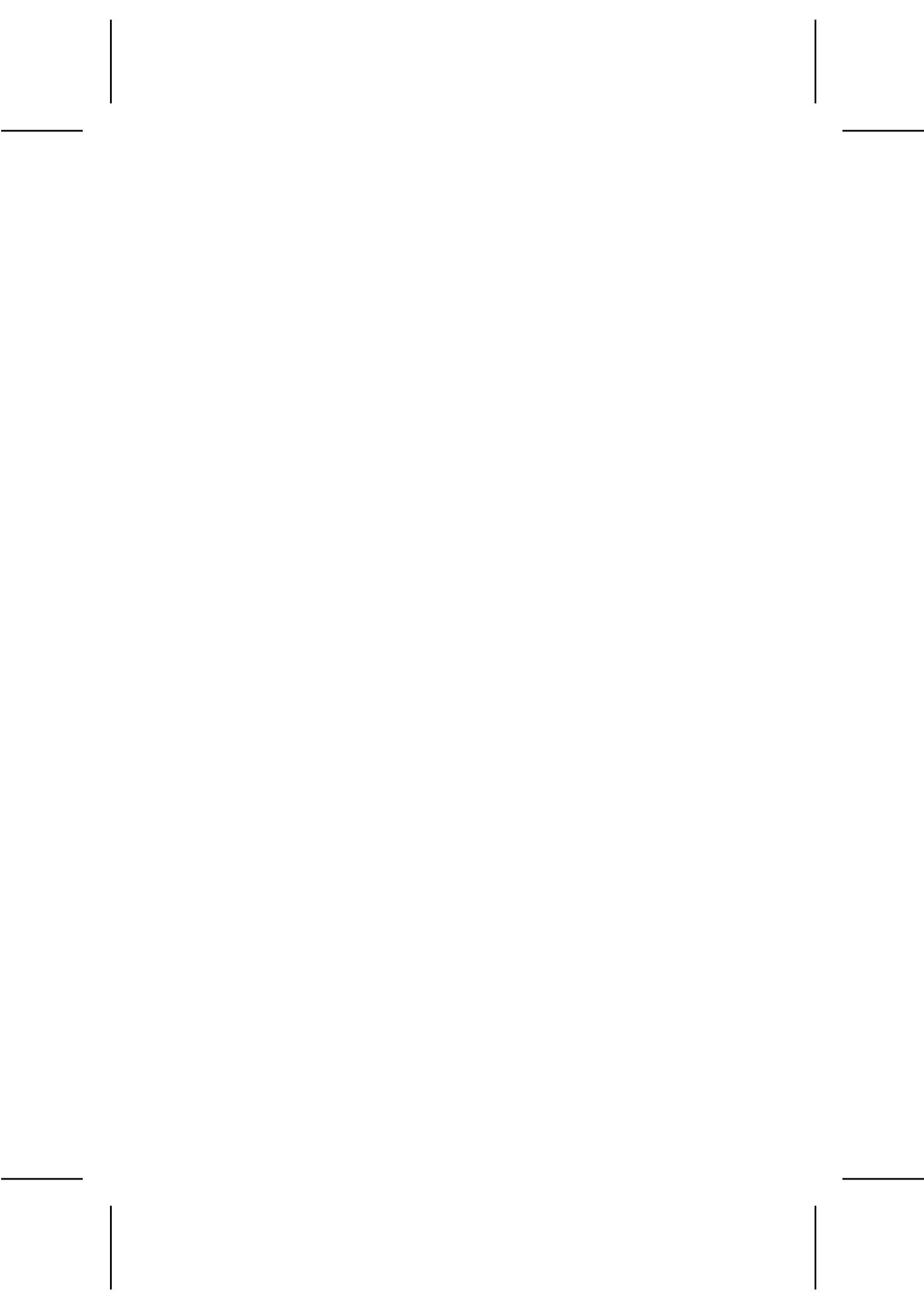
Le loyer, nul pendant les premières années, progresserait ensuite en fonction du chiffre d'affaire et du résultat obtenu ; une clause de rachat serait prévue au profit du centre.

À signaler que ces centres seraient certainement générateurs d'emplois, même si le nombre en restait modeste.

- Faciliter l'accès aux stages de formation des jeunes conducteurs par la prise en charge d'une partie de leur coût par les conseils généraux et régionaux (voir partie 6).

- Dans des cas exceptionnels, lorsque le besoin d'un centre est patent et qu'aucune initiative privée ne se manifeste, faire appel à une SEM (société d'économie mixte) pour financer les installations requises ;

Ces installations seraient conçues et exploitées par un professionnel, qui paierait une redevance définie en commun et aurait la possibilité de les acquérir à terme.



---

## **Labellisation des activités d'enseignement de la conduite**

---

### **La situation actuelle du secteur de l'enseignement de la conduite**

#### **Données économiques générales**

On estime qu'à l'heure actuelle, la France compte environ 14 000 « établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière » qui dispensent, à titre onéreux, une formation à plus de un million de candidats au permis de conduire chaque année. L'activité d'enseignement repose sur plus de 20 000 enseignants en exercice (environ un pour 50 élèves) titulaires du « brevet pour l'exercice de la profession d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière » (BEPECASER).

Les établissements d'enseignement sont dotés d'environ 20 000 véhicules spécifiquement équipés, de 10 000 salles de cours et offrent au public 15 000 points d'accueil (environ un pour 4 000 habitants) bien répartis sur l'ensemble du territoire.

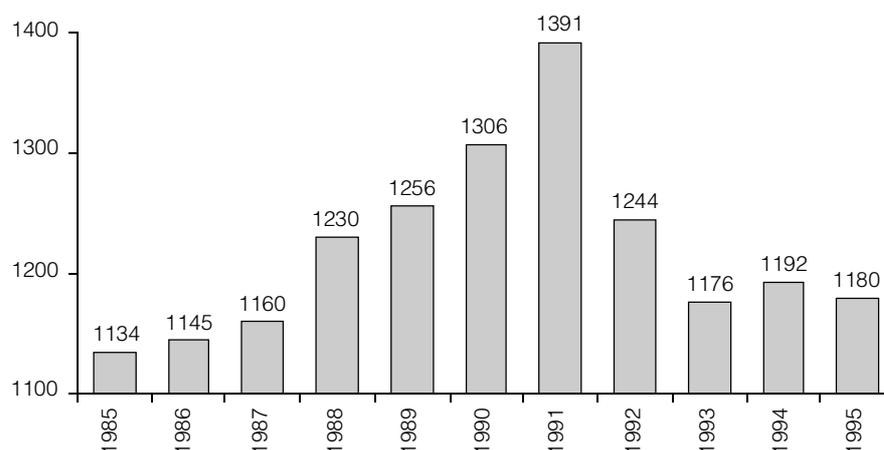
La plus grande partie de ces établissements sont de taille réduite – souvent artisanale – mais il n'existe pas de statistiques nationales précises concernant leur structure par taille.

Néanmoins, on peut noter que 86 % des auto-écoles réalisent un chiffre d'affaires annuel inférieur à un million de francs (source : CNPA, 1995).

Sur le marché de l'enseignement de la conduite, la demande est globalement en récession depuis 1991, comme le montre le graphique ci-après.

Le nombre des premières demandes d'inscription déposées en préfecture, en hausse continue de 1985 à 1991, s'est réduit nettement à partir de 1992 (exception faite de l'année 1994) ; la baisse a été de 15 % entre 1991 et 1995.

Graphique 1  
**Premières demandes déposées en préfecture**  
 (chiffres arrondis en millions)



Dans le même temps, le nombre d'établissements d'enseignement de la conduite a paradoxalement continué à croître, mais il n'existe hélas en la matière aucune statistique nationale permettant une quantification fiable.

Ce double effet (baisse de la demande et accroissement simultané de l'offre) conduit à une situation de faiblesse des taux d'activité qu'illustre bien le tableau ci-après (qui concerne la région de Bordeaux mais peut-être considéré comme illustratif d'une situation générale).

Département ou Communauté urbaine	Moyenne* par auto-école	Moyenne* excluant les 10 auto-écoles les plus importantes
Dordogne	5,78	4,34
Communauté urbaine de Périgueux	7,25	4,76
Gironde	7,92	6,59
Communauté urbaine de Bordeaux	8,11	6,18
Lot et Garonne	5,60	4,58
Communauté urbaine d'Agen	5,43	3,66

\* Nombre d'élèves par mois.

Ce contexte économique est générateur d'effets défavorables, qui vont dans le sens d'une indéniable dégradation de la qualité de l'enseignement ; évoquons en particulier :

- Un « turnover » particulièrement élevé, le secteur se caractérisant par la multiplication des créations d'établissements à l'existence souvent éphémère. Il est par ailleurs fréquent que des établissements – même récemment créés – cessent brutalement leur activité, laissant désemparés nombre de candidats qui ont généralement payé les leçons d'avance, dans le cadre d'un forfait.

- Une concurrence très vive et même agressive entre établissements qui se traduit quasi exclusivement par une « guerre des tarifs » et ne laisse pas place aux stratégies de différenciation fondées sur la nature et la qualité des services proposés.

- Il en résulte des offres anormalement basses en termes financiers qui impliquent une baisse de la qualité de la formation du futur conducteur. Un tel mécanisme est rendu possible par le fait – déjà signalé – que l'examen du permis de conduire tel qu'il est aujourd'hui, n'est pas un bon indicateur de la valeur de la formation reçue et ne sanctionne pratiquement pas (ou très imparfaitement) les attitudes et comportements au volant qui constituent pourtant l'essentiel dans une logique d'amélioration de la sécurité routière. En d'autres termes, il est difficile d'établir un lien fiable et perceptible par le candidat, entre la qualité de l'enseignement (c'est-à-dire son degré de conformité aux objectifs – et à tous les objectifs – du PNF) et le taux de réussite à l'examen du permis de conduire ; ceci obscurcit et réduit les critères de choix du candidat, qui a tendance à opter pour l'établissement qui pratique les prix les plus bas, sans se soucier des prestations qu'il recouvre.

- De trop nombreuses pratiques répréhensibles en matière de gestion d'entreprise et de gestion du personnel subsistent au sein de la profession. Des affaires d'escroquerie ou de corruption ont même, ces dernières années, entamé la crédibilité des professionnels de la formation du conducteur et le capital de confiance indispensable à toute activité d'enseignement.

Le projet de loi « relatif à l'enseignement, la formation et la sécurité dans les transports » (section 1 du Titre 1<sup>er</sup>), adopté par le Conseil des ministres en mars 1997 vise, à la demande instante des représentants de la profession et des associations de consommateurs avec lesquels les pouvoirs publics ont conduit une concertation approfondie, à moraliser et assainir le secteur de l'enseignement de la conduite. Sa finalité est de garantir la qualité des prestations et de protéger les intérêts des candidats au permis de conduire.

L'adoption de cette loi et sa mise en application rapide constituent, pour la table ronde, une nécessité de première importance. En outre, dans l'esprit de la loi, la table ronde propose de compléter et de prolonger ces dispositions légales par un dispositif contractuel, fondé sur la libre initiative et le sens des responsabilités de chaque établissement de la conduite : le « label de qualité » présenté ci-après de manière plus détaillée.

En conclusion de ce paragraphe relatif aux aspects économiques du secteur de l'enseignement de la conduite, nous recommandons la mise en place dans les plus brefs délais d'un système de recueil d'informations et d'indicateurs nationaux permettant de disposer, de manière permanente, d'une bonne image de la réalité de l'organisation de la profession.

### **Situation réglementaire**

Sur le plan réglementaire, l'enseignement de la conduite est principalement régi par les articles R-244 (relatif aux enseignants) et R-247 (relatif aux établissements d'enseignement) du code de la route, précisés par un arrêté et une circulaire ministériels du 5 mars 1991.

Sans procéder à une analyse de ces textes, signalons toutefois quelques points-clés par rapport à notre sujet.

- Les enseignants doivent être titulaires du BEPECASER ou d'un diplôme dont l'équivalence est reconnue.
- L'enseignement dispensé doit être conforme au programme national de formation (PNF).
- L'enseignement ne peut être dispensé que dans le cadre d'un établissement dont l'exploitation est subordonnée à un agrément délivré par le préfet après avis de la commission départementale de la sécurité routière. Outre les deux points ci-dessus, la délivrance de l'agrément requiert de satisfaire à diverses exigences concernant notamment : les véhicules (autorisation de circuler spéciale, équipements en doubles commandes, rétroviseurs supplémentaires, etc.) ; les locaux (configuration, conditions d'hygiène et de sécurité) ; etc.

Le projet de loi visé ci-dessus reprend et renforce les points qui viennent d'être cités en les inscrivant dans l'ordre légal et propose d'ajouter trois éléments très importants :

- L'élaboration d'un contrat écrit entre le candidat et l'établissement portant sur les conditions et modalités de l'enseignement.
- La mise en place d'un contrôle d'application du programme de formation, confié aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) ou autres agents dûment habilités.
- Un renforcement sensible des sanctions en cas de non respect des obligations légales.

La table ronde ne peut que souhaiter la mise en œuvre rapide de ces propositions.

---

## **Pourquoi instaurer un « label de qualité » de l'enseignement ?**

### **Les objectifs en matière d'organisation et de fonctionnement de la profession**

La mauvaise santé économique du secteur de l'enseignement de la conduite et tous les effets pervers qu'elle induit – dont les mécanismes viennent d'être brièvement décrits – entraînent tendanciellement la qualité de la formation des conducteurs vers le bas, ce fait étant déploré par la plus grande partie de la profession, consciente de ses responsabilités en la matière. Les données disponibles conduisent à penser que l'inaction – qui laisserait les choses suivre leur cours « naturel » – ne pourrait qu'aggraver la situation.

Tout l'enjeu, et il n'est pas inutile de le répéter une nouvelle fois, est de rendre possible et effective l'application de l'ensemble du programme national de formation (PNF).

Pour ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite, quatre objectifs spécifiques pour lesquels les textes existants (ou le projet de loi) et les propositions de la table ronde s'efforcent d'apporter des réponses, peuvent être assignés :

- **Assainir le secteur** : en renforçant les garanties exigées pour accéder aux professions d'enseignant et d'exploitant, le projet de loi s'y emploie.

- **Améliorer la santé économique du secteur** : les préconisations de la table ronde vont dans le sens de l'élargissement et de la diversification de la demande et de la mise en place de financements incitatifs originaux (voir partie 6).

- **Valoriser la profession d'enseignant de la conduite** : le projet de loi apporte sa contribution et les propositions de la table ronde ouvrent la voie à un renforcement des compétences en améliorant la formation initiale et la formation continue.

- **Permettre au candidat d'évaluer le rapport qualité/prix** des prestations offertes et l'inciter à faire son choix sur cette base. Ce point est capital et le projet de loi, en introduisant la notion de contrat écrit entre l'établissement et le candidat s'inscrit dans cette logique, sans toutefois régler le problème (ce qui n'est d'ailleurs pas sa vocation).

Comme nous l'avons indiqué, nombre de mesures ponctuelles contribuent à la réalisation de ces quatre objectifs complémentaires, mais aucune n'est par elle-même suffisante pour atteindre l'un d'eux ou agir simultanément et significativement sur les quatre.

Les textes réglementaires actuels – notamment l'agrément préalable à l'ouverture d'un établissement – ont à cet égard montré leurs limites : ils concernent davantage les aspects administratifs et techniques

que les aspects pédagogiques ; en pratique, les préfets ne procèdent à un retrait d'agrément que dans quelques cas exceptionnels et, pour de multiples raisons (le maintien de l'emploi n'étant pas le moindre), ni l'esprit ni la lettre des textes en vigueur ne sont réellement appliqués.

Par ailleurs, un certain nombre d'établissements de la conduite ont adhéré à une charte de qualité spécifique à leur profession (type Qualicert ou Qualité-France), par souci de garantir à leurs clients un certain niveau de service. Même si elles représentent une valeur ajoutée indéniable et méritent d'être encouragées, il faut noter que ces chartes ne répondent pas aux questions posées : en effet, par définition, elles ne portent pas sur les éléments d'ordre pédagogique et se limitent aux aspects matériels et organisationnels (installations, accueil, heures d'ouverture, etc.) directement mesurables ou quantifiables.

### **Une bonne réponse : le « label de qualité »**

Pour répondre aux questions posées et aux objectifs fixés, quatre solutions ont été examinées, les trois premières ayant été écartées pour des raisons de principe.

- Introduction d'un **numerus-clausus** sur des bases géographiques (en fonction de la population) pour la création d'établissements d'enseignement de la conduite. Cette mesure malthusienne ne peut être retenue : outre le fait qu'elle porte atteinte à la liberté d'installation et de concurrence, son efficacité semble douteuse, et même négative à terme puisqu'elle introduit de fortes rigidités dans le système.

- **Fixation d'un coût plancher pour la formation** : sous couvert d'éliminer les offres anormalement basses, une telle mesure signifierait un retour au régime des « prix administrés » et nul ne peut garantir que l'amélioration de la qualité de l'enseignement serait la contrepartie de l'octroi d'une ressource minimale.

- **Déréglementation intégrale** de la profession, à l'instar de la pratique qui se développe en Amérique du Nord (États-Unis et Canada, dans certains États et provinces). L'idée est de laisser libre cours à la concurrence en éliminant toute entrave et, dans le même temps, de ne rien imposer aux candidats en matière d'enseignement de la conduite (pas de marché minimal garanti pour les établissements d'enseignement) en escomptant que, dans de telles conditions, c'est la qualité des prestations qui finira par s'imposer.

Un tel mécanisme, dont les résultats ne sont d'ailleurs pas certains, est peu conforme à la culture française (et à la culture de la grande majorité des pays européens) qui considère qu'un marché libre doit être organisé et s'exprimer dans un cadre général, en principe fixé par l'État, en concertation avec les partenaires concernés.

Si tant est qu'elle soit souhaitable, cette solution – qu'il est juste de qualifier « d'extrême » dans le contexte actuel – apparaît irréaliste pour au moins deux raisons essentielles.

– D'abord, elle romprait les liens sociaux tissés de longue date entre l'administration et les professionnels et ceux-ci ne manqueraient pas de manifester le prix qu'ils y attachent.

– Ensuite, elle nécessiterait sans doute une révision fondamentale des modalités et exigences de l'examen du permis de conduire. Quand on juge exclusivement les résultats, sans se préoccuper de la manière dont ils sont obtenus, il est clair que les critères d'évaluation doivent être différents, d'autant que, comme nous l'avons souligné à diverses reprises, l'examen du permis de conduire ne sanctionne pas tous les objectifs d'apprentissage.

La table ronde, de manière générale, n'a pas opté pour des stratégies de rupture de ce type ; au contraire, sa logique de raisonnement et de proposition est fondée sur la volonté d'améliorer, de développer, de compléter les dispositifs existants.

## Labellisation

La solution préconisée par la table ronde car c'est celle qui répond le mieux (ce qui ne signifie pas qu'elle résolve parfaitement tous les problèmes) aux objectifs fixés (voir ci-dessus) tout en évitant les effets néfastes induits par les mesures qui viennent d'être évoquées, se compose de deux éléments complémentaires.

Adoption et mise en application du projet de loi « relatif à l'enseignement, la formation et la sécurité dans les transports », qui complète et renforce les dispositions réglementaires existantes.

Nécessaire, souhaitée par la profession, cette loi a des limites intrinsèques qu'elle ne peut franchir sans mettre en danger la liberté d'entreprise et de concurrence, ou au risque d'instaurer des règles d'organisation de la profession qui – entre autres inconvénients – introduiraient des rigidités inutiles et même dommageables.

Mise en place d'un « label qualité » des activités d'enseignement de la conduite, délivré à la demande des établissements dans les conditions définies ci-après, attestant de leur capacité à exercer dans de bonnes conditions telle ou telle séquence d'apprentissage ou de perfectionnement à la conduite.

La finalité première est de signaler à l'attention du public (et aussi de professionnels comme les assureurs par exemple) les établissements qui s'engagent à respecter certains critères de qualité et de faire en sorte que le jeu de la concurrence s'exerce sur le rapport qualité/prix et non plus exclusivement sur le prix, comme c'est le cas aujourd'hui.

Un tel dispositif, souple et entièrement fondé sur le volontariat, centré sur les seuls aspects pédagogiques, complète harmonieusement les

mesures légales et réglementaires concernant l'organisation de la profession et est de nature à amplifier leurs effets, dans le sens d'une amélioration durable de la qualité de l'enseignement de la conduite.

---

## **Principes et modalités générales d'élaboration d'un « label de qualité »**

Il ne saurait être question ici de préciser dans le détail le contenu ainsi que les modalités et procédures d'attribution, de gestion et de contrôle du « label de qualité » de l'enseignement de la conduite ; une réflexion particulière associant toutes les parties prenantes, doit être entreprise à cette fin. Nous pouvons néanmoins, à titre d'orientation et pour mieux illustrer l'esprit dans lequel il est proposé, évoquer quelques principes et modalités générales de conception.

### **Le champ d'application**

Le label serait attribué, non pas à un établissement dans sa globalité mais à des fonctions homogènes et identifiables qu'il exerce.

Les établissements sont très diversifiés (auto-écoles qui peuvent être spécialisées, centres spécifiques d'apprentissage ou de perfectionnement, organismes divers) et il est parfaitement concevable qu'ils ne disposent du « **label qualité** » que pour une partie de leur activité.

En première analyse, cinq catégories de fonctions au moins peuvent être distinguées (cette classification pouvant évoluer ou même être remise en cause après étude approfondie) :

- Formation de base en vue de l'obtention des permis de conduire.
- Formation en site protégé en vue de l'obtention du permis de conduire un véhicule léger.
- Apprentissage anticipé de la conduite.
- Éducation des jeunes usagers de la route.
- Perfectionnement des conducteurs expérimentés (à titre privé ou dans le cadre de leur entreprise, voir partie 4, chapitre IV).

Rappelons que c'est l'établissement qui, de sa propre initiative, peut solliciter l'attribution du label qualité (pour une ou plusieurs des fonctions précitées), la possession de celui-ci n'étant pas une condition d'exercice des activités correspondantes.

## Les conditions de délivrance

Les critères d'attribution du label doivent être exclusivement d'ordre pédagogique et liés à la capacité d'atteindre des objectifs de formation et ne doivent pas concerner (exception faite le cas échéant de ce qui serait indéfectiblement attaché aux objectifs pédagogiques) les méthodes, moyens, techniques, procédures, outils etc. utilisés par les enseignants. La logique affirmée relève d'un engagement sur les résultats et non d'un engagement sur les moyens.

Ces critères devront, pour chacune des cinq fonctions citées ci-dessus, être définis avec précision dans un cahier des charges qui constituera le « référentiel » de la labellisation.

Au sein de ce cahier des charges, les pouvoirs publics auront à faire valoir leurs exigences essentielles. Au stade actuel de la réflexion, les six exigences suivantes (dont certaines figurent, au moins en partie dans la réglementation ou dans le projet de loi) peuvent être énoncées :

- niveau de formation des enseignants ;
- équipements (pour certaines fonctions) ;
- établissement d'une charte qualité vis-à-vis du client ;
- obligation d'une formation continue pour les enseignants ;
- acceptation d'un contrôle pédagogique régulier ;
- obligation d'utiliser des aides et outils pédagogiques homologués.

## Les procédures de délivrance

La gestion du label (élaboration du cahier des charges, instruction des dossiers, suivi d'application, etc.) doit être confiée à un organisme professionnel indépendant, dont l'impartialité est reconnue. L'Association Française pour l'Amélioration de la Qualité (AFAQ), créée en 1988 répond à ces conditions et dispose de solides références proches du problème qui nous intéresse ici (d'autres organismes sont également en mesure de jouer ce rôle mais la table ronde n'a pu procéder à un recensement exhaustif).

Un point capital est l'association permanente des différents partenaires (professionnels, administration, etc.) tant en ce qui concerne la conception que le suivi des opérations.

## Conséquences de la labellisation

Outre les points déjà cités, la labellisation des fonctions d'enseignement de la conduite entraînera, de par sa dynamique propre, diverses conséquences qui tendent à renforcer l'intérêt du label du point de vue des établissements d'enseignement.

On peut notamment considérer que **les aides et incitations publiques** (encouragement à l'AAC, organisation de formations complémentaires au minimum obligatoire, etc.) seront exclusivement **réservées aux établissements titulaires du label qualité** ; dans le même ordre

d'idée, **les mutuelles et entreprises d'assurance** dont l'implication financière est sollicitée pour la formation des conducteurs novices, sont **en droit d'exiger des prestations de qualité** et imposeront vraisemblablement la fréquentation d'établissements labellisés à leurs assurés.

---

Quatrième partie

---

# **Mettre à jour et améliorer la formation des adultes**



La voiture, il faut le rappeler, est un facteur d'autonomie et d'intégration sociale puissant à tous les âges de la vie et il est impératif de considérer qu'il s'agit là d'un objectif fondamental à retenir. Cette affirmation n'est en rien triviale ; au contraire, elle conditionne étroitement les mesures susceptibles d'être proposées ; celles-ci ne doivent en aucun cas conduire à l'exclusion ou à la marginalisation d'un groupe quel qu'il soit (en l'occurrence les personnes âgées par exemple) mais favoriser l'accès de tous à l'automobile, en s'assurant toutefois que les meilleures conditions de sécurité soient satisfaites ; tel est l'objet de la présente partie.

Deux questions se posent immédiatement et seront brièvement traitées en préambule : l'évolution de l'accidentologie avec l'âge ; l'évolution des aptitudes à la conduite avec l'âge.



---

## **Préambule**

---

### **Évolution de l'accidentologie avec l'âge**

Pour une classe d'âge donnée, l'indicateur de risque peut être estimé par le rapport de la proportion de tués (source : fichier national des accidents corporels) et de la proportion des titulaires du permis de conduire les voitures (source : enquête INSEE sur les conditions de vie des ménages). Bien qu'imparfait, cet indicateur est suffisant pour donner une bonne image des enjeux globaux.

On observe une décroissance rapide et continue depuis la classe d'âge 20-25 ans jusqu'à la classe d'âge 50-55 ans (de 2 à 0,7 environ), puis une relative stabilité et une croissance forte et régulière à partir de la classe d'âge 70-75 ans (1,4 pour la classe d'âge 75-79 ans ; 2,7 pour la classe d'âge 85-89 ans). Cependant, rapporté au nombre de kilomètres, le risque s'élève beaucoup plus car on estime qu'un sujet de 80-84 ans parcourt entre 2,3 et 3 fois moins de kilomètres qu'un sujet entre 30 et 64 ans ; l'augmentation du risque par kilomètre parcouru n'est donc que partiellement compensée par une réduction de l'exposition et divers facteurs d'adaptation du comportement.

Ces éléments sont corroborés par une étude britannique qui indique que le nombre d'accidents par kilomètre parcouru s'établit à 4, 8 dans la tranche 75-79 ans et à 24 dans la tranche « plus de 85 ans ».

Par ailleurs il existe une typologie particulière des accidents occasionnés par les personnes âgées. Ces accidents surviennent à vitesse lente, le plus souvent de jour ; on retrouve souvent un défaut d'observation des règles de conduite : refus de priorité à droite, changement de direction sans clignotant, passage interdit non respecté ; ils surviennent à la faveur de situations qui exigent une décision rapide comme aux carrefours où il faut gérer plusieurs données en même temps : mettre son clignotant, freiner, laisser une priorité.

On peut noter également que les prises d'autoroutes à contre-sens sont essentiellement le fait de conducteurs âgés.

Il faut enfin mentionner que le vieillissement de la population (actuellement, le taux de possession du permis de conduire est de 88 % dans les classes d'âge 30-39 ans ; 60 % dans les classes d'âge 65-69 ans ;

45 % dans les classes d'âge 75-79 ans) va dans le sens d'un accroissement fort du nombre de titulaires de permis de conduire âgés.

Ce qu'il faut retenir de ce bref aperçu, c'est que l'accroissement du risque routier avec l'âge est une réalité qui ne se manifeste qu'au très grand âge (plus de 75 ans), qu'il reste inférieur au surrisque des conducteurs novices et qu'il est en partie compensé par une adaptation des comportements (autolimitation des déplacements, notamment dans les situations les plus défavorables).

---

## Évolution des aptitudes à la conduite

La connaissance de l'évolution et la mesure des aptitudes à la conduite relèvent d'une approche conjointe de la médecine et de la psychologie. Il est en premier lieu nécessaire, pour fixer les idées, de définir succinctement quelques termes de base.

### Définitions

#### L'aptitude

L'aptitude, au sens courant du terme est une « disposition naturelle ou acquise de quelqu'un à faire quelque chose » (Larousse).

Au sens psychologique, c'est la « dimension selon laquelle se différencient les individus ».

On peut en déduire qu'il n'existe probablement pas de définition unique du **conducteur « expérimenté »**. En effet, chacun s'accorde pour dire que l'expérience de la conduite relève de plusieurs critères, dont le nombre d'années après l'obtention du permis corrélé avec le nombre de kilomètres parcourus. **L'originalité** est d'introduire la notion **d'aptitude**, comme variable différentielle pour caractériser l'expérience du conducteur, en plus des variables habituellement reconnues (nombre de km parcourus et nombre d'années de permis).

En d'autres termes, l'acquisition d'expérience pendant l'apprentissage de la conduite et surtout, après la formation initiale, peut **évoluer** à des rythmes variables selon les aptitudes individuelles des conducteurs, ainsi que leurs caractéristiques différentielles telles que l'état de santé, l'âge ou le sexe, par exemple.

#### L'évolution

Les aptitudes évoluent avec l'âge et sous l'effet de certaines stimulations perceptives. Ce sont des stimulations visuelles pour la plupart. Cette évolution coïncide avec celle du système nerveux central.

La littérature scientifique s'accorde à décrire trois moments de l'évolution : une augmentation jusqu'à maturation du système nerveux central, c'est-à-dire jusqu'à 18 ans ; une seconde phase de plateau entre 18-25 ans et 45-55 ans environ (c'est la période pour laquelle on enregistre les taux d'accidents les plus faibles) ; enfin une phase de dégradation progressive jusqu'à la fin de la vie. Cette dégradation peut s'accélérer selon l'hygiène de vie des individus. Ainsi, la mesure des aptitudes montre une symétrie entre les sujets les plus jeunes et les plus âgés.

Ce schéma type est évidemment modifié en fonction de l'état de santé et notamment de l'occurrence de certaines maladies handicapantes du point de vue des aptitudes à la conduite.

### La tâche de conduite

La tâche, c'est par définition ce qui est à faire. Elle peut être modélisée en fonction de trois niveaux de complexité croissante : une tâche de contrôle de la trajectoire, une tâche de résolution de situations (ou problèmes) et une tâche globale de navigation et orientation en circulation.

On peut distinguer : d'une part, la tâche de conduite prescrite (celle que le conducteur devrait faire et qui est décrite dans le PNF) et d'autre part la tâche de conduite effective (ce que le conducteur fait, cette dernière étant plus directement liée aux activités mises en jeu).

La notion d'activité renvoie à ce qui est mis en œuvre par le conducteur pour exécuter les prescriptions et remplir les obligations de la tâche prescrite. Ces activités sont déterminées par les connaissances, les représentations et les attitudes que tout conducteur acquiert au cours de son expérience.

On peut notamment mentionner :

- les habiletés psychomotrices ;
- l'activité de recherche de l'information pertinente ;
- les activités de prévision et d'anticipation ;
- une activité décisionnelle.

### Les activités mises en jeu

La conduite est une activité acquise au cours de la formation initiale et continue du conducteur, et au long de son expérience. Elle est sous-tendue par trois dimensions : psychophysiologique (liée à des phénomènes complexes), sociologique (liée aux déterminants sociaux) et psychologique (liée à des facteurs internes).

- La dimension psychophysiologique concerne le traitement de l'information, les mécanismes attentionnels, les temps de réaction (simples et complexes), la coordination visio-motrice (main-pied/œil-cerveau).

- La dimension sociologique fait référence au milieu social, aux coutumes, aux règles, aux normes et aux lois ainsi qu'aux interactions entre les acteurs. Elle est appréhendée par les statistiques sur l'accidentologie.

- La dimension psychologique est relative à la prise de risque, au rapport à la règle et à la surestimation de soi.

Comme bien d'autres activités humaines, la conduite automobile est à la fois un acte individuel (il est donc nécessaire de se préoccuper de la dimension psychologique et de l'état de santé – au sens large – de chacun) et une activité sociale (elle se déroule dans un contexte collectif).

### **Dimension médicale des aptitudes à la conduite**

Il est évidemment hors de question de faire un exposé exhaustif sur cette question difficile et même de prétendre présenter une synthèse scientifiquement rigoureuse ; nous nous limiterons à évoquer sommairement quelques points sensibles essentiels en rappelant les principales données connues, qui peuvent avoir une incidence opérationnelle.

#### **Les caractéristiques visuelles modifient l'aptitude à la conduite**

Les déficiences visuelles ont une prévalence qui augmente avec l'âge mais il faut en relativiser l'importance, souvent exagérée par l'opinion publique.

On estime en effet que le défaut d'acuité visuelle serait responsable de seulement 1 % des accidents.

Normalement pour les véhicules légers, une somme de l'acuité visuelle des deux yeux inférieure à 8/10, l'acuité visuelle de l'œil le meilleur étant au moins égale à 6/10, est incompatible avec la conduite. La recherche d'une cataracte, d'un glaucome, d'une dégénérescence maculaire justifierait pour de nombreux spécialistes des contrôles obligatoires (comme en Suisse où ils sont organisés tous les deux ans après 70 ans).

Certains changements physiologiques de la vision dus à l'âge sont plus difficiles à analyser. Avec le vieillissement, il se produit une augmentation du poids du cristallin et une modification de sa transparence avec une réduction de la taille de la pupille qui provoque une baisse de la discrimination des couleurs et de ses contrastes. L'adaptation aux changements de lumière est plus lente : passage de l'obscurité à la lumière (sortie de tunnel) ou inversement (feux de croisement d'une voiture). Le rétrécissement physiologique du champ visuel réduit le temps d'anticipation devant un obstacle surtout lors de conditions de visibilité réduite par temps de brouillard ou de pluie ou en cas de vitesse élevée. Les modifications dynamiques de l'aptitude visuelle sont des raisons suffisantes pour recommander aux conducteurs âgés en bonne santé d'éviter de conduire la nuit ou par temps de pluie et savoir ralentir quand le trafic est intense.

## Les déficiences auditives et les dysfonctions musculaires sont à prendre en compte

La capacité à percevoir et à traiter des informations acoustiques diminue avec l'âge. Un tiers de la population souffre de troubles de l'audition invalidants. Il existe en parallèle une baisse de la tolérance au bruit ; le filtrage des bruits intenses issus de la vie moderne (klaxon, moteur, sifflement...) est moins efficace et entraîne une fatigue avec relâchement de l'attention surtout chez les sujets appareillés.

Le vieillissement réduit la force musculaire, l'habileté et la dextérité des mouvements. Chez le conducteur âgé, un temps de conduite prolongé est surtout source de fatigue musculaire et de crampes par troubles du tonus. Il peut en résulter des retards dans l'efficacité de freinage lors d'un obstacle imprévu, ou une gêne pour le maintien d'une trajectoire. Les troubles du tonus peuvent être favorisés par des maladies ostéoarticulaires dégénératives et la consommation de médicaments avec effet myorelaxant. La relation entre réduction des capacités de marche et augmentation du risque d'accidents a pu être démontrée.

## Un syndrome démentiel est incompatible avec la conduite

Dans la démence, il existe très tôt une altération des capacités à conduire car cette maladie provoque des troubles des capacités visio-constructives. Une information visuelle aura pour conséquence une réaction gestuelle ou comportementale inadaptée à l'information reçue. Ces difficultés peuvent être analysées par des tests simples comme la reproduction d'un cube ou du cadran d'une horloge. Devant des situations complexes assez fréquentes sur la route (passage des croisements, conduite avec trafic dense et visibilité réduite...), les conducteurs porteurs de troubles cognitifs même peu sévères vont avoir des troubles de l'attention (surtout de l'attention divisée : capacité à gérer plusieurs informations en même temps), une altération du jugement avec absence d'autocritique dans les décisions. Le conducteur dément rencontre des difficultés à repérer des lieux ou des itinéraires autrefois connus. C'est ainsi que des accidents dramatiques peuvent survenir quand sans raison apparente, le conducteur prend l'autoroute à contresens (un chercheur a affirmé que l'accident de la circulation précède le diagnostic de démence dans un tiers à la moitié des cas).

Les études montrent une évolution considérable du risque d'accident par kilomètre parcouru entre les vieillards non déments et les vieillards déments (de 1 à 7).

Il existe souvent un déni de réalité, le conducteur ne se rendant pas compte de l'altération de ses facultés. Il refuse de s'arrêter de sa propre initiative. L'intervention de la famille ou d'un professionnel de santé sensibilisé à la démence est nécessaire, bien que limitée par le secret professionnel.

## Même en l'absence de troubles cognitifs, les conducteurs âgés doivent observer certaines précautions

Le vieillissement cérébral physiologique est compatible avec la conduite prudente. Dans le processus normal du vieillissement, il existe parfois des difficultés dans l'évocation des lieux, de la reconnaissance des espaces mais qui sont majorées par l'anxiété, et la sensibilité émotionnelle fréquentes au grand âge en cas de situation stressante ; l'attention divisée est réduite de même que les temps de réaction. Toutefois, la mémoire procédurale, c'est-à-dire la mémoire des automatismes est quasi intacte et surtout il n'y a pas de trouble du jugement : les conducteurs âgés en bonne santé mentale doivent observer des règles que la plupart appliquent d'eux-mêmes (il est préférable de se limiter à des parcours connus, d'éviter de conduire la nuit). La fatigue provoquée par la conduite étant plus intense, le temps de conduite doit être plus court et les temps de repos plus longs. Il faut éviter les situations à risque, les grandes agglomérations, les jours d'intempéries.

Les données accidentologiques fournies ci-dessus semblent confirmer qu'il en est bien ainsi dans la pratique.

Ce qu'il faut retenir, c'est que les aptitudes à la conduite sont fortement influencées par des paramètres d'ordre médical (vision, déficiences auditives, dysfonctions musculaires, troubles cognitifs etc., sans parler de maladies spécifiques) qui sont généralement fonction de l'âge. Cependant, tous les individus ne vieillissent pas à la même vitesse – notamment en termes d'aptitude à la conduite – et ce simple constat rend inopérante et sociologiquement dangereuse, toute réglementation qui déciderait qu'à partir d'un certain âge, arbitrairement défini, les individus deviendraient inaptes à assumer la tâche de conduite. La prise en compte de la dimension psychologique renforce encore cette conclusion.

Cependant, l'évolution des aptitudes dans le temps ne saurait être sans conséquences dans une logique d'amélioration de la sécurité routière : elle implique la mise en place de dispositions permettant d'identifier et d'évaluer les aptitudes à la conduite afin d'apporter, le cas échéant des traitements correcteurs (qui seront nécessairement individualisés et fondés sur la responsabilisation de chaque conducteur). Cette question sera examinée au chapitre III ci-après.

## **Dimension psychologique des aptitudes à la conduite**

Le principal problème posé est celui de la mesure des aptitudes individuelles. En effet pour parvenir à une compréhension utile du comportement des individus, il est nécessaire de disposer à la fois d'éléments mesurables et d'une description des expériences subjectives. En ce qui concerne les aptitudes mesurées par les tests, on peut citer la batterie générale des aptitudes de Thurstone comprenant :

- l’aptitude générale à apprendre (test de vocabulaire, test de raisonnement arithmétique, test espace à trois dimensions) ;
- l’aptitude verbale (test de vocabulaire, homonyme, synonyme) ;
- l’aptitude numérique (raisonnement arithmétique, habileté à compter) ;
- l’aptitude spatiale (habileté à distinguer les représentations à deux dimensions, à trois dimensions et percevoir les effets de mouvements à trois dimensions) ;
- l’aptitude perceptive ;
- l’aptitude de coordination motrice ;
- l’aptitude de dextérité fine et de dextérité manuelle.

À partir de cette référence générale, il s’agit d’extraire les aptitudes les plus pertinentes pour la conduite automobile afin de concevoir des tests personnalisés adéquats. C’est la batterie de Bonnardel qui est aujourd’hui la plus utilisée : test d’intelligence concrète (B101) ; double labyrinthe de coordination visuo-motrice (B19) ; test de réactions complexes (dit « RCB ») impliquant la coordination main-pied en réponse à des stimuli visuels (lumière) et auditifs (bips sonores).

La batterie de Bonnardel a été utilisée dès 1923 pour le recrutement des conducteurs professionnels par le laboratoire de psychologie de la RATP ; elle reste la plus utilisée pour les cas d’annulation du permis de conduire.

Le recours aux technologies nouvelles a permis d’élaborer des versions informatisées mieux adaptées (entre autre exemples : tests de l’EAP, de l’AFPA, « sécuritests » du docteur Avril, etc.).

Il existe aussi un grand nombre d’outils fabriqués ponctuellement mais sans aucune étude de fidélité (reproduction d’une même mesure dans des conditions identiques), de sensibilité (le test doit être discriminant par rapport à une population étalonnée) et de validité (il faut s’assurer que le test mesure bien ce qu’il est censé mesurer).

Dans le cadre de l’objectif unique qui est le nôtre : induire un processus de perfectionnement des conducteurs pour réduire l’insécurité routière, l’utilisation courante des tests psychologiques (ou, plus précisément psychotechniques) soulève deux types de problèmes.

### Un problème d’opportunité

Faut-il et si oui, à quel moment, imposer à tous les conducteurs un contrôle par examen psychologique comportant d’une part une batterie de tests et d’autre part un entretien (accueil et restitution des résultats) ? Rappelons qu’à l’heure actuelle, une telle obligation est imposée par la loi en cas d’annulation du permis de conduire, et qu’une telle pratique est relativement courante dans le monde du travail (dans les grandes entreprises essentiellement).

Le problème se pose aux trois périodes les plus critiques de la vie du conducteur : les deux ou trois années qui suivent l’obtention du permis de conduire ; à l’âge de 50 ans ; à l’âge de 60 ans.

## Un problème d'éthique

Les questions éthiques posées par les tests appliqués à l'ensemble de la population méritent une attention toute particulière : quelles règles d'applications faut-il respecter ? Quelle est la valeur de l'outil que constituent les tests eux-mêmes ? Comment la prouver de manière à la fois réaliste et objective ?

À cet égard, il convient de suivre des règles d'application fondées sur :

- l'analyse du travail ;
- le choix d'un critère de réussite global, unique et fiable ;
- la définition d'une liste d'aptitudes nécessaires pour réussir ;
- le choix et la construction de tests qui permettent de mesurer ces aptitudes et de décrire ces traits.

En outre, il serait nécessaire (par l'intermédiaire d'expérimentations qui restent à faire) de mesurer la valeur prédictive des tests quant à la prévention du risque, cette mesure devant être croisée avec des critères dont on connaît la fidélité en matière de prévention ; par exemple :

- la réussite à une formation pratique (notes) ;
- la réussite au permis de conduire ;
- l'accident ;
- l'infraction ;
- les fautes professionnelles ;
- la non agressivité ;
- le respect des autres.

Enfin, l'éthique intègre des éléments déontologiques, parmi lesquels il faut souligner : la nécessité, pour toute évaluation, de respecter un protocole scientifique validé par les instances responsables et s'imposant donc à toute personne chargée de l'effectuer ; la nécessité de confier la réalisation des tests à des experts qualifiés et correctement formés, les psychologues ayant reçu une formation à la sécurité routière étant plus particulièrement adaptés à cette tâche.

Sans épuiser le rôle et la place de la psychologie, expérimentale ou clinique, (qui sont abordés dans différents chapitres du présent rapport) dans la formation des usagers de la route et des conducteurs, les considérations qui précèdent conduisent à préconiser des expérimentations : elles sont en effet nécessaires pour apprécier la valeur prédictive des tests du point de vue du risque routier (le suivi de cohortes de sujets pendant quatre ou cinq ans par exemple serait une bonne solution).

De plus, le coût et le caractère discriminatoire de contrôles systématiques obligatoires (qui pourraient en outre être vécus comme des restrictions de liberté) amènent à réserver les bilans relatifs aux aptitudes psychotechniques (ou médicales) à des cas sélectivement identifiés.

---

# Formation permanente du conducteur expérimenté

Exception faite des mesures qui concernent spécifiquement les conducteurs professionnels, rien n'est prévu actuellement pour contrôler techniquement, médicalement et psychologiquement les aptitudes à la conduite après l'obtention du permis de conduire (il n'est pas prévu non plus d'âge maximal à cet égard). Autrement dit, le conducteur titulaire du permis qui acquiert progressivement de l'expérience (dont les statistiques montrent il est vrai qu'elle est un facteur primordial de réduction du risque) est supposé être en permanence un bon conducteur, qui connaît et respecte les règles de la sécurité routière. **Il s'agit évidemment d'une fiction.** D'abord, les aptitudes évoluent dans le temps, comme nous venons de le voir, et les comportements compensateurs ne sont pas toujours automatiques ; ensuite, la conduite automobile, tâche plus complexe que la plupart d'entre nous le croient, car elle sollicite de nombreuses capacités, ne saurait être la seule activité de l'homme où les savoirs initialement acquis ne s'érodent pas, ne deviennent pas obsolètes et s'entretiennent d'eux-mêmes !

Après avoir listé les raisons qui plaident en faveur de la mise en place d'une offre de formation continue pour les conducteurs expérimentés, nous formulerons des propositions concrètes dans ce sens en précisant les modalités générales d'application.

---

## Nécessité d'une formation permanente

Outre l'évaluation des aptitudes, les éléments suivants méritent d'être mentionnés.

- L'expérience a de multiples vertus (confrontation – le plus souvent répétée – avec de nombreuses situations concrètes), mais elle a aussi des inconvénients, notamment celui de faire perdurer les mauvaises habitudes et pratiques.

Concrètement, combien d'automobilistes adoptent inconsciemment une mauvaise position au volant, laissent la main sur le levier de vitesse, croisent les mains au volant, etc. ?

- La réglementation évolue : de nouveaux panneaux apparaissent, de nouvelles règles de circulation sont instaurées, les mesures de sécurité routière s'étoffent. Nombre de conducteurs ont de ce fait des connaissances théoriques insuffisantes et oublient parfois une partie de ce qu'ils ont appris durant leur formation initiale.

- La conception des infrastructures évolue et exige de nouveaux apprentissages : combien de conducteurs aujourd'hui connaissent la meilleure manière d'emprunter un carrefour giratoire ?

- Les équipements de sécurité des véhicules évoluent et exigent le respect de règles d'utilisation précises : combien de conducteurs savent aujourd'hui comment bien utiliser le système de freinage ABS ? Combien connaissent les règles élémentaires de sécurité concernant l'utilisation du téléphone en voiture ?

- Pour la plupart des conducteurs expérimentés, la formation initiale recèle des lacunes, en particulier la méconnaissance des manœuvres d'urgence (freinage, évitement d'obstacles, etc.). En outre, la relative rareté de ce type de situations (il faut d'ailleurs s'en féliciter) ne permet pas l'apprentissage par l'expérience et doit donc faire l'objet d'une formation continue pour être continuellement maîtrisé.

On peut déduire de ce constat quelques objectifs généraux qui devraient figurer dans tout programme de formation concernant les conducteurs expérimentés :

- Actualisation des connaissances en matière de réglementation et de techniques.

- Prise de conscience de ses capacités et de ses limites, en fonction des données physiques et physiologiques impliquées dans l'acte de conduite (vue, ouïe, temps de réaction, coordination motrice, etc.).

- Compréhension des règles essentielles de la conduite et de leur bien-fondé.

- Prise de conscience des trois éléments qui caractérisent la situation de conduite (conduite, véhicule, environnement spatio-temporel) et de leurs interactions.

- Apprendre à régler son comportement en fonction de cette réalité particulière que constituent les autres usagers de la route (et notamment les plus vulnérables : deux roues et piétons) : chaque catégorie de conducteurs a ses spécificités et occupe légitimement une part des espaces publics.

Ces objectifs de formation figurent déjà en partie dans le programme national de formation (PNF), et la table ronde propose de prolonger celui-ci par une partie spécifique concernant les conducteurs expérimentés.

Par ailleurs, la table ronde propose que les nouvelles technologies concernant les transports routiers (téléphones mobiles, dispositif d'aide à la navigation, et plus généralement tout équipement susceptible d'interférer avec les processus attentionnels des conducteurs) fassent l'objet d'études permettant d'évaluer leur impact sur la sécurité.

Les résultats de ces études devraient être portés à la connaissance des usagers de la route, sans préjudice, s'il y a lieu, d'édicter une réglementation applicable à l'égard des appareils issus de ces nouvelles technologies.

L'implication des constructeurs (voir partie 5 chapitre IV) et concessionnaires automobiles est également requise et des propositions ont été formulées à ce titre.

Deux séries de propositions ont pu être formulées quant à la mise en œuvre de la formation des conducteurs expérimentés : les premières concernent le conducteur ; les secondes ont pour objet de garantir l'indispensable qualité des programmes.

---

## **Propositions concernant le conducteur**

Un problème fondamental se pose, qui est d'ailleurs au cœur de l'ensemble de la problématique de la table ronde et qu'on peut exprimer ainsi : faut-il, par voie réglementaire, rendre obligatoire pour tous les conducteurs une formation continue périodique, ou est-il plus opportun de faire confiance aux incitations diverses pour rendre efficace le volontariat ? Dans tous les cas, **l'objectif à terme** est le même : que le plus grand nombre et même la totalité des conducteurs bénéficient de cette formation.

La première solution a le mérite de la simplicité et, de par son systématisme, d'une efficacité relativement rapide ; par contre, elle risque de se heurter à un rejet du corps social – actuellement peu conscient de la nécessité d'une formation continue à la conduite –, d'autant que le contenu de la formation reste à tester et que son impact sur les comportements devra être démontré par l'expérience.

À l'inverse, la seconde solution est plus complexe car elle fait appel à de nombreux partenaires qui doivent d'abord partager les objectifs puis accorder leurs efforts pour les mettre en œuvre ; son efficacité est plus lente car le nombre de conducteurs concernés sera nécessairement plus faible à court terme ; en revanche, elle serait a priori bien acceptée par la collectivité et se prêterait plus aisément à la mise en place d'une pédagogie d'accompagnement (communication, colloques locaux, actions des médias et des collectivités, etc.)

Fidèle à sa ligne de pensée, qui accorde foi à la responsabilité individuelle et à l'expérimentation sociale et cherche à créer une dynamique de tous les acteurs à partir d'objectifs clairement affirmés, la table ronde formule la proposition de base suivante :

- Mettre en place progressivement une formation continue de fréquence décennale pour tous les titulaires d'un permis de conduire et financièrement à la charge de ceux-ci (une périodicité plus réduite peut-être envisagée pour les conducteurs professionnels et les personnes âgées) en s'engageant dans l'immédiat dans deux voies de mise en application :

- Le développement d'une offre incitative faisant appel au volontariat des conducteurs. Nombre d'initiatives locales existent à ce titre : il est nécessaire de mieux les coordonner, de les recentrer en termes d'objectifs et de les faire connaître pour en faciliter l'extension.

L'implication des entreprises dans la prévention des accidents, telle que présentée dans le chapitre IV de la présente partie, relève en grande partie de cette catégorie d'actions.

- Mise en place d'expérimentations, en collaboration avec les entreprises d'assurance, concernant des « **rendez-vous de perfectionnement** » pour les conducteurs expérimentés. On peut considérer qu'une population de 10 000 volontaires, mobilisés par une incitation financière de leur assureur (ce qui constituerait en l'occurrence un précieux aiguillon), permettrait de mettre au point le contenu pédagogique et d'en évaluer les résultats.

En première analyse et à titre indicatif, le « rendez-vous de perfectionnement » proposé pourrait être d'une durée de trois heures et se composer de deux parties : mise à jour des connaissances théoriques (réglementation routière et règles de sécurité) ; conduite commentée (avec un enseignant de la conduite) avec évaluation et conseils (en aucun cas, il n'est préconisé par la table ronde que de tels « rendez-vous » – même s'ils devaient être rendus obligatoires – puissent avoir une incidence sur le droit de conduire). On peut noter qu'il s'agit là comme pour d'autres propositions de la table ronde, d'un « contenu minimal », sans doute insuffisant par rapport aux problèmes à résoudre, mais de nature à susciter le développement d'offres de formation complémentaires sur des bases partenariales.

En outre, les propositions suivantes méritent d'être avancées :

- Instauration d'un rendez-vous pédagogique spécifique pour les accompagnateurs en matière d'apprentissage anticipé de la conduite (voir chapitre I de la partie 3).

- Une incitation – voire une obligation légale – de formation lors de toute première embauche dans un emploi impliquant l'usage d'un véhicule à titre professionnel est également recommandée. Si la voie contraignante de la réglementation est écartée, une recommandation devrait être adressée aux partenaires sociaux, afin que les conventions collectives consignent cette obligation.

• Qu'elle se coule dans un moule incitatif ou obligatoire, la formation permanente du conducteur expérimenté doit s'accompagner d'une politique propre à faciliter la demande sociale.

À cet égard, outre l'implication des entreprises et des assureurs, il est proposé d'instaurer un congé formation pour la durée des « rendez-vous pédagogiques » des accompagnateurs de l'AAC et des « rendez-vous de perfectionnement » décennaux des conducteurs expérimentés.

---

## **Propositions visant à garantir la qualité des programmes**

Les exigences légitimes de tous les partenaires (en premier lieu ceux qui sont financièrement impliqués) en matière de qualité (et donc d'efficacité) de la formation, ainsi que l'apport sans cesse renouvelé des connaissances scientifiques et de la recherche appliquée (médecine, psychologie, sciences de l'ingénieur, etc.) militent en faveur de la création d'une instance scientifique d'évaluation des programmes de formation à la conduite automobile.

Cette préoccupation s'intègre totalement dans le cadre de l'homologation des outils et aides pédagogiques, pour laquelle des mesures particulières ont été proposées (paragraphe 3.3 du chapitre VI de la partie 3).



---

## **Suivi médical (et psychotechnique) des conducteurs expérimentés**

L'étude des comportements et des moyens susceptibles de les modifier s'il y a lieu, ne saurait aujourd'hui faire l'économie des savoirs les plus positifs. Pour l'essentiel, l'empirisme a vécu et cède la place aux disciplines scientifiques, la médecine et la psychologie notamment. Il convient donc non seulement d'en prendre acte mais encore d'en tirer les conséquences qui s'imposent en matière de conduite des véhicules.

La question du suivi médical (et psychotechnique) des conducteurs ne se pose pas d'emblée et exclusivement en termes d'obligation réglementaire à subir une visite médicale (spécialisée ou généraliste), notamment à partir d'un certain âge, comme on a trop souvent tendance à le croire spontanément. C'est d'abord le lieu de poser la question plus fondamentale du rôle des médecins et du système médical dans son ensemble dans la prévention des accidents de la route. Les aspects psychologiques s'y présentent, à ce stade, sous une forme analogue, mais le rôle et la place des psychologues dans la sécurité routière ont été, pour l'essentiel, examinés de manière plus diffuse, tout au long du présent rapport.

Ce rôle est déterminant dans l'évaluation des aptitudes et des capacités à la conduite, qu'il s'agisse de celles requises pour l'obtention du permis de conduire, du permis professionnel ou de la conduite des véhicules par des personnes handicapées. Ce rôle est tout aussi important en ce qui concerne les informations qui doivent être dispensées aux usagers de la route. En outre, la recherche médicale appliquée au problème de la circulation routière et de ses risques mérite d'être développée. Sous tous ces rapports, un accroissement de la formation des médecins paraît un préalable indispensable et c'est par ce point que nous commencerons.

---

### **La formation des médecins**

La formation des médecins aux problèmes de la conduite professionnelle fait l'objet d'enseignements universitaires spécifiques :

ainsi, les universités de Paris V et Paris VI délivrent un diplôme interuniversitaire de médecine des transports terrestres.

Eu égard au développement croissant des transports, la question se pose de savoir si ce genre de formation universitaire ne devrait pas être institué dans l'ensemble des centres hospitaliers universitaires. La question mérite pour le moins une étude.

Par ailleurs, les médecins appelés à siéger dans les commissions primaires départementales du permis de conduire sont contraints réglementairement à suivre des stages de formation initiale et continue organisés par l'école nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR).

Toutefois, ces formations spécialisées et largement ciblées, ne suffisent pas, car elles ne répondent pas au problème principal qui est posé : celui de sensibiliser l'ensemble des médecins aux questions de sécurité routière et de leur inculquer à la fois les connaissances et les réflexes leur permettant de conseiller utilement leurs patients par rapport à la conduite automobile ; ces conseils sont notamment en rapport avec les carences d'aptitude constatées et les médicaments prescrits.

Le médecin de famille a en effet un rôle clé à jouer. Certes, il est soumis au secret médical et ne peut saisir de lui-même les autorités administratives ou les commissions médicales ; cependant, outre des conseils directs au patient, il peut aussi, lorsqu'il identifie un conducteur dangereux pour lui-même ou pour autrui, informer sa famille des risques pour qu'elle fasse elle-même les démarches de signalement.

En conséquence de ces considérations, il est proposé :

- L'introduction d'un enseignement spécifique aux risques de la circulation routière dans la formation initiale des médecins, au cours du deuxième cycle des études.

- Pour les médecins en exercice, compléter leur programme de formation continue par un module relatif à la sécurité routière.

Le premier objectif est de les rendre capables (peu importe à cet égard le vide juridique actuel) de repérer les conducteurs à risques car porteurs de pathologies invalidantes sur le plan physique mais aussi sur le plan cognitif et comportemental.

Une réflexion dans ce sens est à entreprendre, sur la base des stages précités organisés par l'ENSERR.

---

## **Le conducteur et le suivi de ses aptitudes médicales**

Sauf cas d'insuffisance grave et flagrante, aucun examen médical n'est requis pour obtenir le permis de conduire les véhicules de tourisme ; il en va de même pour toute la vie du conducteur.

Un examen de cette sorte est en revanche exigé des personnes souhaitant pratiquer un sport au sein d'un club affilié à une fédération sportive. Cet examen a pour objet de déceler, dans l'intérêt du sujet, les éventuelles contre-indications à la pratique du sport. Sa production est de surcroît exigée chaque année. Il est donc paradoxal que la conduite automobile, qui expose non seulement le conducteur mais encore les autres usagers de la route à des dangers graves, puisse se faire sans examen médical préalable, ni suivi ultérieur.

L'adoption d'une plate-forme de normes européennes d'aptitudes pour obtenir ou renouveler le permis deviendra inévitable.

À cet égard, la table ronde préconise trois dispositions complémentaires :

- Imposer à tout candidat au permis de conduire qu'il produise un certificat médical attestant qu'il ne présente pas de contre-indication à la conduite.

À cet égard, il pourrait être envisagé la création d'un agrément des médecins habilités à délivrer ce certificat médical. Un système analogue existe déjà pour l'aptitude au pilotage d'avions de tourisme.

L'agrément des médecins serait donné par le préfet, et réservé aux médecins ayant reçu une formation adéquate (DIU de médecine des transports terrestres, médecins du travail, médecins titulaires de la capacité de médecine aérospatiale, médecins ayant reçu la formation dispensée par l'ENSERR).

La commission médicale du conseil supérieur des transports serait seule compétente pour évaluer les programmes de formation continue ainsi que les contrôles de connaissances associés applicables aux médecins concernés.

Une commission régionale, composée de trois médecins agréés, pourrait faire office d'instance d'appel et délivrer, si elle le juge opportun, le certificat avec les restrictions et les aménagements éventuels nécessaires.

- Pour ce qui concerne les conducteurs expérimentés (quel que soit leur âge), l'utilité d'un contrôle médicalisé périodique n'est pas prouvée ; les bilans systématiques sont par ailleurs onéreux (surtout s'ils comprennent des tests psychotechniques).

Outre les expérimentations en vraie grandeur relatives aux tests psychotechniques (voir chapitre I), il est proposé d'inclure une « mention conduite automobile » dans certaines visites médicales que l'on peut qualifier « d'institutionnelles » (dans le cadre du travail, des clubs sportifs, etc.). Plus particulièrement, les conducteurs pourraient être incités (par la communication, des incitations des assureurs, etc.) à se soumettre volontairement, à un examen médical à partir de 50 ans par exemple.

C'est en effet l'âge auquel la sécurité sociale offre à tout affilié le droit de solliciter un bilan de santé complet (600 000 examens par an actuellement). Remarquablement bien réalisés, ces examens pourraient

utilement et facilement inclure un contrôle de certaines aptitudes à la conduite.

Il serait à cet égard opportun de saisir le conseil de l'Ordre des médecins afin qu'il invite les praticiens à rappeler à leurs patients l'intérêt qui s'attache à ce qu'ils passent, à l'âge de 50 ans d'abord, puis à celui de 60, et enfin tous les 5 ans au moins au-delà, un examen médical propre à déceler, pour y pallier s'il y a lieu par un traitement adéquat, une éventuelle inaptitude à la conduite.

- Ce qui a été dit ci-dessus s'applique également aux conducteurs les plus âgés qui, néanmoins, ont un facteur de risque routier sensiblement plus élevé à partir de 75 ans.

Il serait peut-être sage de proposer une visite médicale d'aptitude obligatoire avec des tests cognitifs simples (analyse des activités instrumentales de la vie quotidienne, IADL de Lawton) et vérification de l'acuité visuelle à partir du moment où il y a eu déclaration d'accident mettant en cause un conducteur de plus de 75 ans par exemple.

---

## **L'information des usagers**

Au delà des conseils que le médecin traitant peut donner à son patient de façon ponctuelle, le corps médical a un rôle déterminant à jouer dans les campagnes de prévention, d'information et de sensibilisation visant les usagers de la route.

D'abord parce que les usagers sont assurément plus réceptifs à des recommandations émanant des médecins que des responsables de la sécurité routière. Ensuite, parce que ces campagnes doivent s'accompagner de recommandations précises reposant sur des données expérimentales et scientifiques. C'est ainsi, par exemple, que les risques liés à l'alcool et au sommeil doivent être déclinés en fonction de plusieurs critères (âge, poids, prises de médicaments, etc.) car les risques de baisse de vigilance ne sont pas les mêmes suivant les personnes et les conditions de circulation, de même que doivent être précisées les recommandations propres à les circonscrire : hygiène de vie des conducteurs, conseils pratiques sur le sommeil, les durées optimales de conduite, etc.

- Il est donc proposé : d'une part, que les actions d'information et de sensibilisation menées en direction des usagers, notamment celles se traduisant par des distributions de plaquettes sur les autoroutes, ou de messages diffusés par les médias, se fassent avec le concours du corps médical ; d'autre part, que l'attention des responsables de ces campagnes (pouvoirs publics, sociétés d'autoroutes, etc.) soit attirée sur le caractère souhaitable sinon indispensable de ce concours médical.

- En outre, la table ronde, prend acte de l'importance des problèmes de vigilance (la première cause d'accident sur les autoroutes

est l'assoupissement) et constate que des progrès considérables ont été accomplis ces dernières années dans la connaissance de ce phénomène (apnée du sommeil, micro-sommeils, hypovigilances, etc.).

Elle propose qu'une synthèse des savoirs soit établie et que les conséquences opérationnelles soient bien identifiées, afin de donner aux conducteurs des conseils judicieux à cet égard.

Les expérimentations et recherches dans ce secteur doivent aussi être poursuivies.

---

## **Le cas particulier des conducteurs handicapés**

S'il n'est pas le seul, le concours des médecins est indispensable pour permettre aux personnes handicapées de conduire.

À cet égard, il faut noter qu'à Strasbourg, une cellule associant des médecins, une auto-école et le service des permis de conduire de la préfecture a été constituée pour aider les handicapés à passer le permis de conduire.

Cette opération est exemplaire par ses objectifs (éviter l'exclusion que constituerait l'impossibilité de conduire) et par les méthodes qu'elle met en œuvre (coopération efficace entre professionnels de la sécurité routière).

La table ronde suggère aux associations de handicapés de se rapprocher des services préfectoraux et des milieux médicaux pour mettre en place dans chaque département une cellule « handicapés-permis de conduire ».



# Entreprise et sécurité routière

---

Le code du travail fait obligation (art. L 230) aux chefs d'entreprises de « prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des travailleurs. Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, ainsi que la mise en place d'une organisation et des moyens adaptés. »

Si les entreprises ont commencé à mettre en œuvre des programmes de prévention des accidents du travail, l'accident de circulation, parce qu'il se produit la plupart du temps en dehors de l'entreprise, n'est pas encore suffisamment pris en compte.

Selon les données publiées en avril 1995 par la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) sur un total d'environ 781 000 accidents du travail enregistrés en 1994, les accidents de « trajet » et de « circulation mission » ont représenté 108 000 accidents soit 13 % du total. Ils ont entraîné 24 % des arrêts de travail et 25 % des incapacités permanentes consécutives à un accident. Ils sont en outre à l'origine de plus de 55 % des tués par accident du travail, soit 1300 par an. L'insécurité routière dans le monde du travail représente donc un enjeu humain, social et économique majeur aussi bien pour la collectivité nationale que pour les entreprises.

Dans ce contexte, un nombre croissant d'entreprises mènent depuis plusieurs années des actions de prévention qui ont permis de réduire de façon significative et durable le nombre et la gravité des accidents de la circulation liés au travail.

En effet, au-delà de la responsabilité civile et morale que l'entreprise doit assurer dans le domaine de la sécurité routière, il faut souligner que la prévention est économiquement rentable. Elle constitue l'un des outils de l'amélioration de sa productivité et de sa qualité de service rendu ou du produit fabriqué. Il est d'ailleurs clair que les nouvelles techniques de gestion et de fonctionnement des entreprises telles que la mise en œuvre d'un « plan qualité », de méthodes « zéro défaut » ainsi que le transport à « flux tendus » ne peuvent être efficacement développées que si le niveau de sécurité des déplacements est très élevé.

Compte tenu des enjeux ci-dessus, la table ronde a développé un schéma de réflexion à l'usage des entreprises ainsi qu'un ensemble de propositions qui se résument ainsi :

1 – **Considérations spécifiques à l'entreprise** : obstacles à lever, atouts à valoriser, initialisation de la démarche.

2 – **Un schéma de référence**, à adapter à chaque situation particulière : **diagnostic** préalable, programme d'**action**.

3 – Une série de **propositions** visant à faciliter la mise en œuvre d'un programme sécurité routière.

Notons enfin que ce chapitre s'applique à toutes les **entreprises** – et par extension à un grand nombre **d'autres entités** telles qu'**administrations** et **collectivités locales** – qu'elles soient spécialisées totalement ou partiellement dans le transport des personnes ou des marchandises, qu'elles sous-traitent cette fonction ou que le transport « professionnel » n'entre pas dans le champ de leurs activités. Bien entendu, des développements et considérations complémentaires doivent être pris en compte dans le cas des transports professionnels. Ces aspects n'ont pas été traités ici mais il faut souligner que « le tronc commun » et les principes de base restent valables pour toute entreprise ou entité similaire, quelle qu'elle soit.

---

## **Considérations spécifiques à l'entreprise**

### **Les obstacles à lever**

Si les entreprises ont su depuis longtemps engager des actions efficaces pour diminuer le nombre et la gravité des accidents du travail en général, elles ont le plus souvent exclu de leurs démarches la prise en compte du risque routier.

Plusieurs raisons expliquent ce phénomène :

#### **Une méconnaissance des coûts réels pour l'entreprise**

L'organisation du système de gestion des entreprises ne permet généralement pas d'isoler et de comptabiliser avec précision le coût réel des accidents et notamment les coûts induits.

#### **Une banalisation du risque routier et une dilution des responsabilités**

L'insécurité routière est perçue comme un phénomène de société dont le traitement relève de la responsabilité de l'État. Par ailleurs

l'accident routier, du fait qu'il est un risque à haute fréquence est complètement banalisé et se justifie par la fatalité.

### **Un comportement du conducteur non évalué et non pris en compte**

L'accident routier se produit la plupart du temps à l'extérieur de l'entreprise, occasionné par des conducteurs livrés à eux-mêmes qui échappent au contrôle de l'entreprise « impuissante pour agir ». L'acte de conduite n'est pas considéré comme une tâche à part entière, mais comme un acte banal relevant de la responsabilité individuelle de chacun.

### **Un savoir-faire insuffisant**

Il est plus facile de rendre définitivement sûre l'utilisation d'une machine par la mise en place de dispositifs de protection adaptés que de modifier durablement les comportements en matière de sécurité routière. L'action sur les comportements fait nécessairement appel à des techniques complexes et n'est jamais définitivement acquise.

### **Des effets à long terme**

Les résultats des efforts faits par l'entreprise en matière de sécurité routière n'apparaissent pas immédiatement. Il faut en général 1 à 2 ans pour observer les premiers résultats quantitativement significatifs.

D'une manière générale, un programme de sécurité routière exige une modification des habitudes et des modes de travail.

## **Les atouts à valoriser**

### **La rentabilité économique**

C'est le plus important. L'insécurité routière constitue une lourde charge pour les entreprises en coûts directs et en coûts induits. Ces derniers peuvent représenter entre 2 et 3 fois le montant des coûts directs. On constate par ailleurs que ces coûts sont d'autant plus élevés que l'activité de l'entreprise s'exerce dans des domaines à haute performance technologique.

On perçoit donc l'intérêt de l'entreprise à mettre en place une politique visant à réduire le coût de sa sinistralité. L'objectif de rentabilité économique d'un programme de prévention du risque routier, au-delà des aspects humains et sociaux, justifie en permanence sa mise en œuvre et sa pérennisation dans l'entreprise.

### **L'image de marque**

Les entreprises ont le souci de donner d'elles une bonne image de marque. La flotte d'entreprise est un vecteur de communication qui

véhicule cette image. Celle-ci peut être altérée si les véhicules sont sales, mal entretenus, voire accidentés.

Une mauvaise image de marque, même momentanée, a un coût pour l'entreprise (même s'il est difficile voire impossible de le chiffrer) et constitue un frein important au développement commercial de l'entreprise.

### Le climat social

Une bonne maîtrise du risque routier contribue à l'amélioration du bien-être au travail et à l'instauration d'un bon climat social dans l'entreprise propice à l'amélioration de sa productivité.

### Le concept qualité – sécurité

La prise en compte par l'entreprise de la sécurité de ses déplacements professionnels, optimise sa performance en terme de qualité des produits manufacturés ou des services rendus. La prévention est donc un outil essentiel et à part entière de la productivité des entreprises.

Les nouvelles techniques de gestion telles que la mise en place de « plan qualité », de procédures « zéro défaut », la mise en œuvre de techniques de « flux tendus » supposent, pour être efficaces, que la sécurité des déplacements des personnes et des marchandises soit bien maîtrisée.

### L'initialisation de la démarche

La prise de conscience de la nécessité de la démarche peut provenir :

#### De l'entreprise elle-même

Existence d'une culture sécurité de l'entreprise, implication personnelle du chef d'entreprise, forte sinistralité ou accident marquant ayant suscité une réaction dans l'entreprise.

#### D'une incitation de ses partenaires

Compagnies d'assurance, CRAM, chambres de commerce et d'industrie, préfectures. Ces incitations sont d'autant plus convaincantes pour l'entreprise qu'elles proviennent de partenaires habituels de celle-ci et se fondent sur des sources d'informations considérées comme **totale-ment crédibles**. Dans ce domaine en effet, une parfaite connaissance du monde de l'entreprise, de ses finalités et de ses modes de fonctionnement constitue un atout déterminant.

## Des services de l'État

L'État a un rôle d'incitation. Il doit sensibiliser les chefs d'entreprises à l'importance des enjeux. Il doit par la connaissance technique particulière qu'il a du domaine, mettre son expérience au service des entreprises et promouvoir une démarche efficace en liaison et en concertation avec les institutions concernées par le sujet. Il a enfin un rôle d'encadrement et de contrôle.

## Gestion du risque

Une démarche du risque routier en entreprise sera facilitée par l'existence préalable d'une **démarche générale de gestion du risque** en entreprise.

Dans cette hypothèse, l'entreprise bénéficie de ses connaissances en matière technique et organisationnelle pour agir sur les comportements. Il est souhaitable que la prévention du risque routier en entreprise s'intègre dans un projet global de prévention du risque et soit considérée comme un volet de celui-ci.

## Création de réseaux régionaux et nationaux

Enfin la **création de réseaux régionaux et nationaux** spécialisés dans le domaine du risque automobile en entreprise facilitera la démarche tant dans sa phase initiale que dans les développements ultérieurs

---

## Le schéma de référence

Répetons à nouveau que **la volonté du chef d'entreprise** de s'engager dans la démarche et de la gérer dans la durée est **déterminante** pour la réussite du programme. Pour faciliter cet engagement, un diagnostic préalable est généralement indispensable. À la suite de quoi, le programme pourra se mettre en place en s'inspirant des principes et étapes décrits.

## Diagnostic préalable

Il s'agit d'élaborer un **auto-diagnostic** avec éventuellement une assistance initiale extérieure pour former un animateur sécurité interne à l'entreprise, ou d'un diagnostic sous-traité à un organisme externe homologué. La sous-traitance de l'expertise ne doit pas nuire à l'engagement et à l'implication des dirigeants de l'entreprise.

Le diagnostic doit comprendre :

- Une évaluation fine de l'accidentologie actuelle : accidents professionnels bien sûr mais aussi accidents de **trajet domicile-travail**. Les accidents en deux roues et les accidents de piétons doivent y être intégrés.

- Une estimation des coûts directs pour l'entreprise et de ses enjeux.

- Une analyse de l'accidentologie :
  - fréquence et gravité ;
  - analyse de causes et de circonstances ;
  - identification de catégories ou de facteurs prioritaires.

- Parmi les catégories à considérer :
  - les conducteurs « réguliers » et les « occasionnels » ;
  - l'appartenance des véhicules : flotte société, achat, leasing, personnels ;
  - la nature des véhicules : modèles, véhicules particuliers, deux-roues ;
  - les véhicules exposés aux réseaux routiers, ceux restant dans l'enceinte d'installations.

Le diagnostic est essentiel pour bien orienter les actions contenues dans le programme de prévention.

## **Un programme d'action structuré et cohérent**

(Synthèse, voir détails ci-dessous)

L'architecture d'un programme de prévention du risque routier dans l'entreprise repose sur les composantes essentielles suivantes.

- L'engagement des dirigeants ; l'organisation, la gestion des objectifs et des programmes d'actions.

- Des programmes de sensibilisation et de motivation pour entraîner l'adhésion de l'ensemble du personnel.

- Des programmes de formation de perfectionnement à la conduite.

- Des règles, procédures et mesures de contrôles spécifiques au risque routier pour l'entreprise couvrant aussi bien l'entretien et l'équipement des véhicules que leur utilisation ou même des règles de conduite.

- L'analyse des accidents, essentielle pour identifier les mesures correctrices.

- La progression par l'expérience acquise afin de faire évoluer en permanence les actions mises en place au vu des indicateurs de résultats.

Le paragraphe suivant reprend en détail le contenu de chacune des composantes du programme d'action. La taille, la nature, l'activité, la culture sociale de l'entreprise et d'une manière générale toutes ses spécificités sont bien sûr à prendre en compte pour décliner ces références générales de manière appropriée et réaliste.

---

## **Un programme d'action structuré et cohérent (détail)**

### *Engagement des dirigeants, organisation, objectifs et plans d'action*

a) **L'engagement des dirigeants est la clé du succès.** *Cet engagement ne peut être atteint que s'ils :*

- accordent la même importance à la sécurité qu'aux autres critères de réussite de l'entreprise (rentabilité, qualité, coûts, etc.) ;
- l'expriment de manière visible par leur exemplarité et la permanence de leur action.

b) *Le dirigeant met en place une organisation sécurité et fixe des objectifs. Il peut déléguer cette responsabilité à un animateur ou à un coordonnateur sécurité interne ou bien créer et animer un comité directeur sécurité s'il s'agit d'une entreprise ou d'un établissement important.*

c) *Le dirigeant, avec l'aide de son animateur/coordonnateur ou d'un comité sécurité :*

- définit la politique ;
- fixe les objectifs ;
- définit les plans d'actions principaux ;
- suit leur mise en œuvre ;
- suit les résultats ;
- définit les axes de progrès.

d) *Une organisation s'appuyant sur l'ensemble de la hiérarchie qui est responsable de la sécurité pour son secteur, démultiplie la démarche et assure la remontée des informations. En général, cette organisation peut s'inspirer de l'organisation de base de l'entreprise.*

e) *L'encadrement à tous les niveaux est responsable de la sécurité pour son secteur.*

f) *Des fonctions expertes **locales** animateurs/coordonnateurs sont mises en place en fonction de la taille de l'entreprise.*

g) *Le médecin du travail et le CHSCT sont des acteurs importants de la prévention dans l'entreprise.*

### **Sensibilisation et motivation**

*Des actions d'animation et de communication régulières dans l'entreprise suscitent l'adhésion en même temps qu'elles développent des réflexes positifs. Sans elles, un programme de sécurité routière a peu de chances d'être vraiment dynamique, surtout sur le long terme.*

*L'entreprise dispose de supports très variés pour animer son programme de prévention routière :*

- a) *Sondages réguliers du personnel :*
  - *perception du programme, attentes ;*
  - *ses accidents y compris privés (anonymat) et les causes.*
- b) *Animations de toutes natures :*
  - *discussions sur les facteurs de risques spécifiques préparées par un animateur sécurité, par exemple la fatigue, la vitesse, l'alcool, les trajets de proximité,... ;*
  - *communication interne (revues internes, articles de presse,...) ;*
  - *manifestations, stands ;*
  - *conférences d'experts.*
- c) *Challenges internes, collectifs ou individuels.*  
*Célébration des résultats obtenus.*
- d) *Encouragement des initiatives prises et reconnaissance de ceux qui s'impliquent dans la réussite du programme de prévention.*
- e) *Nota. : éviter la dérive toujours possible de motivations d'ordre exclusivement financières, avec bien souvent effets pervers...*

### **La formation**

- a) *L'entreprise doit proposer à son personnel des formations de perfectionnement à la conduite ; de nombreuses formules basées sur des techniques de conduite préventive (« conduite défensive ») sont envisageables depuis des séances courtes de formation théorique à des principes de conduite jusqu'à des formations plus lourdes comprenant une partie pratique sur route, pistes ou lieux aménagés.*
- b) *L'entreprise doit pouvoir trouver des auto-écoles ou des écoles spécialisées homologuées pour assurer ces formations. L'homologation de ces écoles doit garantir que des « principes de conduite » reconnus sont respectés et efficacement dispensés par les formateurs. (voir partie 3, chapitre VII).*
- c) *L'entreprise peut commencer par ses conducteurs les plus exposés – « conducteurs gros rouleurs » – puis l'étendre progressivement aux conducteurs occasionnels.*  
*Pour certains conducteurs, des formations initiales, avant prise de fonction, peuvent être envisagées.*  
*Le retour d'expérience et l'impact sur la sinistralité des employés formés doivent être pris en compte.*
- d) *Ces formations doivent contribuer à promouvoir le comportement recherché :*
  - *respect permanent du code de la route ;*
  - *un « code de conduite » ;*

- conscience du risque et attitude responsable ;
- anticipation, « pied-frein » ;
- adaptation de la vitesse et des distances de sécurité aux circonstances ;
- vigilance ;
- courtoisie et respect de l'autre.

*e) Des formations spécifiques peuvent être envisagées pour le personnel en charge de gérer les flottes de véhicules et pour le personnel en charge de gérer les déplacements de certaines catégories de personnel, ainsi que pour le personnel exploitant « donneur d'ordre ».*

*f) Enfin rappelons que, dans ce domaine, toute formation pour être efficace doit être **continue**. Ceci suppose bien sûr une adaptation à chaque situation. Par exemple, le conducteur grand rouleur devra peut-être suivre un stage de sensibilisation avec conduite sur route ou sur piste tous les 2 ans alors que son collègue plus sédentaire pourra se contenter « d'une piqûre de rappel » tous les 4 ans. Mais il ne faut pas compter sur une formation unique en début de carrière pour satisfaire « une bonne fois pour toutes » les exigences d'un programme de sécurité routière efficace.*

### **Règles et contrôle**

*a) Des règles spécifiques doivent être mises en place afin de maîtriser certains facteurs de risques en allant au-delà de la seule réglementation ; elles sont souvent inspirées par le diagnostic initial et l'analyse des accidents.*

*b) Des règles de conduite, par exemple :*

- kilométrage journalier limité ;
- kilométrage de nuit limité ;
- pas d'arrêt sur les bandes d'arrêt d'urgence d'autoroute (BAU) et bords de route ;
- utilisation du téléphone seulement **si véhicule arrêté** (même avec kit mains libres) ;
- restrictions de conduite en cas de météo très défavorable.

*c) Des règles spécifiques concernant les parcs de véhicules :*

- contrôle régulier des véhicules (en plus du contrôle légal) ;
- équipements de sécurité requis bien définis ;
- conditions d'attribution d'un véhicule société à un employé.

*d) Le respect total du code de la route plus des adaptations aux risques spécifiques dans l'enceinte des installations si nécessaire.*

*e) Une politique alcool et drogue comprise et formellement acceptée par le personnel.*

*f) Des mesures de contrôle doivent accompagner les règles mises en place :*

- contrôle de l'état des véhicules ;

- « audit » de conduite ;
- contrôle effectif de l'alcoolémie (tests) ;
- des baromètres : vitesse, port de la ceinture... dans ses établissements ;
- et bien sûr, contrôle et suivi des accidents et des infractions.

### **Investigation et analyse des accidents**

*Les accidents doivent être analysés en détail sans culpabiliser les employés impliqués mais avec la volonté d'en tirer tous les enseignements :*

- a) Il faut analyser les causes directes, les causes plus profondes, l'évitabilité de l'accident (« arbre des causes »).*
- b) Il faut partager l'expérience largement entre fonctions et établissements.*
- c) Il faut identifier les actions correctrices possibles et les mettre en œuvre de façon concrète et rapide.*
- d) Il faut enfin susciter la « remontée » des presque accidents et des accidents « privés » de façon à enrichir la base des données collectées et à sensibiliser tous les employés au risque d'accident. Ceci, en respectant bien sûr la liberté individuelle.*
- e) La saisie et l'enregistrement de tous les accidents même mineurs donnent les indicateurs indispensables et permettent des analyses de tendances et des analyses statistiques essentielles pour améliorer en continu les programmes mis en œuvre.*

### **Progression par l'expérience acquise**

*Les programmes de prévention sont régulièrement à ajuster en fonction des résultats atteints. À cette fin, l'entreprise doit :*

- a) Suivre des indicateurs de résultats :*
  - baromètres de comportement et de respect des règles là où c'est possible ;
  - presque accidents (si information disponible) ;
  - accidents mineurs ;
  - accidents sérieux.
- b) Procéder à des analyses statistiques même simples.*
- c) Avoir un tableau de bord de réalisation des actions (indicateurs d'effort).*
- d) Procéder à un bilan complet, au moins annuel, des résultats et des programmes en place et définir les nouveaux axes de progrès.*
- e) Communiquer toutes ces informations à son personnel (« transparence et motivation »), voir ci-dessus.*

---

## Propositions

Les propositions ci-dessous ont pour but de faciliter la mise en œuvre du programme d'actions ( 2.1 et 2.2). Elles n'ont pas la prétention d'être exhaustives.

- Inclure un module sécurité routière – si possible au sein d'un module plus global de sécurité du travail – dans le cursus de formation de tous les futurs responsables et techniciens de l'industrie et du commerce (écoles d'ingénieurs, écoles de commerce, BTS, centres d'apprentissage, etc.).

- Diffuser le paragraphe 2 : « Le schéma de référence », synthèse et détail, à toutes les entreprises susceptibles de développer un programme de sécurité routière. Cette communication devrait se faire non par mailing mais à l'occasion de colloques qui pourraient être organisés au niveau départemental, par exemple par les préfetures ou les CCI ou à l'occasion de visites d'entreprises ou d'établissements par les CRAM et les assurances (voir proposition suivante).

- Former des animateurs prévention spécialisés dans le réseau d'assurances, des caisses régionales d'assurance maladie (CRAM) et des chambres de commerce et d'industrie (CCI).

On a vu que l'engagement d'une entreprise dans une démarche de sécurité routière suppose avant tout une implication réelle et durable du chef d'entreprise en personne. Ceci implique que lui-même et son équipe dirigeante soient convaincus de l'utilité de cette démarche. Il est donc indispensable d'utiliser des relais pertinents d'information de sensibilisation et d'incitation, tout au moins au début du programme, à un moment où l'expertise n'existe pas encore dans l'entreprise.

- Former des animateurs prévention spécialisés à l'intérieur des entreprises chargés d'élaborer et de mettre en place un programme d'action, d'en assurer le suivi et d'en mesurer la performance.

Le schéma suivant pourrait être envisagé : la DSCR forme des formateurs (un ou plusieurs par département) en liaison avec l'agence départementale (voir partie 5, chapitre II-2-2-1). Ces formateurs forment à leur tour des animateurs dans les réseaux et dans les entreprises.

- Participation des psychologues à la sensibilisation et à la formation des personnels en entreprise.

L'intervention des psychologues spécialisés dans les actions de sensibilisation et de formation des personnels en entreprise est hautement souhaitable. Ils peuvent être associés à des enseignants de la conduite.

Les interventions peuvent prendre différentes formes :

- sensibilisation des managers ;
- sensibilisation des personnels ;
- sensibilisation des conducteurs ayant posé problème en conduite routière dans l'entreprise dans un passé récent ;

– formation d’animateurs internes à l’entreprise, véritables relais de sécurité routière.

À cet égard, il convient de mettre un frein aux dérapages où l’autoproclamation d’une compétence sans diplôme, ou avec diplômes inadéquats, permet de proposer des actions sur les « comportements » qui n’ont rien à voir avec le travail du psychologue.

Par ailleurs, il est nécessaire de faire prendre conscience aux managers et utilisateurs permanents ou occasionnels des véhicules de l’entreprise, ainsi qu’au personnel dans le cadre des déplacements domicile-travail, de l’importance des notions de psychologie des comportements dans la conduite routière qu’engendre l’activité professionnelle.

La prise en compte du savoir-être dans ses dimensions psychologiques, psychosociologiques et sociologiques relève, en effet, du travail du psychologue. Elle est intimement liée, dans les comportements mis en jeu dans l’acte de conduite, à celle du savoir et du savoir-faire qui concerne l’enseignant de la conduite, constituant ainsi un tout homogène dans l’approche pluridisciplinaire de la sécurité routière.

En conséquence, il importe que la psychologie soit prise en compte dans le schéma de référence méthodologique de prise en charge des risques routiers en entreprise dont la table ronde préconise l’élaboration. De même, les prestataires de services et experts spécialisés dont il est envisagé l’homologation devraient être des psychologues ou des personnes ayant reçu une formation psychologique adaptée à la sécurité routière.

- Amélioration de la qualité des prestations au travers d’une certification appropriée (voir partie 3, chapitre VII).

Le traitement de l’insécurité routière en entreprise peut exiger l’intervention de prestataires de services et d’experts spécialisés rémunérés. Il en existe de plusieurs types :

- des sociétés de conseils spécialisées qui offrent pour la plupart des prestations « clé en mains » ;
- des centres de recyclage et de perfectionnement à la conduite qui proposent des formations théoriques et pratiques sur circuits fermés à la circulation ;
- des écoles de conduite qui développent des enseignements théoriques et pratiques spécialisés.

### **Critères de délivrance de cette homologation**

Deux systèmes d’homologation sont à prévoir. L’un pour les écoles de conduite et les centres de recyclages et de perfectionnement à la conduite, l’autre pour les bureaux d’études spécialisés offrant des prestations « clé en mains ».

Cette homologation serait subordonnée au respect de critères de :

- conformité à des principes généraux incontournables : respect du schéma méthodologique de référence et/ou de cahiers des charges techniques ;
- pédagogie : respect des objectifs pédagogiques contenus dans le PNF ;
- pérennité de l'activité des sociétés de conseils – garanties financières ;
- compétence des consultants et intervenants dans les entreprises.

Cette « homologation » serait délivrée par l'État en association avec des institutions reconnues (CNAM – CCI – Organismes techniques de l'assurance – organismes techniques certificateur de type AFNOR ou bureaux de contrôle).

Cette homologation pourrait être accordée après un délai de mise en conformité.

D'ores et déjà, un guide d'aide à la sélection des prestataires de service pourrait être mis à la disposition des entreprises.

- Obligation légale et conventionnelle de formation spécifique lors de toute première embauche impliquant l'utilisation d'un véhicule à titre professionnel, quel qu'il soit.

Vérification précise par l'entreprise que cette formation a bien été assurée, lors de l'embauche d'un conducteur professionnel ayant déjà travaillé dans une autre entreprise.

- Incitation au tutorat ou parrainage en entreprise des nouveaux conducteurs en double équipage avec un conducteur expérimenté.

- Extension de la FIMO/FCOS <sup>(1)</sup> – déjà prévue pour les poids lourds – à tous les conducteurs professionnels de véhicules légers et deux roues.

- Évaluation de l'aptitude psychologique à l'emploi, notamment dans le cas de conducteurs avec accidents multiples. Ceci par ailleurs suppose un suivi précis de la sinistralité individualisé par conducteur.

- Formation de l'exploitant donneur d'ordre.

- Individualisation de la formation professionnelle continue pour les micro entreprises.

- Intégrer l'action des CHSCT dans le programme de sécurité routière.

Soyons clair ; il faut éviter les deux extrêmes : laisser aux seuls CHSCT la responsabilité du programme de sécurité, car c'est au chef d'entreprise d'assumer cette responsabilité ; ou au contraire les laisser plus ou moins en dehors du programme en les cantonnant dans un rôle formel respectant seulement la lettre de la loi.

(1) FIMO = formation initiale minimum obligatoire.

FCOS = formation continue obligatoire de sécurité (voir chapitre VI ci-après).

L'intégration, pour être efficace, suppose :

a) Une claire définition par l'employeur et le CHSCT du rôle du CHSCT dans le domaine sécurité routière.

b) Une formation appropriée prodiguée aux membres du CHSCT. L'analyse des causes des accidents et les remèdes à y apporter, bien que similaire à celle de l'ensemble des accidents du travail revêt des aspects spécifiques relativement difficiles à appréhender (accident sur la voie publique, comportement individuel).

- Sensibilisation/incitation par les CCI, préfetures et autres acteurs.

- Mise en commun des expériences au sein de colloques. Les sujets suivants pourraient y être traités : formation à l'embauche, formation continue, suivi des résultats, développement de politiques alcool, etc.

- Organisation de challenges sécurité routière interentreprises pour les PME et PMI.

- Incitation des grandes entreprises à étendre les actions de prévention à leurs filiales, leurs fournisseurs et leurs sous-traitants. Parrainage d'autres entreprises.

- Faciliter la création et l'animation de clubs locaux de sécurité routière en entreprise.

- Sensibilisation/motivation par l'État (DSCR).

- Développer les chartes sécurité routière, au niveau départemental. Les chartes devront être conformes au schéma de référence défini ci-dessus.

- Communiquer sur le thème de la prévention du risque routier en entreprise en publiant le bilan des chartes sécurité routière, principalement au niveau départemental.

- Incitations financières/tarifaires par les compagnies d'assurances, avec établissement de contrats de progrès et suivi des résultats.

- Réévaluation par la CNAM de l'incitation financière résultant de l'application du système de calcul des cotisations notamment en ce qui concerne le paramètre « trajet ». Ce dernier est en effet mutualisé, ce qui n'incite pas les entreprises à traiter le problème difficile du « trajet ».

- Évaluation par la CNAM et par les assurances de l'intérêt d'un système de ristournes lié à un engagement de formation continue.

---

## **Conducteurs professionnels**

La table ronde, car tel n'était pas son objet, ne s'est pas penchée systématiquement sur la formation des conducteurs professionnels qui fait par ailleurs l'objet d'une réglementation détaillée et de nombreux groupes de travail temporaires ou permanents.

Nous n'en évoquerons ici que quelques spécificités qui peuvent faire l'objet de recommandations, en cohérence avec l'ensemble des propositions de la table ronde.

Parce que les conducteurs professionnels sont plus souvent sur la route que les autres conducteurs, et donc plus exposés que ces derniers aux risques de celle-ci, leur formation initiale et continue doit être sans faille. De surcroît elle doit parfois être différente, eu égard aux véhicules qu'ils conduisent et aux conditions particulières dans lesquelles, à l'occasion, ils se déplacent. Enfin, une surveillance médicale particulière est requise pour les conducteurs professionnels.

---

### **La formation initiale et le permis de conduire**

Pour être pleinement satisfaisantes, la formation et la conduite du véhicule lors de l'examen du permis de conduire devraient correspondre aux conditions réelles de l'activité ultérieure du conducteur dans le cadre de l'exercice de sa profession.

Il est donc proposé de permettre l'accès aux centres des villes et sur les autoroutes aux formateurs et aux examinateurs du groupe lourd.

Des zones déterminées en ce qui concerne les villes, et des périodes propices s'agissant des autoroutes, pourraient être fixées par les autorités de police compétentes en fonction des exigences de la circulation. Il serait bon, en conséquence, qu'une réflexion ayant pour objet une réforme législative en ce sens soit menée par les pouvoirs publics.

Dans le même esprit d'excellence qui doit prévaloir en ce qui concerne les professionnels de la route, une formation vis-à-vis des situations à risques s'impose au profit des conducteurs du groupe lourd et des ambulanciers, notamment.

Une formation spécifique, par exemple sous la forme d'un stage de conduite de quatre heures, devrait donc être envisagée, ayant pour objet de former les professionnels concernés à la gestion des situations à risques lorsqu'elles surviennent.

Enfin, un apprentissage bien ordonné de la conduite des véhicules du groupe lourd passe assurément par une formation par paliers ; il convient d'avoir fait ses preuves dans la conduite des véhicules lourds les plus aisés à conduire avant d'envisager la conduite de ceux qui le sont moins.

Il est donc proposé d'exiger une expérience minimale de certains véhicules du groupe lourd (dont la durée est à étudier) avant de pouvoir prétendre conduire ceux du niveau supérieur.

---

## **La formation continue**

Deux types de formation professionnelle existent : la formation initiale minimum obligatoire (FIMO) et la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS). Ces formations ne touchent cependant pas tous les conducteurs professionnels, et notamment les conducteurs de véhicules légers et de deux roues.

Il serait bon, en conséquence, qu'une extension de ces formations à l'ensemble des conducteurs professionnels soit envisagée. (voir chapitre IV).

À terme, il serait souhaitable d'envisager une élévation du niveau de qualification des conducteurs professionnels.

À cet égard, la FIMO pourrait être remplacée par des formations professionnelles longues du type CAP, BEP et CFP. Un aménagement de l'AAC devrait être étudié pour permettre la réalisation de cet objectif.

---

## **Le contrôle médical**

L'obtention et le renouvellement des permis du groupe lourd (C, D, et B partiel) sont subordonnés à des visites médicales réglementaires assurées par des commissions médicales départementales, dans le cadre de la législation relative à la sécurité routière et aux transports. Ces

visites interviennent tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 60 ans, puis tous les deux ans au-delà de cet âge. D'autre part, en application du code du travail, des visites médicales d'aptitude au travail sont prévues chaque année pour les conducteurs professionnels. En sus de ces visites, les conducteurs en question doivent subir un examen médical au moment de l'embauche et après certaines interruptions d'activité pour maladie ou accident du travail, sans préjudice de ceux que l'employeur peut demander en cas de doute sur la capacité du conducteur à continuer son activité professionnelle.

Outre la majoration des coûts qu'elles entraînent pour les professionnels, ces deux sortes de visites médicales donnent lieu à des divergences d'appréciation. Elles sont même, dans certains cas, source de conflit entre les médecins du travail et ceux des commissions départementales.

Il est donc proposé de soumettre l'ensemble des permis du groupe lourd (C, D et dans certains cas B) à une procédure unique, celle de la capacité professionnelle à la conduite, étant rappelé qu'un régime de cette sorte est applicable à certains professionnels (chauffeurs de taxi, ambulanciers, etc.).

Délivrée par un médecin agréé, cette capacité professionnelle aurait une validité d'un an. Un examen de contrôle interviendrait chaque année. Un examen plus complet, analogue à l'examen initial, interviendrait tous les cinq ans. À partir de 60 ans, la périodicité de cet examen deviendrait biennale, et annuelle après 70 ans. Une commission régionale d'appel composée de trois médecins agréés pourrait être saisie en cas de contestation.



---

## Pédagogie des sanctions

---

Ainsi que nous l'avons évoqué en introduction, le champ de réflexion de La table ronde est centré sur la formation du conducteur et non pas sur le volet répression. Néanmoins à la simple lecture des comptes rendus de jugements portés sur des problèmes de sécurité routière (infractions, accidents, etc.) il apparaît très vite que les sanctions peuvent se réduire à une simple punition ou peuvent aussi inclure un élément pédagogique important. C'est ce dernier aspect qui a été analysé par un groupe spécialisé de la table ronde formé de magistrats, représentants des forces de l'ordre, médecins et professionnels de la sécurité routière.

Le groupe a étudié le problème dans son ensemble, analysé un certain nombre d'expérimentations et fait des propositions de valorisations pédagogiques dans les 5 domaines suivants :

- poursuites judiciaires ;
- jugements ;
- exécution des jugements ;
- formation des magistrats ;
- réhabilitation des conducteurs buveurs excessifs.

---

### **Poursuites judiciaires et revalorisation pédagogique des sanctions**

Les poursuites se situent en amont de la sanction. Elles ne figurent donc pas, a priori, dans les préoccupations de la table ronde.

Celle-ci a néanmoins estimé qu'il était opportun d'y réfléchir car, à bien des égards, les poursuites ont une influence sur la sanction. C'est pourquoi elle s'est intéressée aux modalités selon lesquelles les agents verbalisateurs interpellent les automobilistes à l'occasion des infractions et au rôle du procureur de la République.

## **L'interpellation**

La façon dont s'effectuent, au quotidien, les interpellations des conducteurs en infraction par les forces de l'ordre ne saurait être considérée comme étrangère à une certaine culture de la route et de ses risques que la table ronde cherche à promouvoir, dans le but de faire reculer l'insécurité routière par une sensibilisation de l'ensemble des usagers de la route.

En outre, la table ronde s'est intéressée aux actions, plus ponctuelles, que certains services de police ou de gendarmerie mènent en matière d'interpellations et que l'on pourrait qualifier d'« interpellations pédagogiques » car elles donnent lieu à un avertissement et à des recommandations et non à l'établissement de procès-verbaux.

### **Les interpellations au quotidien**

L'auteur d'infraction est d'abord confronté aux agents chargés de la constatation de l'infraction ; et comme ces agents, à ce stade de la procédure, incarnent en quelque sorte la loi sinon la justice à l'exercice de laquelle ils concourent, leur rôle n'est pas neutre. De surcroît, surtout lorsqu'elle présente un contenu éducatif appelant, par sa nature même, le désir du conducteur de s'amender, la sanction est d'autant plus positive qu'elle est frappée du sceau d'une bonne administration de la justice, dont le premier moment commence avec l'interpellation et le procès-verbal de constatation de l'infraction.

Il importe donc que les agents verbalisateurs fassent montre, en toutes circonstances, d'une compétence juridique et technique sans faille, d'une courtoisie n'excluant pas la réserve et la dignité qui s'attachent à l'exercice de leurs fonctions, et du plus vif souci déontologique.

Certes, les fonctionnaires de la police et de la gendarmerie nationale en charge principalement de la circulation sont largement sensibilisés à cet aspect de leurs missions. Il n'est cependant jamais vain, en ce domaine comme en d'autres, de rappeler régulièrement les règles et les principes les plus fondamentaux.

De surcroît, certains agents verbalisateurs ne sont pas aussi au fait des choses que ceux de ces formations spécialisées. Les fonctionnaires habilités à constater les infractions à la police de la circulation routière sont en effet nombreux et relèvent de divers services et administrations : officiers et agents de police judiciaire de la police et de la gendarmerie nationales autres que ceux appartenant aux formations spécialisées, agents de l'administration des douanes, contrôleurs des transports routiers, etc.

Sous forme d'une circulaire interministérielle (Justice, Défense, Intérieur, Transports, Budget), tous les fonctionnaires investis d'un pouvoir verbalisateur en matière de police de la circulation routière devraient être dotés d'instructions permanentes leur rappelant le soin avec lequel les interpellations des automobilistes en infraction doivent être effectuées.

Cette circulaire devrait être renouvelée et actualisée régulièrement.

### **Les « interpellations pédagogiques »**

Les services de police et de gendarmerie organisent, ponctuellement, des opérations ayant pour objet de sensibiliser les automobilistes en infraction sur leur manière de conduire. Les modalités de ces opérations se présentent comme suit : pendant une période très brève et strictement déterminée, dans un secteur bien délimité, par exemple une portion de voie particulièrement dangereuse, les fonctionnaires des services concernés interpellent les automobilistes à l'occasion d'une infraction ne leur dressent pas de procès-verbal. Ils attirent leur attention sur la gravité de l'infraction commise, les conséquences qu'elle aurait pu avoir et les poursuites auxquelles, en d'autres temps et en un autre lieu, ils se seraient exposés.

Recommander la pratique des interpellations pédagogiques à l'occasion d'une infraction sans procès – verbal au moyen d'instructions adressés aux services de police et de gendarmerie et au procureur de la République.

Il est bien entendu que ces pratiques (ponctuelles) resteraient soumises à autorisation du procureur de la République. Par ailleurs il semble prudent que la chancellerie analyse plus à fond la proposition pour déterminer si les « interpellations pédagogiques » ne recèlent pas d'effets pervers. Une phase d'expérimentation limitée pourrait ainsi être envisagée.

### **Le rôle du procureur de la République**

Celui-ci tient de l'article 40 du code de procédure pénale, le pouvoir d'appréciation de l'opportunité des poursuites. Il peut poursuivre ou classer sans suite les plaintes, les dénonciations et les procès-verbaux.

Ce texte ouvre au procureur de la République la possibilité d'inciter le conducteur auteur d'une infraction à suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. C'est ce que fait par exemple le procureur de la République de Rennes. Dans le même ordre d'idée, le procureur de la République d'Evry a pu, avant la tenue d'une audience, inviter les personnes poursuivies à assister à la projection d'un film sur les dangers qui s'attachent à la circulation routière. Le parquet de Cherbourg a fait de même.

### **Les stages de sensibilisation à la sécurité routière : l'exemple du parquet de Rennes**

Le régime de l'opportunité des poursuites permet au procureur de la République de procéder à un classement des infractions sous condition. En d'autres termes, une alternative aux poursuites est possible, dont le procureur de la République est juge. Il peut, par exemple, renoncer

aux poursuites lorsque la personne accepte, de son plein gré, de se soumettre à un traitement médical ou de suivre un stage de formation. La possibilité ainsi offerte au procureur de la République est notamment rappelée par une circulaire de la chancellerie (Crim. 92-13 SDJC) du 2 octobre 1992 sur les réponses à la délinquance urbaine.

Certains parquets, et c'est le cas de celui de **Rennes**, utilisent l'alternative aux poursuites dans le domaine des infractions au code de la route. L'alternative consiste dans le suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

À cet égard, le procureur de la République mène une double action : la sensibilisation des automobilistes d'une part, la sensibilisation des jeunes cyclomotoristes d'autre part.

a) Les stages de sensibilisation à la sécurité routière proposés aux **automobilistes** infractionnistes sont les stages prévus par les articles L. 11-6 et R. 259 et suivants du code de la route, c'est-à-dire ceux qui, dans le cadre du régime du permis à points, peuvent être spontanément suivis pour récupérer des points.

Le parquet autorise les stages en question en cas d'infraction aux articles R. 10 ou R. 233-5 du code de la route. Ces textes répriment, respectivement, le dépassement de vitesse compris entre 40 et 45 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée, et la conduite en état alcoolique caractérisée par la présence dans le sang d'une concentration d'alcool pur égale ou supérieure à 0,80 gramme pour 1 000 ou par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 0,40 mg par litre. (Nota. – La contravention pour conduite en état alcoolique de 0,50 à 0,80 gramme pour 1000, relève, elle, de l'amende forfaitaire)

Les excès de vitesse compris entre 30 et 39 km/h au-dessus de la vitesse autorisée, qui donnent lieu à poursuite selon la procédure de l'amende forfaitaire, et le délit de conduite en état alcoolique, qui aux termes de l'article L. 1<sup>er</sup> du Code de la route est réalisé par la présence dans l'air expiré ou dans le sang d'un taux d'alcool pur supérieur à celui prévu par l'article R. 233-5 du Code de la route, ne font pas, en revanche, l'objet de la procédure d'alternative aux poursuites.

Pour bénéficier du stage, les contrevenants ne doivent pas avoir d'antécédent judiciaire relatif à des infractions au code de la route. Ils ne doivent pas, de surcroît, avoir bénéficié d'un stage du même type antérieurement.

Sur le plan pratique, la procédure débute avec la constatation de l'infraction par l'agent verbalisateur de la police ou de la gendarmerie nationales, qui remet au contrevenant un formulaire de proposition de stage.

Le contrevenant dispose d'un délai de trois jours pour renseigner le formulaire de demande d'admission en stage et l'adresser à l'officier du ministère public. Cette demande suspend les poursuites.

Si le stage est accepté par le ministère public, et s'il est suivi avec assiduité et sérieux dans les délais impartis, l'officier du ministère public, au vu du rapport de stage, procède au classement sans suite de la contravention.

Le coût des stages pour automobilistes, organisés par les organismes agréés dispensant des formations permettant de récupérer des points dans le cadre du régime du permis à points, est certes d'un montant élevé. Le stage, qui s'étale sur deux jours, coûte environ 1 500 F. Mais ce coût est supporté par le contrevenant et non par la collectivité publique. D'autre part, le contrevenant a intérêt à le suivre : il conserve son capital de points et échappe au paiement de l'amende qui, s'agissant des contraventions considérées, peut s'élever jusqu'à 5 000 F, même s'il est vrai que le maximum de la peine est rarement prononcé.

**Nota** : La table ronde émet une appréciation favorable sur cette approche mais ne préjuge pas la question de savoir si les stages suivis sont totalement satisfaisants, et notamment ceux prévus par les articles L. 11-6 et R. 259 et suivants du code de la route, dont le programme est fixé par l'arrêté du 25 juin 1991 pris pour l'application de ces articles, ou si les stages en question, et plus spécialement leur contenu, méritent d'être modifiés de quelque façon : introduction dans le programme de sensibilisation de tests psychologiques permettant à tout stagiaire de prendre conscience de ses limites et possibilités dans le domaine de la conduite, généralisation, alors qu'il n'est pas actuellement systématique, de l'entretien personnalisé que le stagiaire peut avoir avec un psychologue, prescription plus fréquente d'une séance de conduite au cours du stage, etc.

b) Du 20 au 31 janvier 1997, le parquet de Rennes a également utilisé la procédure d'alternative aux poursuites à l'égard des **jeunes conducteurs de cyclomoteurs** pouvant être conduits sans permis.

Les conducteurs concernés étaient ceux âgés de 16 à 19 ans et ayant commis une infraction de nature à mettre en danger leur propre sécurité ou celle des tiers : non-respect du stop ou du feu rouge, refus de priorité, circulation en sens interdit, défaut de port du casque, d'éclairage, etc.

Lors de la commission de l'infraction, les jeunes conducteurs étaient informés qu'ils pouvaient, avec le consentement des parents en cas de minorité, échapper à la sanction pénale en suivant un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

Le stage en question, d'une durée de trois heures, s'est déroulé le 19 février dernier dans les locaux de l'hôtel de police. Il a été assuré par du personnel de la Prévention Routière.

Le coût des stages en faveur des jeunes cyclomotoristes est d'un montant modeste. La Prévention Routière de Seine-Maritime, par exemple, organise pour tout public des stages de sensibilisation, d'une durée de 4 heures, d'un montant de 300 F par stagiaire. De tels stages peuvent de surcroît bénéficier de subventions de la part des collectivités locales. La difficulté est plutôt d'ordre organisationnel. Il faut en effet

qu'une association organise le stage, qu'un protocole soit conclu entre le procureur et l'association, que des locaux soient trouvés, etc. Mais ce qui a été fait cette année en Bretagne, par le parquet de Rennes et la Prévention Routière, montre que la difficulté évoquée peut être surmontée.

### La pratique des parquets d'Évry et de Cherbourg

Au cours de cette année et déjà l'an passé, le préfet et le procureur de la République de l'Essonne se sont mobilisés contre l'insécurité routière, engageant diverses actions alliant répression et sensibilisation.

Ils ont notamment mené des opérations ayant pour objet de faire prendre conscience aux usagers de la route que les accidents, à l'origine desquels se trouvent souvent l'alcool et la vitesse, sont dans bien des cas une affaire de comportement des conducteurs.

Dans le cadre de ces opérations, le procureur de la République, à l'occasion d'une audience du tribunal correctionnel consacrée au jugement de plusieurs personnes poursuivies pour des délits au code de la route, a présenté à celles-ci un film réalisé par les services d'incendie et de secours et montrant, sous la forme d'images propres à restituer la douloureuse réalité des accidents de la route, ce qu'il en est de ces derniers : la violence physique du choc, les corps meurtris, les personnes évacuées mortes ou gravement blessées sur des civières, le désarroi et le malheur qui se lisent sur le visage de ceux qui ont eu un des leurs touchés.

L'impact psychologique provoqué par de telles images est certain, même si leurs effets sur le comportement est controversé. Il peut déboucher sur une salutaire prise de conscience des dangers de la route chez ceux qui sont confrontés à ces images. C'est pourquoi, la table ronde recommande que cette initiative soit au nombre de celles que les procureurs de la République peuvent utiliser lorsqu'ils entendent, sans nuire à la répression, mener une action de sensibilisation en direction des conducteurs dont le comportement au volant est répréhensible.

À cet égard, le tribunal correctionnel de **Cherbourg** est allé encore plus loin. Il a fait installer, à l'intérieur de la salle d'audience, un dispositif comportant du matériel vidéo et des téléviseurs, afin qu'à chaque audience consacrée aux délits liés à l'alcool au volant, les prévenus assistent à la projection d'un film de sensibilisation. L'installation, d'un montant de 60 000 F, a été financée à 25 % par le Conseil Général et à 75 % par l'État (ministère de la justice).

### Propositions

a) Adresser une circulaire au procureur de la république, ainsi qu'une note d'information relatant les 3 démarches précitées et toute autre de même nature.

La circulaire pourrait reprendre les dispositions consignées dans la note d'orientation relative aux classements sous condition et à la médiation en matière pénale élaborée par la chancellerie au cours du mois d'octobre 1992.

Cette note d'orientation indique : d'une part, que le classement sous condition constitue une voie médiane à adopter dans le cas où les poursuites systématiques ne sont pas plus satisfaisantes que les mesures de classement sans suite ; d'autre part, qu'il revient aux procureurs généraux de veiller, dans le respect propre des pouvoirs des procureurs de la république, à ce que chaque parquet détermine les critères de poursuites ou de classement sous condition et se dote des moyens nécessaires pour mener une politique de classement sous condition, contentieux par contentieux ; enfin, que les stages de sensibilisation à la sécurité routière constituent une alternative aux poursuites qu'il convient de privilégier en ce qui concerne les contraventions au code de la route.

b) Suggérer à l'instar de ce que font les parquets d'Evry et de Cherbourg, que des films de sensibilisation aux risques de la route soient le cas échéant projetés à l'occasion du jugement des délits routiers. Dans cette optique, il est préconisé que des audiences soient spécialement consacrées aux délits en question.

c) D'une manière plus générale, la chancellerie pourrait adresser à l'ensemble des procureurs de la République une circulaire leur rappelant les initiatives qu'ils peuvent prendre en matière de sensibilisation des auteurs d'infraction au code de la route, et la manière de les mener à bien sur le plan organisationnel, matériel et financier, en concertation étroite avec les préfets.

d) Enfin, harmoniser et coordonner les alternatives aux poursuites.

L'expérience acquise par certains procureurs doit profiter à tous, et la chancellerie peut à cet égard jouer un utile rôle d'information.

---

## **Jugement et revalorisation pédagogique des sanctions**

Sauf en ce qui concerne les délits, du fait de leur jugement en audience, les infractions au code de la route donnent lieu à un contentieux de masse, de nature contraventionnelle. Les sanctions ne peuvent donc pas, dans ce cas, être particulièrement personnalisées.

### **Les délits**

Les sanctions qui leur sont applicables peuvent être personnalisées et recevoir un contenu éducatif soit dans la cadre du sursis avec

mise à l'épreuve, soit dans le cadre d'une annulation du permis de conduire, soit à l'occasion du prononcé d'une peine de travail d'intérêt général.

- Dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve, ainsi que dans celui de l'ajournement de la peine avec sursis, le tribunal peut imposer au condamné de suivre un enseignement ou une formation professionnelle ou de se soumettre à des mesures d'examen médical, de traitement ou de soins, même sous le régime de l'hospitalisation. Le juge peut, par exemple, prescrire le suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière en cas d'accident lié à un excès de vitesse, ou un traitement médical à l'endroit d'un conducteur alcoolique auteur d'une infraction délictueuse. À cet égard, aucune modification juridique n'est proposée.

- Une mesure d'annulation du permis de conduire qui, en vertu de l'article 15 du code de la route, est de plein droit dans certains cas de récidive (délit de conduite en état alcoolique, délit de fuite, homicides ou blessures involontaires prévus par les articles 221-6 et 222-19 du code pénal et conduite du véhicule par une personne touchée par une mesure de suspension ou de rétention du permis de conduire), ne comporte pas, en soi, un caractère éducatif. Elle oblige cependant, et c'est par ce biais qu'elle acquiert un tel contenu, celui qui est frappé d'une telle sanction à repasser le permis de conduire, sous réserve qu'il soit reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais. Dans les conditions actuelles, cette mesure a très peu de valeur pédagogique ; il est recommandé de la compléter par la proposition suivante :

Étudier et évaluer l'efficacité de l'obligation, préalablement à l'examen du permis de conduire, de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière du type de ceux prévus par l'arrêté précité du 25 juin 1991 pris en application des textes réglementant le permis à points ; ainsi qu'un stage de conduite sur piste propre à sensibiliser ce type de conducteurs.

Cette proposition devra être revue à la lumière du permis de conduire modifié suivant les propositions de la table ronde et après vérification de l'efficacité de l'examen actuel d'aptitude médicale et psychotechnique.

- En application de l'article L. 1<sup>er</sup>-1 du code de la route, le juge peut prescrire l'accomplissement d'une peine de travail d'intérêt général à l'encontre de ceux qui ont commis certaines infractions : conduite délictueuse en état alcoolique, délit de fuite, refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un agent de la force publique, conduite, en état de récidive, d'un véhicule sans permis, etc. Si elle est effectuée dans un service de secours aux accidentés, une peine de travail d'intérêt général peut constituer un utile instrument de sensibilisation aux dangers de la circulation routière. Le problème, s'agissant des infractions au code de la route, est que cette peine revêt le caractère d'une peine complémentaire se cumulant, contrairement au régime de droit commun, avec la peine d'amende.

Or, comme la peine de travail d'intérêt général ne peut, en vertu de l'article 131-8 du code pénal, être prononcée contre le prévenu qui la refuse, celui-ci n'est pas enclin à accepter d'accomplir une telle peine, en sus de la peine d'amende.

La peine de travail d'intérêt général susceptible d'être prononcée dans le cadre du code de la route devrait cesser de constituer une peine complémentaire, ce qui est d'ailleurs souvent le cas dans la pratique.

Il serait bon qu'elle devienne, conformément au droit commun de l'article 131-9 du code pénal, une peine principale ne pouvant pas être prononcée cumulativement avec une peine d'amende. Bref, afin que le juge prononce l'une ou l'autre peine et non l'une et l'autre, il est proposé une réforme législative ayant pour objet d'aligner les dispositions prévues par l'article L. 1<sup>er</sup>-1 du code de la route relatives au travail d'intérêt général sur celles que prévoit à cet égard l'article L. 131-9 du code pénal. (Rappelons que, quelle que soit la formule retenue, le consentement du condamné est requis).

## **Les contraventions**

L'automatisme de la sanction est la caractéristique dominante des contraventions au code de la route. Les articles 529-7 et suivants du code de procédure pénale prévoient, en effet, pour les contraventions de l'espèce des quatre premières classes, que l'action publique est éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire minorée ou majorée pouvant être acquittée soit entre les mains de l'agent verbalisateur au moment de la constatation de l'infraction, soit auprès du service indiqué dans l'avis de contravention dans un certain délai à compter de la constatation de l'infraction ou de l'envoi de l'avis de contravention à l'intéressé ; ce délai est de trois à trente jours suivant qu'il s'agit de l'amende forfaitaire minorée ou majorée.

Ce dispositif permet de faire l'économie d'un jugement. Il n'est cependant pas propice, comme peut l'être la comparution devant le juge, à une prise de conscience de la dangerosité du comportement constitutif de l'infraction.

Le dispositif – automatisme de la sanction – pourrait être mis à profit pour asseoir une action de sensibilisation des conducteurs auteurs d'une infraction. Le dépliant qui leur est remis par l'agent verbalisateur à l'occasion d'un manquement à la réglementation se traduisant par une diminution du nombre de points affectés au permis de conduire, ou l'avis de contravention qui leur est adressé lorsqu'ils n'ont pas acquitté le montant de l'amende entre les mains de l'agent verbalisateur, pourrait comporter une mention rappelant l'intérêt qui s'attache à un strict respect des dispositions prévues par le code de la route. Ainsi, le contentieux de masse des contraventions au code de la route pourrait donner lieu à une action, elle aussi de masse, de sensibilisation aux risques qui s'attachent à la violation du code de la route.

Le coût de cette mesure serait quasiment nul, s'il était possible, par une légère modification du dépliant ou de l'avis de contravention, d'insérer dans le texte de ceux-ci un message de sensibilisation en direction des conducteurs concernés.

L'automatisme caractérise également le dispositif prévu par les articles L. 16 et R. 255 et suivants du code de la route relatifs au retrait progressif des points dont le permis de conduire est affecté en cas d'infraction au code de la route.

Heureusement, ce dispositif présente également un volet préventif et pédagogique nettement affirmé par les stages de sensibilisation à la sécurité routière que le conducteur peut suivre pour récupérer partiellement son capital en cas de perte de points.

---

## **Exécution des jugements et revalorisation pédagogique des sanctions**

### **La publicité du jugement**

L'exemplarité de la peine ne joue que si l'opinion publique est informée de la sanction prononcée. C'est pourquoi, la publicité des jugements revêt une grande importance.

Certes, la presse locale rend compte des audiences consacrées aux jugements des délits en général et des délits concernant la circulation routière en particulier. Mais la place faite à ces derniers pourrait être plus grande.

Il est recommandé, que les procureurs de la République disposent d'instructions leur rappelant les initiatives qu'ils peuvent prendre (« point presse » ou communiqué de presse détaillé) pour donner, par l'intermédiaire des médias, la plus grande publicité aux jugements rendus en matière d'infractions au code de la route.

Dans le même ordre d'idée, le secrétaire de la commission départementale de suspension du permis de conduire présidée par le préfet devrait s'employer à susciter l'intérêt de la presse par des communiqués ou des rendez-vous propres à la mobiliser. Une circulaire adressée aux préfets par le ministre chargé des transports et le ministre de l'intérieur devrait permettre d'atteindre cet objectif.

### **Les structures d'accueil des condamnés à une peine de travail d'intérêt général**

La possibilité donnée au juge de prononcer une peine de travail d'intérêt général à titre de peine principale ne peut que rester lettre morte

si les structures d'accueil des personnes condamnées n'existent pas en nombre suffisant.

Il est d'autre part souhaitable que la mission des organismes d'accueil ne soit pas étrangère aux dangers que comporte la circulation routière (antennes de secours aux accidentés de la route de la Croix-Rouge Française, services des urgences dans les hôpitaux, etc.).

Inciter les organismes d'accueil à recevoir des personnes condamnées à une peine de travail d'intérêt général.

À cet égard une politique de subventions abondant les budgets desdits organismes pourrait peser favorablement sur leurs décisions en ce domaine.

### **La sensibilisation de la population carcérale**

Les personnes incarcérées à la suite de condamnations prononcées pour des délits routiers sont rares. Les peines qu'elles purgent sont de surcroît relativement brèves et des actions spécifiques de formation ou de sensibilisation en leur direction ne paraissent pas s'imposer avec évidence.

En revanche, et parce qu'elles concourent à la réinsertion sociale des détenus, les opérations permettant à certains d'entre eux de passer le permis de conduire en prison doivent être encouragées.

En outre, la population carcérale pourrait être utilement touchée, à l'égal de ce qui se fait dans les établissements scolaires, par des semaines de « prévention aux risques de la route » du type de celles qu'organisent, en conjuguant leurs efforts, les différents acteurs, publics et privés concernés par la sécurité routière (préfecture, département, compagnies d'assurance, Croix-Rouge, associations, etc.).

Ces semaines d'action sont en général menées autour des animations suivantes : « la voiture tonneau » et la ceinture de sécurité, le simulateur d'alcoolémie, l'apprentissage des « gestes qui sauvent », une représentation théâtrale sur le thème de l'alcool, etc.

---

### **Revalorisation pédagogique des sanctions et formation des magistrats**

La poursuite des infractions au code de la route requiert assurément du procureur de la République une connaissance approfondie des actions qu'il convient de mener suivant la nature de l'infraction et le comportement du conducteur.

De même, la conduite des audiences du tribunal correctionnel et du tribunal de police consacrées aux infractions au code de la route soulève bien des difficultés.

La réalité de ces audiences est bien connue. Sauf exception, la victime, lorsqu'il y en a une, est bien vite oubliée du fait du règlement positif des dommages par les compagnies d'assurance ; il n'y a que les personnes qui ont été un jour victimes d'un accident ou dont un des proches en a souffert qui sont sensibles au sort de la victime. D'ailleurs, dans la plupart des cas, il n'y a pas de victime ; on juge l'auteur d'une infraction qui aurait pu avoir des conséquences graves : excès de vitesse, conduite en état alcoolique, non-respect de la réglementation, etc. Pour sa part, le prévenu a du mal à se considérer comme un délinquant : s'il n'y a pas eu de victime, sa présence au banc des accusés l'étonne ; et s'il y en a une, il a tendance à soutenir que la route comporte bien des dangers dont tout monde peut un jour ou l'autre pâtir. Enfin, les professionnels de la justice font souvent montre, à la mesure du contentieux de masse qu'ils ont à traiter, d'une lassitude et d'un désintérêt qui n'ont d'égal que leur hésitation à s'émouvoir pour des comportements délictueux dont eux-mêmes peuvent un jour être les auteurs.

Dans ces conditions qu'il s'agisse de l'exercice des poursuites par le procureur de la République ou de la conduite, par le tribunal correctionnel ou le tribunal de police, des audiences consacrées aux infractions au code de la route, la formation des magistrats ne va pas de soi. Une formation particulière de ceux-ci paraît donc indispensable.

Dispenser un enseignement spécifique de quelques heures aux élèves en formation à l'école nationale de la magistrature. Des conférences pourraient être envisagées pour ceux qui suivent des stages dans le cadre de la formation continue.

---

## **Réhabilitation des conducteurs buveurs excessifs récidivistes ou alcoolo-dépendants**

La consommation excessive d'alcool occasionnelle et répétée ou habituelle pose un problème grave de sécurité routière, que ne peut résoudre une sanction pénale à caractère ponctuel. Il ne s'agit pas là d'un écart isolé, mais d'un processus inscrit dans le temps, asservi à des habitudes sociales ou à une dépendance biologique ancienne. Dans ce cas, le traitement ponctuel n'est pas adapté. La démarche doit être, elle aussi, inscrite dans le temps et doit être à la fois thérapeutique, éducative, et réhabilitatrice.

Lorsque les contrôles d'alcoolémie étaient réalisés sur échantillons de sang, les DDASS étaient toujours informées des cas d'alcoolémies excessives. Elles pouvaient alors intervenir auprès des intéressés et

leur proposer une consultation avec accompagnement et suivi médical et social si besoin était. Ce système donnait satisfaction et a permis de nombreux « sauvetages ».

Actuellement, la quasi totalité des contrôles sont faits par les agents des forces de l'ordre sur échantillons d'air expiré et en dehors du circuit médical. Les DDASS ne sont plus informées et ne reçoivent plus systématiquement l'information des alcoolisations excessives. Le circuit efficace d'aide et de réhabilitation des buveurs excessifs est de ce fait rompu. Il est tout à fait regrettable de se priver ainsi d'un bon système de traitement d'un grave problème de santé publique et de sécurité routière.

Le grand intérêt de cette démarche médico-sociale est indéniable, car même si elle est soumise au volontariat des intéressés, elle permet de développer l'information sur les dangers de l'alcool chez un grand nombre d'entre eux et, pour certains, de les orienter progressivement vers une meilleure hygiène de vie et une plus grande sécurité. Elle est la seule issue thérapeutique des buveurs alcoolo-dépendants et des récidivistes. Encore faut-il qu'elle soit initiée par les services chargés de la répression. C'est ce que font le Parquet du TGI et la gendarmerie de Salerne, le TGI de Strasbourg avec le CDPA du Bas-Rhin et le CHAA de l'hôpital civil de Strasbourg.

La collaboration entre les autorités administratives et judiciaires d'une part et les CHAA d'autre part revêt le plus grand intérêt pour la prévention du risque de l'alcoolisation au volant et pour la réhabilitation des intéressés. Il est hautement souhaitable de généraliser, sur l'ensemble du territoire, ce lien systématique entre les services administratifs, judiciaires et médicaux.



---

## **Civisme et cohabitation sur la route**

Il peut paraître incongru, dans le cadre d'un rapport sur la formation des usagers de la route et des conducteurs, de consacrer un chapitre aux cyclistes et aux piétons adultes, puisqu'il n'est exigé d'eux aucune formation et aucun permis de circulation pour emprunter les voies publiques.

Il existe pourtant au moins deux raisons fortes :

– Comme indiqué à plusieurs reprises, la formation des conducteurs devrait inclure des considérations relatives au respect des autres usagers et plus particulièrement des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

– En milieu urbain, pour des motifs de sécurité, de pollution et d'encombrement, l'objectif d'amélioration de la qualité de vie passe par un rééquilibrage des différents modes de déplacement ; dans la pratique, ceci revient à réduire la part relative de l'automobile au profit des deux roues et de la marche à pied. Piétons et cyclistes posent donc des problèmes spécifiques qu'il faut résoudre.

La question explicitement posée – qui exige une réponse en termes de formation et de communication notamment – est celle des valeurs dont tous les usagers de la route doivent être porteurs pour cohabiter harmonieusement ; ces valeurs sont celles du « civisme », d'où le titre du présent chapitre.

On dénombre en France 55 millions de piétons et 20 millions de bicyclettes ; en milieu urbain, 40 % de tués et près de 50 % des blessés graves sont des piétons ou des usagers de deux roues légers. C'est dire que l'enjeu est important et qu'il concerne l'ensemble de la population. Nous chercherons à préciser quel rôle revient aux différentes catégories d'acteurs dans le traitement de ces problèmes.

---

### **Le rôle des professionnels**

Les nombreuses associations de cyclistes entretiennent des rapports suivis et confiants avec les professionnels de la vente et de la réparation des deux roues et l'on peut s'en réjouir.

Ces bons rapports pourraient être mis à profit, avec le soutien du ministère chargé des transports, pour convaincre les professionnels en question de jouer un rôle de sensibilisation aux risques de la route vis-à-vis de leur clientèle : remise de dépliants ou de cassettes édités par les associations ou les pouvoirs publics, par exemple.

La table ronde propose donc que la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières prenne une initiative en ce sens : les responsables des associations concernées et les représentants de la profession pourraient être réunis pour élaborer avec l'administration un protocole ayant pour objet d'impliquer les professionnels en question dans une politique de sensibilisation aux risques et au rôle qu'ils peuvent jouer pour y pallier.

---

## **Le rôle des municipalités**

La ville n'est pas le lieu de quiétude qu'elle pourrait être pour les piétons et pour les cyclistes. Les maires ont à cet égard un rôle essentiel à jouer car ils sont en charge de la police de la circulation et du stationnement sur les voies communales, et plus généralement de la prévention du bon ordre, et de la tranquillité et de la sécurité publiques sur le territoire communal.

Ils mènent d'ailleurs, ici et là, de louables actions en faveur des usagers de la route les plus vulnérables. De nombreuses villes ont un plan de circulation à vélo avec des couloirs de circulation réservés. D'autres, en nombre de plus en plus important mais encore faible par rapport aux pays voisins (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni) ont mis en place des « zones 30 » (quartiers ou rues dans lesquels la vitesse automobile ne doit pas excéder 30 km/h).

Enfin, on peut encore noter que certaines communes mènent une politique de coordination entre transports en commun, véhicules de tourisme et deux roues.

**Toutes ces actions essentielles gagneraient à être pérennisées, généralisées et accentuées.**

À cet égard, l'Association des Maires de France pourrait utilement s'impliquer pour faire connaître les actions exemplaires conduites par certaines municipalités et recommander aux élus municipaux de s'en inspirer.

À noter que plus de 180 villes (regroupant environ 10 millions d'habitants) ont adhéré au club des villes cyclables, qui pourrait constituer un utile relais d'information et de sensibilisation des communes, adhérentes ou non, au club en question.

La table ronde propose donc, qu'à l'initiative du ministère chargé des transports, une concertation soit engagée avec le club des villes cyclables et l'Association des Maires de France pour définir, sous la forme d'un partenariat, une politique propre à mobiliser les communes sur le thème de la sécurité des piétons et des cyclistes,

Par exemple : création de zones « 30 », élaboration de plans de circulation à vélo, intervention auprès des responsables des « guides » touristiques (exemple : guide Michelin) afin que ceux-ci mentionnent l'existence des réseaux cyclables dont les villes sont dotées, aides des communes aux associations qui organisent des journées vélo-écoles (tour de la ville en vélo en compagnie d'un guide sensibilisant les cyclistes aux dangers de la circulation), **diffusion de plaquettes relatives aux dangers qui menacent les piétons contraints de quitter leur véhicule sur les autoroutes (rappelons qu'en 1995, 70 piétons ont été tués sur autoroutes), etc.**

---

## **Le rôle de l'État**

Outre le rôle d'incitation et de coordination qu'il peut jouer auprès des associations et des élus locaux, l'État doit promouvoir une politique de sauvegarde de la sécurité des piétons et des cyclistes. L'administration centrale doit donc engager des réflexions sur les réformes législatives et réglementaires qu'il convient à cet égard d'entreprendre : réforme du code de la route de nature à protéger les usagers les plus vulnérables, modification du programme des différents permis de conduire dans un sens propre à sensibiliser les conducteurs sur la vulnérabilité des piétons et des cyclistes, politique d'aménagement de l'espace urbain à laquelle la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme réfléchit, etc.

Enfin, et il s'agit d'une proposition dont la traduction en acte pourrait être rapide, les formations initiales et continues dispensées par l'École Nationale des Ponts et Chaussées, les écoles d'ingénieurs concernées, les écoles de techniciens de l'équipement et les centres interrégionaux de formation professionnelle devraient comporter des enseignements plus approfondis sur les problèmes spécifiques auxquels sont confrontés les piétons et les cyclistes et plus généralement sur la sécurité routière dans son ensemble.

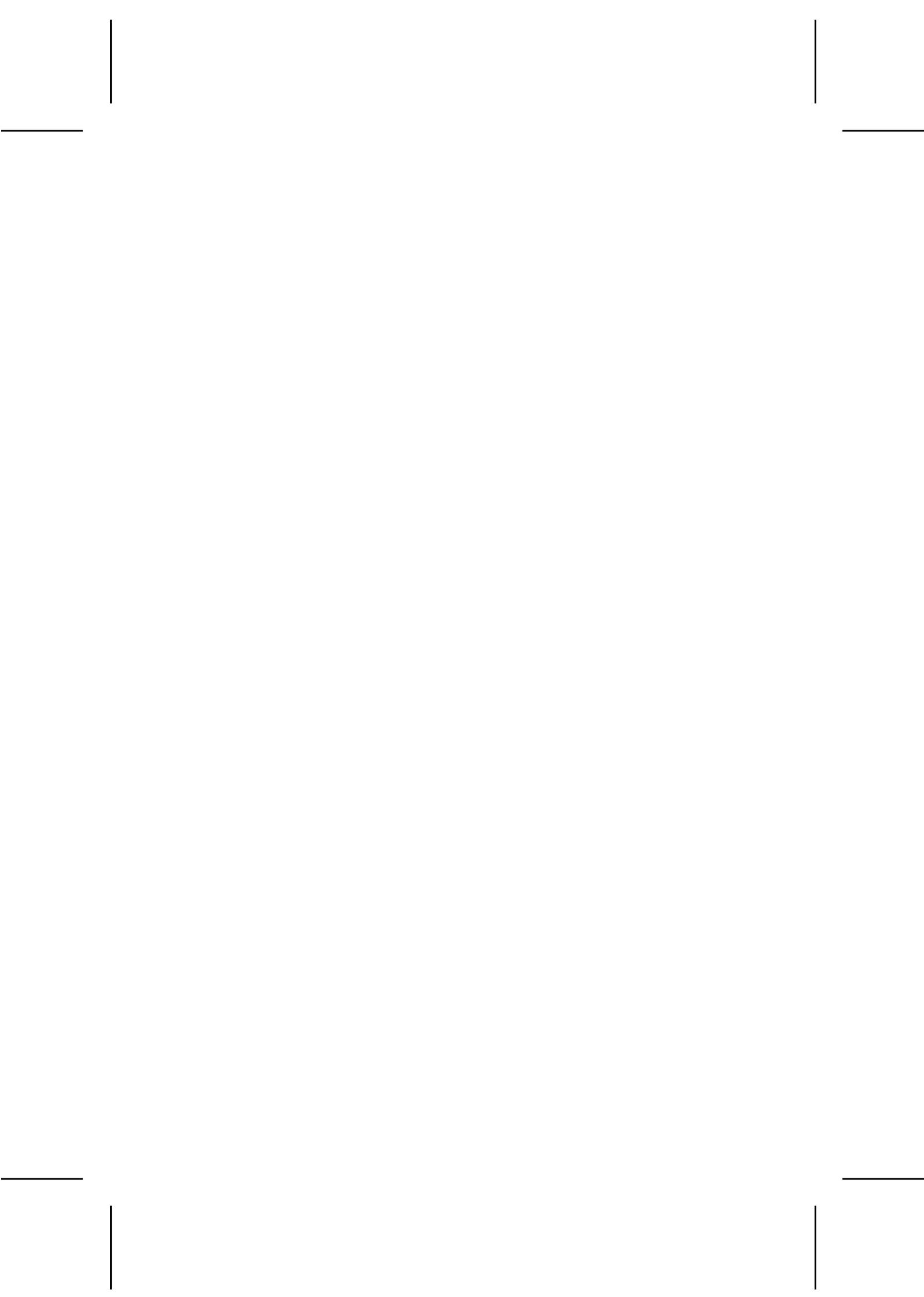


---

**Cinquième partie**

---

# **Organisation et animation**



## Données de base

- Une action de formation et de responsabilisation du comportement humain est toujours plus **difficile** à mettre en œuvre qu'un changement sur du « matériel » (véhicule ou infrastructure). En outre c'est une tâche plus « ingrate » car les résultats ne se voient pas tout de suite et bien souvent ne peuvent pas être crédités à une personne ou une fonction bien définie. Ceci explique en partie pourquoi les décideurs ont trop souvent tendance dans le domaine de la sécurité routière à dépenser sur le « visible » au détriment de l'« immatériel » (formation et comportement).

- Ainsi que nous avons pu le voir dans les quatre premières parties, la formation du conducteur et de l'usager de la route est – contrairement à ce que beaucoup pensent – un problème d'une rare **complexité**. La table ronde a fait plus de 200 propositions et n'a pas épuisé le thème. En fait on trouve des ramifications possibles dans presque tous les domaines et l'on peut dire que chacun d'entre nous est intéressé à plusieurs titres ; par exemple : responsable, formateur, formateur de formateur, animateur, et... conducteur.

- Impliquant tous les individus même ceux qui ne sont jamais conducteurs (mais piétons, cyclistes, ou passagers) donc près de 60 millions de personnes dans un pays comme la France, on conçoit tout de suite qu'un tel domaine ne peut être bien géré que si on **décentralise** l'action. On verra ci-après que le niveau principal de décentralisation proposé par la table ronde est le département.

- Compte tenu de la difficulté, de la complexité du sujet et de l'implication de tous les individus, il est exclu que **l'État** puisse assumer seul ou même majoritairement la formation à la sécurité routière. Certes son rôle est primordial mais il doit aussi accepter et intégrer les ressources et les bonnes volontés des **collectivités locales** et de **la société civile** en général.

- La sécurité routière (et notamment la formation à la sécurité routière) est un thème qui doit se traiter sur le long terme, dans la continuité.

D'une part en effet le sujet est complexe et difficile et les solutions ne peuvent se mettre en place que sur une période longue (la table ronde a estimé qu'une durée de 10 ans était nécessaire pour que l'ensemble des propositions émises soient en place).

D'autre part tous les « acteurs » évoluent. L'individu lui même (enfants/adolescents, adultes) ; mais aussi la législation, le véhicule, l'infrastructure, l'environnement (au sens large du mot, par exemple : l'ouverture des frontières).

- Dans cette optique de travail sur le long terme, il est indispensable de reconnaître que lassitude et désintérêt peuvent se développer si on ne prévoit pas de démarche spécifique pour y pallier. Les « occasions » pour renouveler l'intérêt de tous les acteurs sont nombreuses. Encore faut-il y penser et s'en occuper !

- Enfin et compte tenu de tous ces éléments, il est nécessaire de trouver le juste équilibre entre l'initiative et la créativité – qui se rencontrent à chaque instant sur le terrain – et la structuration de l'action : seule capable d'assurer l'efficacité et la pérennité des premières.

---

# Organisation

---

## Principes

Compte tenu des données de base rappelées ci-dessus, l'organisation nécessaire pour le bon développement de la formation du conducteur et de l'utilisateur de la route doit absolument satisfaire les grands principes classiques, à savoir :

- Définition et engagement des responsables :
  - Allocation des moyens humains et financiers.
- Mise sur pied d'une organisation spécifique :
  - Définit stratégie et priorités ;
  - Assure la continuité de l'action ;
  - Permet la mise en œuvre efficace des autres éléments ci-dessous.
- Plan d'action (annuel et à 5 ans).
- Communication et motivation.
- Contrôle (audits).
- Suivi du programme et recyclage.

En bonne logique, ces principes d'organisation doivent s'appliquer d'abord à l'échelon national puis à l'échelon local, départemental en l'occurrence. La table ronde propose néanmoins de procéder dans l'ordre inverse car :

- Le problème, nous l'avons vu, est complexe. Il est plus simple et moins risqué de commencer par l'échelon local où d'ailleurs la table ronde recommande une expérimentation de 2 ans sur 4 à 5 départements pour « roder » la proposition. Cette expérimentation devrait ultérieurement aider à la définition optimale d'une structure centrale.
- La première urgence au niveau national est de s'assurer que les propositions de la table ronde contenues dans le présent rapport soient mises en œuvre dans des délais raisonnables ; il est logique d'utiliser les structures existantes (DSCR notamment), pour assurer cette fonction dans un premier temps (voir paragraphe 3, ci-après).

- Il serait regrettable qu'une autorité centrale – mal définie ou prématurée – mette en péril le développement des propositions. Cela s'est déjà vu dans d'autres domaines...

- Ceci étant dit, la table ronde recommande très fortement qu'à un horizon de 3 à 4 ans la nécessité de créer une organisation nationale (consultative) efficace, complétant la DSCR (opérationnelle) soit considérée et développée.

---

## **Structure départementale <sup>(1)</sup>**

### **Diagnostic**

La très grande majorité des personnes impliquées dans les actions de sécurité routière sont extrêmement motivées et compétentes dans leurs domaines. Elles sont soucieuses d'entreprendre des actions très concrètes et mettent tout en œuvre pour y arriver. Ceci est partiellement dû à la « culture sécurité routière » très homogène et de qualité qui leur a été inculquée par la DSCR, et à l'organisation actuelle, au sein des préfectures, qui rassemble en diverses occasions les partenaires très divers de la société : services de l'État, collectivités locales, associations, etc. Ceci est aussi dû à une très forte motivation personnelle (il faut aussi noter que la plupart de ces acteurs sont des bénévoles complets).

Enfin, un certain nombre d'organismes d'État disposent d'une expertise considérable mise ensuite à profit localement : observatoire de la sécurité routière, INRETS, SETRA, CERTU.

Mais l'amélioration du comportement humain du conducteur et de l'usager de la route est une tâche d'une telle complexité et d'une telle difficulté que la compétence et l'enthousiasme des acteurs individuels, voire collectifs, ne suffisent pas ou, à tout le moins, génèrent un résultat très inférieur à ce qu'il pourrait être avec une organisation efficace. Citons rapidement quelques points faibles évidents dès que l'on analyse ce qui se passe sur le terrain.

- Beaucoup de lois et de décrets ont été publiés ces dernières années, mais ils sont généralement peu ou mal appliqués. Citons à titre d'exemple : le PNF ; citons aussi tout simplement le code de la route !... On note un manque évident d'évaluation, de contrôle et de suivi des actions.

- Les fonds consacrés à la sécurité routière sont dépensés presque entièrement en infrastructures alors que les progrès de la sécurité routière à en attendre sont très limités... Aucune optimisation rationnelle

(1) Ont participé au groupe de travail : des élus (conseil général), des membres d'administrations de l'État (justice, préfecture, police, équipement, éducation, DSCR), des membres de municipalités et d'associations.

(ni locale, ni centrale) ne semble être faite entre les fonds destinés à l'infrastructure et ceux destinés à la formation. Les premiers sont généralement 100 fois supérieurs aux seconds ; alors que les seconds pourraient réduire le nombre de tués sur la route 10 fois plus que les premiers... mais ils sont moins « glamours » pour les décideurs !

- Les pouvoirs publics sont considérés comme ayant le monopole de la responsabilité de la gestion de la sécurité routière. Aussi les collectivités locales et la société civile en général n'apportent pas un concours suffisant à cette œuvre nationale et « par dessus le marché » critiquent l'État qui n'en fait pas assez !

- Les expériences locales ne diffusent pas ni au plan national ni même aussi entre départements voire entre villes ou établissements voisins. En outre, la pérennité de ces expériences – en général très intéressantes et très instructives – est rarement assurée.

- Finalement, « tout ne tient » que par la motivation des personnes (et leur temps disponible) et nous résumerons ce diagnostic un peu sommaire ainsi :

- **manque de structures ;**
- **manque de moyens humains ;**
- **manque de moyens financiers.**

## Rappel de l'organisation actuelle

- Le préfet et le sous-préfet de la sécurité routière représentent l'État et sont chargés du pilotage et de l'animation.

- Le coordonnateur de la sécurité routière (CSR), sous les ordres des précédents, est chargé de la gestion effective.

- Les chargés de mission de sécurité routière (CMSR), d'origines diverses, nommés par la délégation interministérielle à la sécurité routière, sont chargés de conseiller les précédents et de former les inspecteurs départementaux de la sécurité routière (IDSR), aussi d'origines très diverses, dans le cadre du programme REAGIR.

- La commission départementale de la sécurité routière (CDSR), rassemblant autour du sous-préfet, les services de l'État, les élus, les professionnels et les associations, est chargée (théoriquement) d'approuver paritairement le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

- Le collège technique REAGIR rassemblant les IDSR, autour du CSR valide les recommandations des enquêtes.

## Propositions

### Agence départementale

a) Créer une « agence départementale de la sécurité routière », organisme autonome géré par un conseil d'administration (CA) où sont

représentés l'État, (et notamment le préfet, les administrations les plus concernées ainsi que le procureur de la République), le conseil général, les municipalités, les entreprises et les associations.

**Les pouvoirs des différents membres du CA sont à proportion de l'apport des organisations qu'ils représentent, en moyens physiques ou financiers, dans le fonctionnement de la sécurité routière dans le département.**

l'agence a mission de lancer, dans le cadre des directives nationales, toute action de sécurité routière qu'elle juge appropriée, (voir détails ci-après) sauf celles qui concernent l'infrastructure, pour laquelle elle peut faire éventuellement des recommandations.

b) Le CA nomme le directeur et l'équipe permanente de l'agence qui sont rémunérés à plein temps par l'agence.

Des règles de mutation/promotion évitent que les postes à plein temps de l'agence deviennent des « culs-de-sac » et des freins à la carrière professionnelle des personnes qui seraient détachées d'autres administrations.

Le CA approuve le PDASR dont l'exécution est supervisée par le directeur et son équipe.

l'agence est responsable des fonds mis à sa disposition par les partenaires internes (CA) ou externes (sponsors).

c) Pour lui permettre d'assumer sa mission, l'agence devrait bénéficier d'une partie du produit des droits d'inscription à l'examen au permis de conduire (voir partie 6, chapitre II).

d) Les comptes de l'agence font l'objet d'un contrôle annuel indépendant envoyé au CA.

Le fonctionnement de l'agence est l'objet tous les trois ans d'un audit indépendant dont le résultat est envoyé aux organisations représentées au CA et est rendu public.

En outre il est proposé de confier l'évaluation et le contrôle de chaque programme de sécurité routière à la personne qui accepte les objectifs et alloue les crédits.

e) Compte tenu de la complexité de la proposition et des enjeux qui en découlent, il est recommandé que les propositions 2.2 soient mises en place dans 3 à 4 départements pour une durée d'environ 2 ans. Cette période sera mise à profit pour affiner le détail du fonctionnement.

**f) Fonctions de l'agence départementale (non limitatives).**

**(i) L'agence assume les fonctions actuellement assurées par le sous-préfet et le coordinateur sécurité routière (CSR).** À noter qu'il serait logique dans un premier temps (mais non obligatoire) d'imaginer que le CSR devienne le directeur de l'agence départementale :

– Dans le cadre des directives nationales, préparer le document général d'orientation ;

– Mettre en forme et estimer les différentes propositions du PDASR. Suivre les actions du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) ;

– Animer et gérer le programme REAGIR et, en particulier le collège technique des inspecteurs départementaux de la sécurité routière (IDSR) ;

– Favoriser la création et conseiller des groupes de travail temporaires sur des problèmes de la sécurité routière décelés localement ;

– Informer les instances nationales et locales des résultats des actions locales.

**(ii) L'agence assume en outre les nouvelles fonctions suivantes :**

– Préparer à l'intention du préfet et du procureur le volet sécurité routière à inclure dans le plan départemental de sécurité (PDS) et bien sûr, cohérent avec le PDASR.

– Fonder et faire fonctionner « le centre départemental de documentation de la sécurité routière » qui fait partie intégrante de l'agence (voir proposition ci-après).

– Donner une formation sécurité routière à tous les partenaires sécurité routière du département, avec l'aide des agences d'autres départements si nécessaire.

– Établir, tenir à jour et diffuser à tous les partenaires le « mode d'emploi » de l'agence.

– Fournir une aide administrative, sous forme de contrats types, à tous les partenaires désirant s'associer pour monter une action de sécurité routière.

– Suivre et faire connaître l'activité sécurité routière des conseils municipaux et des commissions extramunicipales, avec prise en compte éventuelle dans le PDASR.

– Aider les CRAM, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres patronales à développer la formation sécurité routière en entreprise.

**(iii) Enfin l'agence mesure et suit l'efficacité et le coût de la sécurité routière.**

Les sommes affectées, directement et indirectement, par les différents partenaires à la sécurité routière sont considérables mais mal connues car éparpillées dans divers budgets ou dépensées sous forme de prestations en nature ou de prêt personnel. Il est donc impossible de comparer l'efficacité des différentes actions et de choisir les plus rentables. Il s'ensuit un émiettement des actions locales et un gaspillage des ressources financières et humaines disponibles.

La mesure de l'efficacité suppose que l'agence de sécurité routière compare pour chaque action ou programme, le résultat obtenu à

l'objectif annoncé : nombre d'accidents, nombre d'infractions, modification d'opinion ou de comportement, etc. Pour que cette comparaison soit possible il faut que la méthode de mesure du résultat soit définie avant le début de l'action. Ceci ne peut être fait que par le responsable de l'action avec l'aide des membres permanents de l'agence formés à ces techniques.

Le responsable de chaque action devrait donc être chargé de prévoir et de comptabiliser tous les moyens mis en œuvre : budget du PDASR, temps passé par le personnel rémunéré (agence, administrations de l'État, collectivités locales, entreprises), prestations en nature (documents distribués, véhicules, locaux, etc.)

L'agence mesurera le coût total de la sécurité routière dans le département en identifiant les ressources budgétaires servant à développer des actions de sécurité routière à des buts non strictement sécurité routière (réinsertion des délinquants, aide aux chômeurs, peines de substitution, etc.)

Le coût de la sécurité routière hors infrastructures sera suivi d'une année sur l'autre. Ces évaluations seront utilisées judicieusement pour fixer les priorités des futures actions.

**(IV) L'agence n'assume pas les fonctions suivantes :**

- Établir et publier les statistiques d'accidents (fait par l'observatoire et la DDE) ;
- Gérer les inspecteurs du permis de conduire (fait par l'État) ;
- Organiser les examens de l'ASSR des élèves (fait par les collèges), les examens de BSR et la formation correspondante. En revanche, l'agence peut organiser des interventions de sécurité routière en milieu scolaire dans le cadre du PDASR.

### Centre départemental

a) Créer un centre départemental d'information et de documentation de la sécurité routière (CDDSR) qui fait partie de l'agence départementale.

En effet, les initiatives locales multiples et souvent très heureuses restent le plus souvent inconnues en dehors de leur département. Les partenaires de la sécurité routière s'épuisent à réinventer des outils expérimentés ailleurs et qui disparaissent avec leur promoteur...

b) Le centre offrira les services suivants :

- Conserve pour consultation sur place un exemplaire de toutes les publications, aides pédagogiques, études, cassettes audiovisuelles, films, lois et règlements, comptes rendus d'actions, adresses des organismes et partenaires de la sécurité routière des 5 dernières années.

- Commande des exemplaires des outils précédents à la demande des partenaires de la sécurité routière (et à leur frais).

– Assure la liaison avec le centre départemental pédagogique de l'éducation nationale, l'observatoire régional, le CERTU, le SETRA, l'INRETS, etc.

– Informe les CDDSR des autres départements des documents de la sécurité routière publiés dans le département (et leur envoie un exemplaire contre remboursement).

c) Pour que le centre ne devienne pas un rouage administratif connu des seuls initiés :

– La fonction bibliothécaire/conseil sera assurée par un des membres du groupe permanent de l'agence départementale.

– Le centre de documentation sera implanté dans un endroit facilement identifiable et accessible de tout le département.

– Le CDDSR sera doté des moyens modernes de traitement de l'information et de communication (numéro vert, Minitel, Internet, etc.), homogènes sur tout le territoire national (prévoir la formation adéquate). La tenue à jour du catalogue informatisé commun sera confié au centre d'une agence importante.

### Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière

Rattacher les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, actuellement gérés au niveau national, à une structure départementale (DDE) pour améliorer le suivi de leur action et faciliter leur évolution professionnelle.

Cette décision a déjà été prise et ses modalités d'application sont en cours d'étude.

### Formation

a) Maintenir une définition nationale du contenu des formations sécurité routière et mettre en place la formation des principaux responsables.

La culture commune de la sécurité routière diffusée actuellement aux CSR, CMSR et IDSR est un « acquis » du système actuel que ne doit pas faire perdre la réorganisation départementale. Celle-ci doit au contraire favoriser une formation à la sécurité routière telle que préconisée par la table ronde dans des catégories peu touchées jusqu'ici : élus locaux, entreprises, administrations locales, corps enseignant, inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, médecins, etc....

En particulier, une formation spécifique est à prévoir pour les membres et les responsables des agences départementales. Le conseil scientifique de l'ENSERR pourrait être saisi de cette question (voir ci-après)

b) Par ailleurs, l'agence départementale, en association éventuelle avec des départements voisins, donne une formation IDSR, avec obligation de participer à au moins une enquête REAGIR à tous les membres du CA de l'agence, ainsi qu'à :

- un conseiller général au moins ;
- un conseiller municipal par commune ou regroupement de communes ;
- tous les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ;
- un enseignant ou un administratif par établissement scolaire ;
- et bien entendu, aux représentants des administrations, des entreprises ou des associations, qui le demandent.

c) Enfin l'agence donne une formation ISSR, avec obligation d'assister à au moins une intervention en école, aux intervenants enseignants (ou non enseignants acceptés par un établissement scolaire), qui en feront la demande

### Mobilisation des responsables

Une annonce de changement n'a d'effet durable que si toute la population est convaincue qu'il y a une volonté sincère de la mettre en pratique.

Publier un « code de bonne conduite », engagement personnel à respecter et faire respecter les règlements les plus importants de la sécurité routière.

– Cet engagement sera signé par toute personne impliquée dans la sécurité routière. Les véhicules des personnes engagées à respecter le « code de bonne conduite » pourraient être identifiés par un autocollant.

– La qualification de la sécurité routière sera retirée aux personnes qui refusent de signer ou qui violent délibérément le code de bonne conduite.

---

## **Niveau central : suivi et mise en œuvre des propositions de la table ronde**

### **Préambule**

La table ronde, comme tous les groupes et missions commandités par les pouvoirs publics, a engagé des réflexions approfondies – et parfois contradictoires – sur des questions de fond susceptibles de faire l'objet de réformes importantes.

Elle a mobilisé, au sein des commissions, groupes de travail, et auditions un nombre important de personnes (environ 700) appartenant aux secteurs public, privé et associatif concernés par le sujet. Un travail sérieux a été accompli et des propositions nombreuses, raisonnables et

argumentées ont été formulées. Chacun est bien conscient que ces propositions doivent être soumises à l'arbitrage gouvernemental : certaines seront retenues et d'autres non, certaines seront transformées, l'ensemble nécessitera un échéancier de mise en œuvre ; toutes viendront néanmoins alimenter le débat social qui doit s'instaurer autour de sujets de cette ampleur, qui concernent tous nos concitoyens. Quel que soit le sort réservé par les décideurs politiques aux propositions de la table ronde, il est indispensable d'en assurer le suivi de manière aussi professionnelle qu'elles ont été élaborées. C'est la seule façon de maintenir la mobilisation de toutes les compétences qui ont pu être associées pendant plusieurs mois de travail ; rien ne serait plus néfaste en la matière que l'oubli ou l'ignorance.

## Propositions

- Il est proposé que le ministère des transports, en charge du dossier, mette en place des moyens *ad hoc* pour rendre opérationnelles les propositions de la table ronde qui seront retenues ou mises à l'étude par le gouvernement.

Cette mission doit être confiée à un **fonctionnaire de haut rang**, ayant l'autorité et les moyens nécessaires pour constituer et cordonner une équipe – relativement réduite – de correspondants, avec les principaux partenaires administratifs et économiques concernés.

Compte tenu du contexte interministériel et de la portée économique et sociale du sujet, il devra disposer d'une liberté d'action suffisante par rapport à l'administration gestionnaire.

La lettre de mission devrait prévoir explicitement la production d'un rapport à intervalle régulier, sur l'état d'avancement des propositions.

- Les différentes administrations qui ont aussi la charge de mettre en œuvre les propositions sont organisées sectoriellement et chacune ne dispose que d'une fraction de responsabilité ou de compétence pour chaque question traitée.

Il est en conséquence proposé de mettre en place une véritable structure de management sous forme de groupes de projet constitués d'agents issus des structures administratives concernées.

La mise en place de telles structures opérationnelles originales est dictée pour des raisons d'efficacité et de continuité dans l'action.

Leur cohérence fonctionnelle et le suivi de leur activité sont assurés par le responsable désigné ci-dessus.

- Le **conseil scientifique** de l'école nationale de sécurité routière et de recherches (ENSERR) – dont la mise en place **effective** s'impose – a notamment pour vocation d'élaborer et d'évaluer des contenus et des méthodes pédagogiques adaptés aux besoins (et de mettre en place les éventuelles expérimentations). Il doit être en la matière l'interlocuteur permanent des groupes de projet dont la création est proposée ; ceux-ci doivent le saisir pour toute question relevant de son champ de compétence.



# Animation

---

Une action aussi complexe que la formation continue à la sécurité routière court le risque – majeur – de s'étioler, de s'ankyloser, voire de se scléroser, si elle n'est pas « animée » en continu, si les responsables de toutes sortes ne s'ingénient pas à renouveler l'intérêt de tous les conducteurs, de tous les usagers de la route. Le nombre de sujets à évoquer est tel (évolutions techniques, expérimentations, astuces telles que prêt de sièges enfants, documentation concrète, enjeux, hélas aussi accidents) qu'il ne devrait pas y avoir de difficultés à maintenir l'intérêt du pays à un haut niveau.

---

## « Orchestration »

L'objectif de ce chapitre n'est pas de proposer une structuration rigide d'un domaine par définition évolutif, mais plutôt de procurer un cadre de réflexion. Cependant il semble souhaitable de prévoir qu'un « chef d'orchestre » ait la charge de définir les grandes lignes, les grandes priorités du programme de communication et de motivation au niveau national. En attendant qu'une organisation centrale soit en place à cet effet (voir chapitre II ci dessus), la table ronde propose que la DSCR assure cette fonction. Elle propose aussi que le même rôle de « chef d'orchestre » soit dévolu **localement** à l'agence départementale de la sécurité routière (voir chapitre II).

Ceci étant dit, tous les acteurs / prescripteurs décrits dans ce rapport peuvent et doivent jouer un rôle de communicateur, d'animateur.

On peut rappeler notamment :

- l'éducation nationale ;
- les associations ;
- les médecins ;
- les magistrats ;
- l'industrie automobile.

Dans ce « concert » général, deux entités ont, nous semble-t-il, un rôle particulier à jouer : les collectivités locales et les médias.

Un certain nombre d'initiatives à prendre au niveau départemental ont déjà été détaillées dans le chapitre II. Les points ci-après complètent le dispositif.

## **Renforcement des relais (communes et régions)**

Outre le niveau **départemental**, l'animation doit être relayée au niveau **communal** et au niveau **régional**. D'une part, en effet la dimension humaine de l'insécurité routière et une large part des initiatives visant à sa réduction se déterminent au niveau de la **commune** ou de la communauté de communes (« bassins de vie »). C'est là que se focalisent les initiatives individuelles ou collectives de proximité.

D'autre part, la prise en compte de l'impact de l'insécurité routière sur l'activité économique (risque professionnel), des dispositifs de formation (jeunes et adultes) et la nécessaire harmonisation des initiatives locales doit aussi se faire au niveau de la **région**. C'est également à ce niveau que peuvent s'envisager certaines procédures d'analyse de l'insécurité routière et d'évaluation des actions développées.

Les propositions suivantes visent à faciliter l'animation du programme de sécurité routière aux différents niveaux :

## **Sensibilisation des élus et formation des techniciens**

L'une des difficultés pour mener des actions au niveau local est de lutter contre un certain nombre de méconnaissances ou d'idées reçues, aussi bien chez les élus que chez les techniciens :

- les élus sont très peu sensibilisés aux questions de sécurité routière ;
- les techniciens ont encore une vision trop « techniciste » de la sécurité routière (qui ne se limite pas, loin s'en faut à des actions sur les infrastructures).

### **Concernant les élus**

a) organiser dans chaque département, des journées de sensibilisation des élus (principalement les maires ou leurs adjoints) aux questions de la sécurité routière.

Ces journées ont déjà eu lieu avec succès dans quelques départements (Essonne, Bouches-du-Rhône..). Leur objectif doit être d'aborder la sécurité routière d'une manière globale (comportements, éducation routière...) et non pas sous le seul angle des aménagements, en

insistant également sur la responsabilité pénale qui est désormais assumée par la collectivité locale dans ce domaine.

Autre intérêt : faire se rencontrer lors de ces journées les différents acteurs ou relais de la sécurité routière dans un département (enseignants, associations, forces de police et de gendarmerie...).

b) multiplier les échanges entre élus : lors de congrès (Association des Maires de France) et de réunions à thème au niveau national (Assises sur la sécurité routière de la Fédération des Villes Moyennes) ou par le relais des associations départementales de maires, sur des thèmes plus précis (cf. colloques de certains centres d'études techniques de l'équipement – CETE – ou de la Prévention Routière sur les traversées d'agglomération).

c) éditer à destination des élus un document de référence, sous forme de fiches pratiques, indiquant comment bâtir une politique locale de sécurité routière (l'importance du diagnostic, les financements possibles, les grands domaines d'intervention : éducation, sensibilisation de la population, sorties d'école...).

d) favoriser la création de structures intercommunales de sécurité routière permettant d'aborder ces questions au niveau d'un bassin de vie (établissements scolaires communs, etc.).

e) inciter les élus à consulter systématiquement les conseils municipaux d'enfants et de jeunes.

(voir à cet égard Annexe E)

### **Concernant les techniciens territoriaux (ou DDE)**

Prévoir une formation spécifique à la sécurité routière pour les ingénieurs territoriaux et augmenter l'offre en formation continue dans ce domaine (CNFPT notamment).

Actuellement, la sécurité routière est enseignée de manière superficielle, indirecte ou facultative dans les différentes écoles (École Nationale des Ponts et Chaussées, École Nationale des Travaux publics, centre national de formation de la fonction publique territoriale...). Ce manque de formation initiale a des conséquences à plus long terme puisque, malgré une offre existante, la sécurité routière n'est que peu pratiquée dans le cadre de la formation continue (les formations en sécurité routière ne sont suivies que par des techniciens de grandes villes, là où il existe au sein des services techniques une spécialisation).

### **Animation au niveau départemental**

• Publier dans chaque département les chiffres de la sinistralité ainsi que le classement du département par rapport aux départements de « la même famille » (statistiques disponibles à l'observatoire de la SR).

Cette annonce pourra être faite lors d'une conférence de presse du préfet en présence de tous les acteurs locaux de la sécurité routière et notamment de représentants du conseil général. Les chiffres publiés devront servir pour déterminer les enjeux principaux de l'insécurité routière et pour établir des priorités d'actions au niveau local. De même pourraient être présentés les résultats des principales actions menées les années précédentes (évaluation).

- Organiser au niveau de chaque département un concours permettant de récompenser les actions de prévention (de type concours des Écharpes d'Or)

Cette initiative aurait le double avantage de permettre une émulation entre les collectivités territoriales et de constituer une véritable « boîte à idées » d'actions étant susceptibles d'être dupliquées.

## **Implication de la région**

Initier la prise en compte systématique et transversale de la sécurité routière au sein des contrats de plan État/Régions.

La problématique de l'insécurité routière a des incidences sur de nombreux aspects sociaux ou économiques. Or, il existe un dispositif prenant en compte ces différents domaines au sein desquels la lutte contre l'insécurité routière pourrait s'inscrire de façon transversale : les contrats de plan État/régions, passés entre le préfet de la région et le président du conseil régional et qui fixent les axes stratégiques partagés par l'État et par la Région, en conformité avec le plan quinquennal de la Nation.

Six grands domaines sont couverts par cette contractualisation : infrastructures et transports, enseignement et recherche, compétitivité et emploi, ville, développement rural et environnement, cohésion sociale.

Un objectif quinquennal de réduction du risque routier par la promotion des usagers (salariés, demandeurs d'emploi, jeunes de 16 à 25 ans), la sensibilisation de publics ou populations spécifiques pourrait tout à fait être déterminé dans ce cadre.

---

## **Les médias**

### **Constat**

- La demande globale de sécurité des français est en augmentation très sensible dans tous les domaines, notamment ceux de l'environnement et de la santé. Pour la première fois la presse traite les problèmes de risques au quotidien :

– L'exemple de « la vache folle » montre qu'un problème de sécurité (alimentaire) peut enflammer la presse pour peu que sa symbolique soit forte.

– La pollution, le tabac et dans une moindre mesure l'alcool sont entrés, en tant que phénomènes sociaux, dans une phase de rejet collectif après avoir connu de longues années de normalité. Il est donc possible d'inverser une tendance à la condition d'en faire une valeur sociale et de la mettre « à la mode ».

– Les questions de sécurité sont en train d'accéder aux pages « économie » et « société » des journaux après avoir occupé pendant longtemps la rubrique « faits divers ».

- L'intérêt des journalistes pour une opération de sécurité routière n'est pas forcément en rapport avec l'importance qu'on peut légitimement lui attribuer. Pourquoi ?... Au nom de quelles valeurs ou contraintes ?...

Les journalistes travaillent dans l'urgence et les contraintes du format. Les accidents sont considérés comme des aléas individuels plus liés au hasard qu'au comportement.

- On accuse généralement les médias d'en faire trop ou pas assez ou mal sans pour cela les aider à bien informer : informer est un métier qui s'exerce au carrefour de mille subjectivités, du fournisseur d'information au lecteur, auditeur, téléspectateur.

- De plus en plus, « faire » est indissociable de « faire savoir ». C'est pourquoi il est nécessaire de concevoir la communication en même temps que l'action : ce qui se conçoit pour toute action de sécurité routière est aussi valable pour légitimer les mesures prises par les pouvoirs publics. Toute décision devrait donc être précédée à son tour d'une action de communication envers les journalistes.

- Les journalistes ne sont pas « en orbite » de la **société**. Ils se situent dans une chaîne de connaissance. En aval, leur travail doit être relayé par d'autres institutions (école, auto-écoles, assureurs, magistrats...). En amont, leur rôle ne peut dégager les décideurs politiques de leurs responsabilités.

- Les médias ne sont pas les seuls relais d'opinion, ni les seuls vecteurs d'information. Ne faut-il pas relativiser le pouvoir des médias sur l'opinion et élargir la notion de média ?...

Les médias ne peuvent pas faire de miracle. Ils peuvent en revanche faire plus et mieux (surtout dans le domaine qui nous occupe). l'État peut-il se décharger sur eux de toutes ses obligations ?...

## **Les contraintes des médias**

- L'information est un produit qui, pour exister, est soumis à la rentabilité économique, donc à la concurrence.

• Le support de l'information n'est pas extensible à souhait, sauf événement exceptionnel. Le manque de place impose des choix fondés sur l'intérêt supposé des lecteurs, auditeurs, téléspectateurs. Cet intérêt est perçu par le journaliste en fonction d'une échelle de valeurs dominantes et d'une actualité.

• L'actualité impose une contrainte de temps qui va de l'urgence des faits à l'analyse des situations. Une information se décline, par exemple :

« Un carambolage se produit sur l'autoroute A6 ». L'ordre des priorités chronologiques est le suivant :

- 1 – les conséquences des faits ;
- 2 – les faits ;
- 3 – les circonstances des faits ;
- 4 – les leçons à tirer.

Cet ordre est immuable non pas par choix journalistique mais parce qu'il correspond à la logique du public.

• L'urgence est un facteur aggravant de cette logique pour des raisons de concurrence mais surtout parce que les moyens de communication modernes imposent de travailler en temps réel. Pour les radios d'autoroute, l'urgence est même un enjeu de sécurité.

• Nous sommes dans la situation où les techniques dictent les méthodes de travail. Le public est adepte de la religion du fait. Il veut savoir avant de comprendre. De là à penser qu'il veut savoir plutôt que de comprendre ?...

• La qualité de l'information est aussi fonction des sources d'information. Si on admet que le journaliste est en quête de compréhension (ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas), il faut admettre que les sources sont souvent difficilement accessibles : pas d'effort de vulgarisation, culture du secret, égotisme, sources éclatées, guerre des sources, refus de communiquer malgré l'envie, pour vivre heureux vivons cachés etc. ; presse qu'on veut utiliser, manipuler... ; confusion entre information, communication, pub... Message externe à usage interne, autosatisfaction etc. ; la méfiance est un obstacle qui s'ajoute au manque de temps, de place, mais aussi parfois de compétence et d'intérêt.

Le journaliste n'est pas formé à tout : il faut le guider, le sensibiliser.

• L'information est un vrai travail qui n'attend pas le bon vouloir des uns et des autres.

• La frontière entre l'information et le spectacle est parfois mal définie (notamment à la télévision). Ne pas se tromper de genre est déjà une démarche professionnelle.

• L'information n'est pas dans une tour d'ivoire. Les institutions officielles et reconnues, telles que la FFSA ou la DSCR, lorsqu'elles sont partenaires d'une émission, ont l'obligation morale de négocier avec les producteurs pour imposer certains messages (à condition qu'il ne s'agisse ni

de publicité ni de propagande), chacun tenant compte des contraintes professionnelles de l'autre. Il est urgent d'assainir les relations entre les médias et leurs partenaires occasionnels pour que les rapports de fascination-méfiance-défiance ne conduisent pas à l'excès ou à l'abandon des prérogatives de chacun : professionnaliser cette relation est une priorité.

## **Problématique et propositions**

La problématique peut se résumer ainsi :

Comment aider les médias à « mettre à la mode » une valeur sociale essentielle : la sécurité routière... avec quels autres acteurs et avec quels moyens ?...

Les propositions ci-dessous, non exhaustives, visent à atteindre cet objectif :

- sensibiliser les futurs journalistes aux problèmes de sécurité routière dans les écoles de journalisme ;
- créer des correspondants « sécurité routière » dans les rédactions, et les former (IDSR, REAGIR) ;
- sensibiliser les rédacteurs en chef lors des réunions de la commission d'information de la PQR. (Presse Quotidienne Régionale), et leur proposer des stages s'inscrivant par exemple dans le cadre des enquêtes du programme REAGIR ;
- créer une banque de données alimentée par différents réseaux (assureurs, auto-écoles, DSCR, ASSECAR, etc.) et gérée au niveau national par l'observatoire de la sécurité routière et au niveau local par le Centre Départemental d'information et de Documentation de la Sécurité Routière (CDDSR) ;
- amplifier le rôle de médias joué par les sociétés d'autoroute :
  - . faire mieux connaître le rôle important des radios d'autoroute (FM 107.7) à tous les conducteurs (par exemple : tracts aux péages),
  - . encourager les radios d'autoroute à aller plus loin dans le conseil, l'animation, l'interactivité pour créer une zone de civisme sur les autoroutes... <sup>(1)</sup>,
  - . à certaines occasions, créer une animation dans les aires de stationnement pour favoriser l'information des conducteurs et de leurs passagers dans le domaine de la sécurité routière.

Envisager aussi de créer (ou amplifier) une animation similaire dans les stations services d'autoroute.

Outre les messages généraux (dont l'efficacité n'est pas élevée...), il faudrait prévoir des messages concrets notamment sur les problèmes de fatigue, d'hypovigilance, d'endormissement ainsi que sur le port des équipements de sécurité (700 morts pour non port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière et du casque !).

(1) L'objectif principal est bien sûr d'améliorer le comportement du conducteur sur autoroute, mais aussi d'induire progressivement un comportement similaire sur le réseau secondaire.

- Réévaluer avec les grandes chaînes de télévision les missions et opportunités qui pourraient leur être proposées (action DSCR).
- Étendre la notion de médias aux assureurs qui pourraient exiger de leurs clients ou sociétaires un engagement à bien se comporter sur la route, (opération facilement médiatisable). En ce sens une information sur une autre conception que l'on peut qualifier de « conduite apaisée », comparable à ce qui a été fait antérieurement avec la « conduite économique » semble souhaitable.
- Proposer aux fédérations sportives des outils pédagogiques adaptés, mettant en scène leurs champions respectifs (public jeune et captif, champions modèles).
- Enfin, au moment opportun il serait souhaitable que le gouvernement présente à la nation les ambitions et priorités du programme de sécurité routière dont la formation est un élément majeur.

---

## Autres acteurs

Nous avons vu comment les communes et les régions pouvaient participer à une animation dynamique de la sécurité routière en complément de l'action départementale, et ensuite dans quelles limites et comment les médias pouvaient apporter leur contribution.

Il reste clair que ces propositions n'ont pas la prétention d'être exhaustives et que par ailleurs tous les « acteurs » désireux de participer à cette animation doivent être les bienvenus, qu'ils appartiennent à une association ou bien qu'ils le fassent à titre individuel.

On peut résumer la problématique en ces termes :

« Par quelles actions sur le terrain peut-on motiver **tous** les acteurs de la sécurité routière, c'est à dire 58 millions d'acteurs qui chaque jour doivent circuler sur ces espaces publics que sont les rues et les routes ?

Comment faire se déplacer, en bonne harmonie, 58 millions d'acteurs de 0 à 100 ans, avec 30 millions de véhicules à 4 roues, 980 000 motos, des vélos, des piétons, sur 960 000 km de réseau routier, à la vitesse de 1 à 130 km/heure « ?

Pour cela il faut créer une dynamique, créer un esprit de sécurité routière.

Il faut qu'à terme chaque usager se prenne en charge, qu'il participe à la résolution de son problème de sécurité routière. Cette participation est bien sûre la meilleure motivation et est bénéfique tant au niveau de la collectivité qu'au niveau de l'individu.

Les objectifs suivants ont été retenus :

- Créer un esprit de sécurité routière chez nos concitoyens.
- Changer le comportement des usagers sur la route, sachant que leur comportement est leur réponse à une situation.
  - Réveiller en eux la capacité à se mobiliser contre ce grand fléau qu'est l'insécurité routière en France, comme il savent le faire pour d'autres grands fléaux, tels que la myopathie, le sida et même les attentats.
  - Faire participer ceux qui, bien que concernés, n'ont pas eu la parole comme : les enfants, les parents d'élèves, les personnes âgées, etc.
  - Prendre en compte les modes de vie des gens (la communication est différente en milieu rural ou en milieu urbain).
  - Sensibiliser tous les acteurs au plus proche de leur lieu de vie, de travail ou de loisir.
  - Faire participer tous ces acteurs durablement.
  - Faire de nos rues et de nos routes des espaces de vie et de convivialité.

Sachant qu'il est difficile de réunir les gens pour leur parler sécurité routière, il faut intégrer ce thème dans d'autres thèmes de communication, et utiliser les réseaux existants que sont les associations de parents d'élèves, les jeunes parents dans les maternités, les conseils d'administration de collèges et lycées, les conseils d'école des écoles élémentaires, les associations de consommateurs, les conseils municipaux, les comités de quartier, les Comités d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de Travail dans les entreprises, les clubs sportifs, les clubs du 3<sup>e</sup> âge, les auto-écoles, etc.

Les propositions sont donc orientées vers l'émergence d'initiatives locales : la bonne sécurité routière ne se fait pas autour d'une table, mais bien sur le terrain.

La sécurité routière est un vecteur de communication. La communication devient un creuset de créativité : plus on communique, plus on a envie de communiquer, plus on va au fond des choses. Cette communication débouche logiquement sur des actions concrètes, qui doivent être orchestrées localement, en permanence, par un préventeur professionnel.

Dans notre réflexion nous avons eu en permanence le souci de ne pas exclure, mais au contraire de prendre en compte la spécificité de chaque acteur pour l'intégrer dans le système « circulation routière » qui est complexe.

Les conclusions de cette réflexion sont explicitées en Annexe L sous forme de 10 fiches sur les thèmes suivants :

- journalistes ;
- testochocs ;
- être vu et vivre la vie ;

- sièges dos à la route dès la sortie de maternité ;
- transport des enfants en voiture (de 0 à 13 ans) ;
- expliquer les aménagements ;
- cars de transports scolaires ;
- accueil des familles endeuillées ;
- colloques enfants ;
- boîtes de nuit.

Ces fiches pourront être utilisées comme référence ou comme point de départ de réflexion pour tous ceux qui souhaiteraient développer une action sur tel ou tel de ces thèmes.

Il faut noter que l'animation étant de nature « transversale » dans notre analyse, certains des thèmes ci-dessus se retrouvent dans tel ou tel autre chapitre du rapport. Le lecteur voudra bien nous en excuser.

---

## Implication de l'industrie automobile

---

### Préambule

Comme nous l'avons indiqué dans la préface, la sécurité active et passive des véhicules s'est considérablement améliorée au fil du temps, grâce aux efforts constants de l'industrie automobile. Ces efforts se poursuivent et il existe encore en la matière d'importantes possibilités de progression.

Parmi les progrès enregistrés dans le domaine de la sécurité, on peut citer : le système d'éclairage, les pneumatiques mieux adaptés, la protection des occupants en cas de choc, le système de freinage ABS, le sac gonflable, etc.

Par ailleurs, la qualité des informations transmises à l'acheteur lors de la vente d'un véhicule neuf ou d'occasion, s'est sensiblement améliorée : les notices techniques sont plus complètes et plus explicites ; les carnets d'entretien précisent la nature et la fréquence des interventions de révision et d'entretien ; etc.

Les compétences techniques des réseaux de concessionnaires ont également progressé, au rythme des avancées technologiques et des besoins de la clientèle.

Par contre, une carence notable peut être identifiée : le conducteur ignore très souvent l'intérêt réel et les règles élémentaires de bonne utilisation des équipements « nouveaux » mis à sa disposition et que les campagnes publicitaires l'incitent à acquérir.

Signalons quelques exemples :

- Il est probable que la plupart des possesseurs d'ABS, ne connaissant pas les principes de base de son fonctionnement et par conséquent les situations dans lesquelles il est utile, sont dans l'incapacité de l'actionner à bon escient et continuent de freiner comme avec un système traditionnel.

- Force est de constater que le taux de port de **la ceinture de sécurité à l'arrière** des véhicules est anormalement faible ; à cet égard, un effort de sensibilisation et d'information reste à faire pour convaincre les automobilistes de l'efficacité de ce dispositif.

• **Les dispositifs de retenue pour enfants** font l'objet d'une réglementation précise mais par nature complexe puisqu'il faut définir des équipements bien adaptés à l'âge et à la taille de l'enfant. Nombre de parents, soucieux de la sécurité de leurs enfants, éprouvent néanmoins des difficultés à faire le bon choix et se trompent parfois, en toute bonne foi.

---

## **Propositions (ou plutôt suggestions...)**

La table ronde suggère que les concessionnaires et agents de l'industrie automobile (y compris les importateurs), qui constituent l'interface entre le constructeur et l'acheteur (d'un véhicule neuf ou d'un véhicule d'occasion), soient sensibilisés aux problèmes et investis d'une mission de formation concrète auprès des automobilistes

Par exemple de la manière suivante : des messages précis, ciblés sur la sécurité routière et la bonne utilisation des équipements de sécurité du véhicule pourraient être transmis lors des discussions commerciales qui ont lieu entre le vendeur et l'acheteur.

En outre, il pourrait être intéressant de remettre à l'acheteur un film ou une cassette vidéo sur le sujet. La table ronde suggère qu'un groupe de travail réunissant les représentants de l'industrie automobile soit constitué pour définir le contenu et la forme d'un tel outil, avec l'aide de la DSCR.

Dans certains cas spécifiques – par exemple l'acquisition d'un véhicule de rapport puissance/poids élevé, notamment par un jeune conducteur –, le vendeur pourrait suggérer à l'acheteur de suivre un stage de formation sur un site protégé (voir notamment partie 3 – chapitre VI-4).

Quelque peu en marge de la formation... un encouragement au développement de la **boîte de vitesse automatique**.

La table ronde propose une révision des bases de calcul qui pénalisent fiscalement les boîtes de vitesses automatiques par rapport aux boîtes de vitesses manuelles ;

Une telle pénalisation, motivée à l'origine par des considérations liées à la consommation de carburant est aujourd'hui caduque et constitue un frein à la sécurité routière, pour deux raisons :

– L'utilisation d'une boîte de vitesses automatique induit un rapport différent à la conduite automobile en incitant le conducteur à une conduite plus souple, moins agressive, en un mot plus « apaisée », notamment en milieu urbain.

– Sous réserve d'une analyse plus fine, l'implication des véhicules équipés de boîtes automatiques dans des accidents est – toutes choses égales par ailleurs – significativement plus faible que celle des véhicules équipés de boîtes manuelles (écart de l'ordre de 10 %).

En conclusion, l'ensemble des commentaires ci-dessus ne saurait être traité à la lettre, mais pourrait être utilisé comme piste de réflexion par les intéressés.

Sixième partie

---

# Financement



Il est nécessaire d'évaluer le coût des principales mesures proposées par la table ronde et de montrer de quelle manière il peut être réparti entre les différents agents économiques concernés en fonction de principes de financement qui seront explicités. Dans un second temps, ces coûts doivent être mis en relation avec les avantages escomptés en termes de réduction de l'insécurité. Il faut d'abord rappeler les enjeux et préciser les grandes masses financières investies dans les différents champs du monde de la route.



---

## Grands enjeux financiers de l'insécurité routière

---

---

### Le coût de l'insécurité routière : un enjeu de société

---

En 1996, on a enregistré en France 8080 tués, 35743 blessés graves et 133913 blessés légers dans des accidents de circulation routière, le coût pour la collectivité étant estimé à **118 milliards de francs**. Pour les quinze pays de l'Union Européenne, le coût est de 162 milliards d'écus, soit **1134 milliards de francs**.

Par recoupement de diverses sources, il est possible de répartir le coût global de l'insécurité routière entre les agents économiques :

Les **assurances** dépensent en indemnités et provisions **68 milliards de francs** (50 pour les sinistres matériels et 18 pour les sinistres corporels) et bénéficient d'un recours de 5 milliards de francs auprès des caisses de Sécurité Sociale.

Les **usagers de la route** dépensent **10 milliards de francs** pour réparer les sinistres matériels non déclarés ou non couverts par les assurances.

La sécurité sociale dépense **5 milliards de francs** en frais de soins concernant les accidentés de la route.

La **perte de production** subie par la **collectivité** s'établit à **35 milliards de francs**.

Même si le circuit économique qu'engendre l'insécurité routière fait apparaître que les activités de réparation automobile ou de soins aux blessés voient leurs chiffres d'affaires croître avec le nombre d'accidents, il ne faut pas se méprendre : les accidents de la route ne sont pas créateurs de richesses, bien au contraire !

À elle seule, cette constatation d'ordre purement économique suffit pour justifier les efforts de prévention consacrés à la lutte contre l'insécurité routière, mais les drames humains qu'elle provoque rappellent que la souffrance et le désespoir se plient difficilement à la loi des chiffres ; en particulier, l'accident de la route entraîne souvent des séquelles qui modifient le statut social des victimes (cet élément n'est pas

identifié ni mis en valeur). La monétarisation des handicaps reste une gageure malgré les progrès du calcul économique.

## **Les investissements majeurs dans le champ routier**

Un examen détaillé permet de préciser les ordres de grandeur des masses financières dans le domaine routier, qui figurent (sans souci d'exhaustivité) dans le tableau ci-dessous.

Nature des dépenses	Sources de financement	Montant annuel en milliards de francs
- Investissements routiers et entretien des routes	État, sociétés d'autoroutes, conseils généraux, municipalités	80 <sup>(1)</sup>
- Surveillance et contrôle de la circulation	État : forces de l'ordre	2,5
- Primes d'assurance automobile (responsabilité civile et assurance-dommage)	Propriétaires de véhicules	90
- Réparation des sinistres matériels	Assurances (80%) Usagers de la route (20%)	60
- Formation à la conduite dans les auto-écoles	Usagers de la route	6,6
- Contrôle technique obligatoire des véhicules	Propriétaires d'automobiles	2,3 <sup>(2)</sup>
- Equipements de sécurité intégrés dans les véhicules	Propriétaires de véhicules	15
- Amendes relatives aux infractions au code de la route (stationnement inclus)	Usagers de la route contraventionnistes	3

(1) Dont 45 milliards pour les collectivités locales

(2) Réparations exclues

Les autres investissements liés à la consommation, à la prévention, aux secours ou aux actions diverses conduites notamment par le milieu associatif ne sont pas du même ordre de grandeur, aucun ne dépassant le milliard de francs par an.

Ces données chiffrées permettent de rendre compte des efforts engagés dans les différents secteurs et de leurs poids relatifs ; elles permettent également d'apprécier le caractère raisonnable des conséquences financières des propositions de la table ronde (même en tenant compte du contexte particulièrement difficile pour les finances publiques et le pouvoir d'achat des ménages).

---

# Financement des propositions de la table ronde

---

---

## Les principes généraux de financement

---

Les modes de financement proposés ci-après obéissent à cinq principes de base qui sont la traduction d'options politiques quant au rôle que doivent jouer les différents acteurs impliqués et au statut social de la formation à la conduite (voir précisions au paragraphe ci-après).

### Principe 1

Les différents acteurs du système de formation doivent, chacun pour ce qui le concerne, participer au financement des dépenses ; leur implication à ce titre doit être en cohérence avec la légitimité et les compétences professionnelles dont ils sont porteurs.

### Principe 2

La table ronde propose un allongement et une amélioration de la qualité de la formation initiale des conducteurs ; de ce fait, le coût moyen pour la préparation d'un permis de conduire les automobiles (permis B) passera de 4500 F HT (soit 5400 F TTC) à 6500 F HT (soit 7800 F TTC), le surcoût (2400 F TTC) étant réparti entre les différents acteurs économiques de telle sorte que la dépense à la charge de l'intéressé ne subisse pas d'augmentation.

### Principe 3

Le coût de la formation continue des conducteurs expérimentés, par ailleurs relativement modeste (de l'ordre de 900 francs TTC tous les 10 ans) est pris en charge intégralement par les intéressés (sans tenir compte de l'implication des entreprises dans ce domaine).

## **Principe 4**

Les modalités de financement proposées doivent conduire au strict équilibre du bilan fiscal de l'État, les modifications proposées en matière de fiscalité se compensant.

Ce principe ne dégage pas l'État de ses obligations budgétaires en matière de formation des usagers de la route et des conducteurs, conformément au principe 1 énoncé ci-dessus.

## **Principe 5**

Les investissements consentis pour mettre en œuvre les propositions de la table ronde (qui restent limitées à la formation et à ses conséquences directes) ne viennent pas se substituer à ceux qu'il convient de poursuivre dans d'autres secteurs qui influencent la sécurité routière ; c'est notamment le cas du contrôle de la réglementation par les forces de l'ordre et des travaux de construction et d'aménagement des routes et autoroutes.

Cependant, même s'il a été mis prioritairement l'accent sur des modes de financement originaux, il est souhaitable de procéder (notamment au niveau local) à des rééquilibrages et des redéploiements qui permettent de dégager des ressources sans mettre en cause des politiques d'investissement décidées depuis longtemps.

Un tel principe est parfaitement réaliste, compte tenu des masses financières respectives (voir tableau ci-dessus) : un pourcentage (très) faible des dépenses consacrées aux infrastructures permettrait le financement d'actions de grande ampleur dans le secteur de la formation à la conduite et à la sécurité routière.

---

## **Les principes de l'implication financière des acteurs**

Six catégories principales d'acteurs peuvent, pour simplifier, être distinguées.

### **L'État**

Le permis de conduire est devenu un outil indispensable à la vie quotidienne (élément constitutif de la liberté individuelle) et à l'insertion dans la vie sociale et professionnelle (il constitue dans nombre de cas un préalable à l'embauche) ; en outre, rappelons qu'il s'agit du premier examen de France (et parfois le seul pour certains). C'est ce qui explique que l'accès à la conduite soit considéré comme un droit par les

citoyens. C'est ce qui fait aussi que l'État est directement engagé ; au même titre qu'il l'est pour l'éducation et la formation générales de l'ensemble de la population.

En outre, il maîtrise pour une large part le contenu de l'apprentissage de la conduite en faisant valoir ses exigences fondamentales à cet égard (objectifs du « programme national de formation »), met en œuvre les équipements nécessaires à l'examen du permis de conduire (centres d'examen, matériels spécifiques, etc.) et décide de la délivrance des permis (fonction attribuée au corps des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière).

Rappelons enfin que l'État a rendu obligatoire, dans l'enseignement primaire et secondaire, l'éducation des élèves à la sécurité routière.

l'État doit donc en priorité s'impliquer financièrement (mais pas nécessairement seul) dans :

- L'éducation à l'école.
- La formation initiale des conducteurs.
- La sensibilisation dans le cadre du « rendez-vous citoyen ».
- L'organisation des épreuves du permis de conduire (personnels, matériels et équipements).
- La mise en place de relais locaux à la politique nationale.

## **Les collectivités territoriales**

Les collectivités territoriales (conseils régionaux, conseils généraux, municipalités), chacune pour ce qui la concerne, ont pour vocation générale de s'impliquer dans diverses actions de formation dites « de proximité » et beaucoup d'entre elles ont pris à cet égard des initiatives particulièrement remarquables et efficaces, dont le présent rapport s'est fait l'écho : promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, formation pratique du brevet de sécurité routière, formation complémentaire pour les conducteurs novices, sensibilisation des jeunes sous diverses formes, soutien aux associations qui œuvrent dans ce domaine, etc.

En outre, les collectivités territoriales participent à l'effort d'éducation à la sécurité routière en complément de l'éducation nationale, les conseils régionaux étant par ailleurs dotés de responsabilités spécifiques en matière de formation en général.

Il faut ajouter que les conseils généraux sont maîtres d'ouvrage du réseau des routes départementales (sur lequel on enregistre plus de la moitié des tués), les municipalités exerçant la même fonction pour la voirie communale (sur laquelle on enregistre plus de 10 % des tués).

Dans ces conditions, les collectivités territoriales (dans le respect de leurs spécificités et des pouvoirs dont elles disposent) sont appelées à s'impliquer financièrement en priorité (mais pas nécessairement seules) dans :

- La formation initiale des enseignants dans les IUFM.
- Les établissements d'enseignement spécialisé (centres de formation des apprentis, etc.).
- Création de centres de sécurité routière (participation, notamment sous forme de mise à disposition de moyens matériels).
- Formations complémentaires aux formations minimales proposées par la table ronde (en association dans nombre de cas avec les entreprises d'assurance). Les collectivités territoriales sont, à ce titre, des partenaires privilégiés et peuvent s'appuyer sur divers opérateurs (associations, prestataires de service etc.).
- Promotion de l'apprentissage de la conduite par la mise en place d'incitations personnalisées et recherche d'accompagnateurs.

### **Le système d'assurance**

Le système d'assurance joue un rôle déterminant, non seulement en matière de réparation des conséquences des accidents, mais aussi de prévention.

En effet, il s'attache à moduler le niveau des primes perçues en fonction de la sinistralité effective ou potentielle de l'assuré, ce qui incite à adopter des comportements plus apaisés sur la route ; en outre, dans une logique purement professionnelle c'est à dire économique et financière, le système d'assurance peut investir dans la formation des jeunes conducteurs (entre autres) afin de réduire le « surrisque » auquel ils sont exposés.

Dans ce cadre, l'implication financière des entreprises d'assurance et des mutuelles doit être prioritairement orientée vers :

- Le financement de la formation des conducteurs novices, géré en relation étroite avec l'évolution de la « surprime », en fonction de la sinistralité constatée.

Un tel financement devrait concerner les propositions de la table ronde (qui constituent le minimum de base) mais pourrait également être étendu aux compléments souhaitables de formation ; des réalisations probantes ont été évoquées dans le présent rapport.

- La prise en compte dans le calcul des primes des efforts de formation consentis par l'ensemble des conducteurs, y compris les conducteurs expérimentés.

Il est à noter que la nécessité, pour l'assureur, de comparer systématiquement l'investissement effectué au titre de la prévention et les

résultats obtenus, exige qu'il dispose de garanties sérieuses quant à la qualité des formations offertes : la délivrance d'un « label sécurité », officiellement et formellement reconnu, aux établissements d'enseignement qui le sollicitent (partie 3, chapitre VII) doit permettre de satisfaire cette exigence.

## **Les entreprises**

Les entreprises ont intérêt économiquement à minimiser le coût des accidents de travail survenus dans le cadre de l'activité professionnelle ou lors des déplacements quotidiens domicile-travail ; l'enjeu correspondant est en effet de grande ampleur.

En collaboration avec leurs principaux partenaires économiques que sont les Caisses Régionales d'Assurance Maladie et les sociétés d'assurance, les entreprises doivent être incitées à mettre en place un plan de prévention des risques.

Tout effort rationalisé dans le domaine de réduction des risques routiers (qui s'inscrit souvent dans une politique plus large d'amélioration de la sécurité) se traduit d'une part par un gain de productivité (diminution de l'absentéisme), d'autre part par une réduction (parfois substantielle) des cotisations sociales et primes d'assurance.

Les entreprises doivent donc s'impliquer financièrement dans le recyclage et la formation périodique de leurs salariés.

## **Les organismes financiers**

Les organismes financiers (banques, caisses d'épargne) peuvent utilement proposer des produits permettant d'encourager et d'étaler dans le temps l'effort financier que les conducteurs consacrent à leur formation.

Leur implication est donc particulièrement importante dans le cas où :

- La formation est engagée plus tôt ; par exemple : l'apprentissage anticipé de la conduite.
- La formation est plus onéreuse car de durée plus importante et de meilleure qualité : c'est le sens des propositions de la table ronde concernant la formation initiale des conducteurs.

## **Les conducteurs**

Il est clair, dans certaines limites précisées ci-dessus, que le conducteur est et doit rester le principal financeur de sa propre formation.

Cette implication personnelle, qui doit être complétée et soutenue par des aides diverses, d'origine publique ou privée, est un

élément important de la responsabilisation du conducteur. De plus, même si la formation est ressentie comme une charge relativement lourde par les intéressés, il faut souligner que son coût reste particulièrement modeste au regard du coût d'utilisation d'un véhicule automobile. Les propositions de la table ronde ne modifient pas cet état de fait ; elles vont dans le sens d'une amélioration du rapport qualité/prix des formations, ce qui ne peut être que favorablement perçu par les citoyens.

---

## **Modalités de financement des mesures principales**

En application des principes exposés ci-dessus, les surcoûts induits par les principales mesures proposées par la table ronde peuvent être financées de la manière suivante.

### **Sensibilisation des plus jeunes (0 à 16 ans)**

En accompagnement et en complément de l'effort du ministère de l'éducation nationale, il est demandé aux communes (écoles primaires), aux conseils généraux (collèges) et aux conseils régionaux (lycées et enseignements spécialisés au titre de leur budget « formation » ou du « fonds des amendes ») de participer au financement :

- Des matériels pédagogiques nécessaires à la sensibilisation progressive des élèves ; coût estimé à 64 millions de francs par an.
- De la formation des enseignants en matière de sécurité routière ; coût estimé à 7 millions de francs par an.

### **La formation des jeunes conducteurs (de 16 à 20 ans)**

L'application stricte du principe 2 (énoncé ci-dessus) conduit à mettre en place des mécanismes de financement pour un surcoût de 2400 francs TTC pour la formation initiale de chaque conducteur (y compris la période de deux ans qui suit immédiatement l'obtention du permis de conduire).

À cette fin, trois dispositions sont proposées.

- Tirant les conséquences logiques de la réalité du permis de conduire, aujourd'hui devenu un produit de première nécessité, l'État consent sur toutes les formations initiales **un abaissement du taux de TVA de 20,6 % à 5,5 %**, qui crédibilise la démarche de qualité préconisée.

Cette mesure se traduit par un abaissement du coût unitaire de 950 francs (soit 40 % du surcoût).

- Les sociétés et mutuelles d'assurance consentent une diminution de 1000 francs de la « surprime » appliquée aux jeunes conducteurs l'année qui suit l'obtention du permis de conduire (cette « surprime » peut atteindre 3000 francs), à la condition expresse que ceux-ci satisfassent aux obligations des rendez-vous d'évaluation qui leur sont proposés.

Dans une optique professionnelle, celle du métier d'assureur, cette réduction est un investissement récupérable ; elle peut être supprimée en cas de résultats défavorables du point de vue de la sinistralité (pour l'usager, la sanction de l'« échec » est la suppression d'un avantage acquis).

En outre, pendant les deux premières années de conduite, l'assureur est habilité à exercer un droit de regard sur les évaluations prévues et est en droit de demander des garanties quant à la qualité des prestations de formation fournies : le mécanisme de labellisation proposé répond à cette question.

Le mécanisme de financement ici recommandé introduit une relation bien équilibrée entre les trois acteurs : assurances, établissements d'enseignement de la conduite, conducteurs ; il a déjà été expérimenté (avec des formations plus approfondies que le minimum proposé par la table ronde et un coût supérieur à 1000 francs) et on peut rappeler à cet égard l'accord exemplaire conclu au niveau national par un réseau d'auto-écoles et une mutuelle d'assurance.

- Les deux dispositions qui précèdent permettent d'abaisser le coût de la formation « nouvelle » de 7800 F à 5850 F (le coût moyen de la formation « actuelle » étant de 5400 F) ; il reste donc à combler cette différence d'environ 500 F si l'on veut respecter intégralement le principe 2 ci-dessus (à savoir que la part du coût de la formation initiale à la charge de l'intéressé n'augmente pas).

À cette fin, la solution de base proposée consiste à accorder aux conducteurs qui ont opté pour l'apprentissage anticipé de la conduite et à eux seuls une réduction d'impôt ou un crédit d'impôt à concurrence de 500 francs.

Le surcoût de 500 francs, par ailleurs modeste en valeur relative, resterait, dans ces conditions, à la charge des candidats qui suivent la filière traditionnelle de formation.

Cette proposition est de nature à inciter à l'apprentissage anticipé de la conduite ; on peut en effet estimer que ce mode de formation qui engendre des effets bénéfiques pour la sécurité routière mérite d'être fiscalement soutenu par l'État, au même titre que des déductions sont accordées par exemple pour inciter à économiser l'énergie.

Pour la partie de la population qui n'est pas redevable de l'impôt sur le revenu des personnes physiques (estimée à 50 %), une contribution d'un montant identique est sollicitée de la part des collectivités locales (communes et conseils généraux essentiellement). Elle

pourrait être financée par un prélèvement sur le produit des amendes résultant des infractions au code de la route et/ou par un redéploiement très limité des fonds affectés aux travaux routiers.

En effet, le décret du 22 février 1985 précise que le produit des amendes de police en matière de circulation routière est réparti proportionnellement au nombre de contraventions entre les groupements de communes et communautés urbaines de plus de 10000 habitants ; les sommes qui reviennent aux communes de moins de 10000 habitants sont affectées aux départements concernés, le conseil général en assurant la répartition et dressant la liste des bénéficiaires. L'article 4 du décret indique trois domaines d'utilisation de ces ressources : les « transports en commun de surface », les « chemins de fer urbains », la « circulation routière » (dont : « travaux commandés par les exigences de la sécurité routière »).

La table ronde propose de compléter cet article du décret en ajoutant explicitement la « formation des usagers de la route et des conducteurs ».

Ce dispositif local, qui implique une relation directe entre les jeunes et les autorités politiques, permet à la fois une politique efficace de proximité et un bon suivi de ses effets.

Par ailleurs, il est clair que les engagements actuels des assureurs en faveur de l'apprentissage anticipé de la conduite doivent être maintenus.

Enfin, il convient que les organismes financiers favorisent la mise en œuvre d'un véritable « plan d'épargne formation », conduisant à la constitution d'une épargne assortie en fin de contrat d'un prêt éventuel à faible taux.

D'autres types de produits financiers originaux, allant dans le sens des orientations fixées, sont évidemment concevables et souhaitables. Ils correspondent d'ailleurs aux intérêts des deux parties prenantes (établissements financiers et apprenti conducteur) et l'intervention de l'État (par exemple sous forme de bonification) n'est pas requise.

Une variante du dispositif qui vient d'être présenté consiste à faire financer par les collectivités locales la totalité du surcoût résiduel de formation (450 francs) pour les candidats qui empruntent la voie de l'apprentissage anticipé de la conduite (les sources de financement étant les mêmes que celles ci-dessus précisées), ce qui a notamment le mérite d'une plus grande simplicité.

Dans ce cas, l'État (qui n'a plus à consentir le crédit d'impôt prévu dans la solution de base) pourrait accorder la suppression de la TVA sur le carburant consommé par les établissements d'enseignement de la conduite, afin de réduire les charges financières qui leur incombent.

Cette mesure, qui irait dans le sens des orientations des instances européennes, pourrait en outre être - au moins partiellement - percutée sur le coût de formation de l'ensemble des candidats.

## **Le recyclage périodique des conducteurs expérimentés**

La table ronde a jugé souhaitable d'instituer à terme un recyclage tous les 10 ans des conducteurs expérimentés, d'une durée de 3 heures, effectué dans un établissement d'enseignement de la conduite.

Le coût d'un tel stage est de 800 francs TTC (le taux de TVA étant maintenu à 20,6 %) ; en outre, il est proposé (et ceci ne semble valide que dans l'hypothèse où ces stages seraient rendus obligatoires) d'instaurer un timbre fiscal de 100 francs, soit un coût total à la charge de l'intéressé de 900 francs.

Le produit du timbre fiscal, ainsi que les recettes de TVA générées par cette nouvelle activité permettent notamment de financer l'effort de l'État (baisse du taux de TVA, déduction fiscale) au titre de la formation initiale des conducteurs.

Le dispositif de réallocation proposé permet donc de créer un effet tangible de solidarité entre les conducteurs expérimentés et les jeunes conducteurs.

Par ailleurs, il faut rappeler qu'il est nécessaire d'encourager les entreprises à mettre en place des plans de prévention des risques routiers, qui prévoient dans la plupart des cas, des mises à jour, recyclages et perfectionnement pour tout ou partie des salariés. On a estimé qu'outre l'investissement sur ses fonds propres, l'entreprise peut recourir au « fond du 1 % » consacré à la formation continue pour financer des actions dans le domaine de la sécurité routière. La masse de ce fond est estimée à 45 milliards de francs : une utilisation à hauteur de 5 % seulement permettrait aux entreprises d'affecter 2,5 milliards de francs par an à des actions de sécurité. C'est le montant que nous avons retenu à titre d'objectif réaliste.

## **Les obligations spécifiques de l'État**

En matière de formation des usagers de la route et des conducteurs, ainsi que d'organisation et gestion des examens du permis de conduire, l'État a des obligations spécifiques qu'il est seul à pouvoir et devoir assurer, comme indiqué ci-dessus.

Il doit en outre financer les formations à la sécurité routière inscrites au programme du « rendez-vous citoyen » et prendre sa part (en association avec les conseils généraux principalement) du financement des actions locales de sécurité routière et de l'organisation nécessaire pour les mettre efficacement en œuvre. À cet égard, il est en particulier proposée que l'État participe à égalité avec le département, au financement de deux cadres permanents de haut niveau nécessaires pour animer les agences départementales dont la création est proposée (voir partie 5,

chapitre II). Le coût pour l'État, dans l'hypothèse où cette mesure serait généralisée, serait de 30 millions de francs par an.

Pour faire face à ces tâches fondamentales et les exercer avec le niveau de qualité souhaitable, il est proposé d'affecter à ces actions de formation sécurité routière, le produit des droits d'inscription à l'examen au permis de conduire (qui est de l'ordre de 440 millions de francs par an, au taux actuel).

La création d'un compte d'affectation spécial, dans ces conditions, apparaît économiquement et politiquement justifiée et un tel principe serait sans nul doute très bien apprécié, non seulement par les secteurs professionnels impliqués dans la formation, mais aussi par l'ensemble des citoyens.

### **Les centres départementaux de sécurité routière**

Rassemblant diverses prestations sur un même site, les centres départementaux de sécurité routière pourraient avoir un statut privé ou un statut de Groupement d'Intérêt Economique, le capital étant alors constitué par l'apport de sociétés privées et de collectivités locales.

En tout état de cause, aucun financement étatique n'est à prévoir.

---

## **Récapitulation des recettes et dépenses pour les principaux agents économiques**

Le tableau ci-dessous récapitule les modalités de financement des propositions de la table ronde qui viennent d'être exposées, en terme de dépenses (signe moins) et de recettes (signe plus) pour les six principales catégories d'agents économiques impliquées.

Dans un esprit de simplification, nous avons supposé que, chaque année : 1 million de candidats au permis de conduire entrent en formation initiale ; 3 millions de conducteurs expérimentés bénéficient d'une séance de recyclage / évaluation.

Les mesures d'ordre fiscal sont repérées dans le tableau par des caractères gras et les « variantes » sont indiquées par un astérisque.

Le tableau ne considère que l'impact financier des mesures proposées par la table ronde, c'est à dire uniquement les surcoûts par rapport à la situation existante.

(En millions de francs par an)

Mesures Agents économiques	Conducteurs	État	Assureurs	Collectivités locales	Auto-écoles	Entreprises <sup>(1)</sup>
Supports pédagogiques scolaires				- 64		
Formations en IUFM				- 7		
Formations initiales du conducteur	- 450	- 550	- 1 000		+ 2 000	
Recyclage des conducteurs	- 2 400	+ 410			+ 1 990	
Formation continue des conducteurs						- 2 500
Incitation à l'AAC <sup>(2)</sup> • Variante*		- 110 0*		- 110 - 220*	+ 220 + 220 *	
Droits de timbre recyclage	- 300	+ 300				
Suppression TVA sur les carburants <sup>(3)</sup> (Variante)*		- 150*			+ 150 *	
Agences départementales Centres de sécurité départementaux		- 30	Privé ou GIE	- 30 Privé ou GIE	Privé ou GIE	
Total • Variante*	- 3 150	+ 20 - 20*	- 1 000	- 211 - 321*	+ 4 210 + 4 360*	- 2 500

(1) Les dépenses effectuées pour les entreprises n'ont pas été ventilées entre les bénéficiaires, les actions concernées étant très diversifiées et ne pouvant être précisées dans le détail.

(2) En supposant que 50 % des candidats au permis de conduire optent pour l'Apprentissage Anticipé de la Conduite.

(3) Le montant a été calculé sur la base de 5300 Francs par an avec, en moyenne, 2 véhicules pour chacune des 15000 auto-écoles.

Il faut rappeler que nombre de propositions de la table ronde, parmi les plus fondamentales, n'entraînent pas de dépenses importantes et visent à améliorer l'existant par des modifications, qualitatives ou organisationnelles ; elles n'ont donc pas été prises en compte dans les évaluations financières qui précèdent.

## Impact sur l'emploi des mesures proposées

Même si les sommes en jeu ne sont pas considérables, l'effort de formation de nos concitoyens préconisé pour assurer une meilleure sécurité sur les routes se traduira par des effets économiques significatifs. En particulier :

• Les propositions faites en matière de formation initiale conduisent d'une part à un accroissement du volume horaire d'apprentissage et d'autre part à la création de rendez-vous d'évaluation pour les conducteurs novices. On estime à 8000 équivalents-emplois (essentiellement des enseignants de la conduite) ces activités nouvelles (sur la base de 250 000 francs par emploi et par an).

• L'instauration d'un recyclage décennal des conducteurs expérimentés (en supposant qu'il concerne la totalité des conducteurs concernés) sera générateur de 8000 équivalents-emplois (selon les mêmes bases de calcul que ci-dessus).

C'est donc l'équivalent d'environ 16000 emplois durables qui devraient être créés en application des propositions de la table ronde, ce qui permettrait notamment à la profession d'enseignant de la conduite (quel que soit le « créneau » dans lequel elle est exercée) de se renforcer et d'offrir une image de qualité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui du fait des effets pervers d'une concurrence par trop agressive et d'un niveau de formation des enseignants souvent insuffisant par rapport aux exigences d'un véritable apprentissage de la conduite.

## **Impact macro-économique des propositions de la table ronde**

Nous nous limiterons ici à indiquer quelques ordres de grandeur qui permettent d'affirmer que les propositions de la table ronde, qui exigent des investissements d'un montant relativement modeste surtout si l'on considère qu'elles concernent la totalité de la population, présentent un rapport avantages / coûts remarquable.

En effet, l'effort global demandé aux différents agents économiques est compris entre 7 et 7,5 milliards de francs par an (voir tableau récapitulatif au chapitre II ci-dessus). En contrepartie, l'objectif fixé (l'analyse effectuée à partir des connaissances actuelles montre qu'il est réaliste) est de réduire de 2500 le nombre de tués à horizon 2007 du fait des seules actions de la table ronde : ceci représente un gain de 40 milliards de francs par an pour la collectivité nationale (aux coûts unitaire actuels).

Le taux de rentabilité interne excède 100 %, ce qui est considérable et nettement supérieur à ce qu'on peut obtenir dans d'autres secteurs d'investissement qui influent à long terme sur la sécurité routière (infrastructure, véhicules, etc.).

**Agir sur les têtes et les cœurs, tôt et de façon continue, semble le plus efficace des investissements sur le long terme.**

Le tableau ci-dessous récapitule les principales données macro-économiques.

<b>Indicateurs</b>	<b>Valeur physique</b>	<b>Équivalent monétaire en milliards de francs</b>
. Coût de l'insécurité routière en 1996 . Projection du coût en 2007 <sup>(1)</sup>	8 000 tués 6 500 tués	120 100
. Effort de formation recommandé par la Table Ronde (par an)		7 à 7,5
. Objectif de sécurité visé en 2007 par les propositions de la Table Ronde . Gain de sécurité escompté par rapport à la projection de l'existant . Gain annuel moyen	4 000 tués 2 500 tués 250 tués	60 40 4
. Nombre d'équivalents - emplois sauvés en 10 ans du fait des propositions de la Table Ronde	50 000 emplois	

(1) En supposant une extrapolation de la tendance actuelle, sans aucune des mesures préconisées par la table ronde.

---

## Conclusion

Pendant cinq mois de réflexions approfondies, tant dans les commissions et les groupes de travail que sur le terrain, la table ronde a eu l'occasion d'analyser un très grand nombre de pistes d'actions visant à améliorer la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

Il serait certes présomptueux d'affirmer que toutes les pistes ont été analysées, tant sont nombreuses les propositions qui sont parvenues à la table ronde, en provenance de la France entière. Néanmoins, à notre connaissance, aucune table ronde ou commission, en France ou à l'étranger, n'est allée aussi loin dans le souci d'exhaustivité ; cette volonté tient évidemment à la complexité du sujet, mais surtout à l'exigence d'efficacité.

Cette même exigence a conduit la table ronde à ne formuler que des propositions concrètes, en rejetant par principe tout ce qui peut ressembler à des « vœux pieux » ou des déclarations incantatoires.

Ce travail a suscité un réel enthousiasme de la part des professionnels de la conduite, des spécialistes des nombreuses disciplines concernées, et, plus généralement de tous les acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière.

Il a mis en lumière un nombre de propositions très important dans tous les domaines directement ou indirectement liés au sujet central, tout en respectant strictement les limites fixées par le texte de mission ministérielle du 6 novembre 1996. À cette occasion, il faut souligner combien a été fructueuse l'idée de créer cette table ronde : elle a fourni une opportunité exceptionnelle aux personnalités de tous horizons intéressées par la sécurité routière – et plus particulièrement par la formation – de se rencontrer et de concrétiser toutes les synergies potentielles qui ne peuvent s'exprimer qu'en de très rares circonstances.

Cette extraordinaire richesse d'informations et de compétences a permis à la table ronde d'étudier un vaste ensemble de propositions, qui peuvent être classées en trois grandes catégories :

• Certaines, bien que d'un intérêt indéniable, ont été écartées, le risque de « rejet » par le corps social étant aujourd'hui trop élevé. Il est vrai que toute politique de sécurité routière implique une part de volontarisme, mais il y a un danger évident à présenter prématurément des propositions en forte rupture avec la situation existante : celui de remettre en cause du même coup l'ensemble du programme préconisé.

Par souci de réalisme, la table ronde propose, dans de tels cas, de différer la réflexion (de 4 ou 5 ans). Ce délai doit être mis utilement à profit pour évaluer le résultat des recherches en cours, analyser les expériences de certains pays étrangers, mieux identifier les difficultés et les enjeux.

• Une deuxième catégorie est constituée par des propositions complexes dont la mise en œuvre dans de bonnes conditions suppose : l'élaboration d'outils pédagogiques, des formations particulières, une coordination nationale et la mise en place d'une logistique délicate.

Dans de tels cas, la table ronde a opté pour une démarche pragmatique et progressive articulée en quatre phases :

- énoncé clair de l'objectif à terme ;
- définition des solutions alternatives à mettre en place sans attendre ;
- proposition d'expérimentations à échelle réduite et sur une durée limitée ;
- à l'issue de cette période, l'objectif initial sera réévalué et les moyens seront ajustés à la lumière des expérimentations.

• La troisième catégorie regroupe les propositions – et elles sont nombreuses – dont la mise en œuvre est possible dans l'immédiat ou à court terme, sans action préalable ou accompagnement lourd.

Dans tous les cas, la table ronde s'est tenue au double principe d'introduire le moins possible de réglementations ou d'obligations supplémentaires et, par ailleurs de susciter et encourager les initiatives partenariales, notamment au niveau local.

C'est pourquoi, à divers reprises – notamment pour ce qui a trait à la formation des conducteurs novices et à la formation des conducteurs expérimentés – elle a proposé un « noyau minimal » de formation en créant les conditions pour que se greffe, autour de cette référence, une dynamique d'action. Liberté est ainsi donnée à toutes les initiatives pour amplifier l'impulsion initiale.

Il faut enfin souligner qu'aucune proposition n'a été rejetée pour des raisons financières, seuls des critères d'opportunité et d'efficacité ayant été pris en considération. Les enjeux sont tels que toute proposition doit trouver aisément son financement, d'autant que les mesures financières en jeu sont relativement modestes à l'échelle du pays.

Le rapport propose des modalités et des mécanismes originaux de financement, qui doivent être vus comme des pistes de départ à affiner avec les spécialistes et autorités compétentes.

L'ensemble des propositions que la table ronde a formulées forme un tout cohérent. Comme dans un édifice, certaines d'entre elles constituent des clés de voûte et ne sauraient être rejetées sans mettre en danger sérieux tout le programme. D'autres sont moins fondamentales ; leur mise en œuvre peut être étagée dans le temps. En tout état de cause, la sélection éventuelle entre les propositions retenues – immédiatement ou à terme – et celles nécessitant une étude ultérieure avant décision ne saurait se faire, au risque d'une perte de cohérence et donc d'efficacité particulièrement dommageable, selon une autre logique que celle qui a guidé en permanence la table ronde : **réduire la sinistralité routière le plus rapidement possible et de façon durable**. Nous sommes sûrs que c'est cette logique et elle seule qui prévaudra.

Ainsi, pourrons-nous atteindre cet objectif ambitieux :

- **Réduire le nombre de tués sur les routes de France en dessous de 4000 avant que les dix prochaines années ne se soient écoulées.**



---

# Liste des participants

---

## Comité de pilotage

### Président

Jean Verré

### Rapporteur général

Jean-Baptiste Bouzigues

## Représentants des commissions

Commission 1 : Éducation des jeunes usagers de la route

Président : **M<sup>me</sup> Jacqueline Mennessier** (ministère de l'éducation nationale, DISR)

Rapporteur : **M. Gérard Cambon** (DSCR)

Commission 2 : Formation du conducteur

Président : **M. Louis Moissonnier** (CGPC)

Rapporteur : **M<sup>me</sup> Françoise Chatenet** (INRETS/LPC)

Commission 3 : Perfectionnement du conducteur

Président : **M. Kléber Tallon** (psychologue)

Rapporteur : **M. Roger Sciberras** (ministère de l'intérieur)

Commission 4 : Thèmes communs

Président : **M. Jean Verré** (président d'honneur ESSO-SAF)

Rapporteur : **M. Jean-Baptiste Bouzigues** (ministère de l'équipement, ENSERR)

## Représentants de la DSCR

**M. René Barlet**

**M<sup>me</sup> Hélène Hernu**

**M. Alain Ivaldy**

**M. Olivier Noël**

---

## **Commissions et groupes de travail**

### Commission 1 : Éducation des jeunes usagers de la route

Président : **M<sup>me</sup> J. Mennessier**

Rapporteur : **M. G. Cambon**

Sept groupes de travail ont été constitués :

*Groupe de travail 1* : Naissance à 2 ans

*Groupe de travail 2* : 3 à 5 ans

*Groupe de travail 3* : 6 à 9 ans

*Groupe de travail 4* : 10 à 13 ans

*Groupe de travail 5* : 14 à 16 ans

*Groupe de travail 6* : Former pour quoi et pourquoi ? (capacités)

*Groupe de travail 7* : Liaison entre acquisitions scolaires et formation du conducteur

**M<sup>me</sup> S. Audelan-Talon** (Prévention MAIF)

**M<sup>me</sup> A. Mahmoudi** (DSCR)

**M. J.-P. Assailly** (INRETS)

**M. L.-M. Bailly** (UNIDEC)

**M. P. Chevillot** (DSCR)

**M. L. Courtal** (FFM)

**M. J.-P. Martin** (CNSR)

**M. R. Pollet** (FFSA)

**M. D. Tavernier** (codes Rousseau)

**M. J.-L. Trevilly** (PFA)

ont bien voulu être animateur ou rapporteur des groupes de travail.

## **Commission 2 : Formation du conducteur**

Président : **M. L. Moissonnier**

Rapporteur : **M<sup>me</sup> F. Chatenet**

### **Groupe de travail A : Formation initiale et apprentissage anticipé de la conduite**

Animateur : **M. G. Acourt** (ECF)

Rapporteur : **M. D. Blot** (CNPA)

### **Groupe de travail B : Le permis de conduire**

Animateur : **M. G. Poulenat** (CGPC)

Rapporteur : **M. J. Chanois** (SNCER-FEN)

### **Groupe de travail C : formation post-permis pour les conducteurs débutants**

Animateur : **M<sup>me</sup> A. Billard** (PR)

Rapporteur : **M. J-P. Monatte** (Conduire juste)

### **Groupe de travail D : Les formateurs**

Animateurs : **M. P. Leroux** (INRETS)

**M<sup>me</sup> M-C. Pallas** (ADSR)

## **Commission 3 : Perfectionnement du conducteur**

Président : **M. K. Tallon**

Rapporteur : **M. R. Sciberras**

### **Groupe de travail A : Formation permanente du conducteur expérimenté**

Animateurs : **M. R. Trottein** (Laser)

**M. M. Mège**

### **Groupe de travail B : Formation initiale et continue du conducteur professionnel**

Animateurs : **M. M. Meslem**

**M. J. Colomines**

### **Groupe de travail C : Entreprise et sécurité routière** (voir Commission 4 – groupe 5)

### **Groupe de travail D : Évolution des aptitudes chez le conducteur**

Animateurs : **M. J. Lagarde**

**D<sup>r</sup> P. North**

**Groupe de travail E : Rôle de la médecine  
dans la formation et la sensibilisation**

Animateurs : **Professeur A. Coblentz** (université Paris VI)

**Groupe de travail F : Rôle de la psychologie  
dans la formation et la sensibilisation**

Animateurs : **M. P-E. Barjonet** (INRETS)  
**M. J-L. Blauwblomme**

**Groupe de travail G : Le cycliste adulte  
et le piéton adulte**

Animateur : **M<sup>me</sup> A. Poidevin**

**Commission 4 : Thèmes communs**

Président : **M. J. Verré**

Rapporteur : **M. J.-B. Bouzigues**

**Groupe de travail 1 : Synthèse des études en France  
et dans l'Union Européenne**

Animateur : **M. A. Ivaldy**

**Groupe de travail 2 : Organisation de la sécurité routière**

Animateurs : **Lt. Col. A. Hurtevent** (DGGN-DISR)

**M. C. Rolland** (LCVR)  
**M. Y. Lebas** (DSCR)

**Groupe de travail 3 : Création et renforcement des relais**

Animateur : **M. J-Y. Salaun** (PR)

**Groupe de travail 4 : Intervention des médias**

Animateurs : **M. J. Legros** (LCI)

**Lt. Col. F. Melin** (DGGN)

**Groupe de travail 5 : Entreprise et sécurité routière**

Animateurs : **M. J. Verré**

**M. K. Tallon**

**M. B. Gatin** (DSCR)

**M. F Lavelle** (CCI)

**M. J Darrigrand** (CER)

**M. Y Puisieux** (ESSO-SAF)

**Groupe de travail 6 : Analyse économique et financière**

Animateur : **M. O. Noël**

**Groupe de travail 7 : Utilisation de l'informatique,  
des simulateurs, des outils et moyens pédagogiques**

Animateur : **M. G. Acourt** (ECF)

**Groupe de travail 8 : Motivation des acteurs**

Animateurs : **M<sup>me</sup> G. Leverrier** (LCVR)  
**M. J-C. Barnabé** (PFA)

**Groupe de travail 9 : Revalorisation pédagogique des sanctions**

Animateurs : **M<sup>me</sup> C. Cellier** (Fondation Anne Cellier)  
**M. R. Sciberras** (ministère de l'intérieur)

**Groupe de travail 10 : Centres de sécurité routière**

Animateur : **M. J-P. Hirsch** (Association Centaure)

**Groupe de travail 11 : Expérience dans les pays étrangers**

Animateur : **M<sup>me</sup> H. Hernu** (DSCR)

---

**Table ronde plénière :  
liste des organismes participants**

**Administrations**

Ministère de l'intérieur

Ministère de la défense

Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche

Ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation

Ministère du travail et des affaires sociales

Ministère de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration

Ministère de l'économie et des finances

Ministère de la jeunesse et des sports

Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

**Organisations professionnelles  
et syndicales**

Fédérations syndicales de l'éducation nationale

Fédération de l'éducation nationale (FEN)

Fédération syndicale unitaire (FSU)

Syndicat général de l'éducation nationale – confédération française démocratique du travail (SGEN – CFDT)

Syndicat national autonome des lycées et collèges (SNALC/CSCN)

### **Organisations professionnelles de l'enseignement de la conduite**

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA-branche Auto-École)

Les professionnels de la formation des automobilistes (PFA)

Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile (ADECA)

Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite (UNIDEC)

### **Organisation syndicale des salariés de l'enseignement de la conduite**

Syndicat national de l'enseignement de la conduite et de l'éducation routière (SNECER-FEN)

### **Associations professionnelles de l'enseignement de la conduite**

École de conduite française (ECF)

Centre d'éducation routière (CER)

### **Associations de formation de moniteurs**

Association nationale des formateurs de moniteurs (ANFM)

Association pour le développement de la sécurité routière (ADSR)

### **Centres de formation professionnelle du transport**

Association pour la formation professionnelle des adultes (AFPA)

Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports (AFT)

Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires (PROMOTRANS)

## **Centres de formation post-permis et de perfectionnement à la conduite**

Formation active à la sécurité automobile (FASA)

Association Centaure

« Conduire Juste »

## **Animateurs de stages dans le cadre du permis à points (BAFM-psychologues)**

Prévention routière formation (PRF)

France sécurité routière (FSR)

(ANPER) Association nationale pour la promotion de l'éducation routière

## **Organisations syndicales des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et des délégués à la formation du conducteur**

Syndicat national des inspecteurs cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière – Force Ouvrière (SNICA-FO)

Confédération française démocratique du travail (CFDT)

Confédération générale des cadres (CGC)

## **Certification de service**

SGS-Qualicert, certification de service pour le CNPA

Qualite-France, certification de service pour l'ECF

Association française d'assurance qualité (AFAQ)

## **Éditeurs de produits pédagogiques destinés aux enseignants de la conduite**

Ecolauto

codes Rousseau

Ediser (Caraide)

Éditions La Baule

Édition nationale permis de conduire (ENPC)

Faros (simulateur)

Thomson-MAAF (simulateur OPALE)

## **Assurances et organismes financiers**

### Secteur des assurances

Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)

Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA)

Groupama (Mutualité agricole)

### Secteur santé

Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

## **Associations**

### Associations partenaires

Ligue contre la violence routière (LCVR)

Fondation Anne Cellier

(FARE) Fédération des associations de la route pour l'éducation

Automobile-club de France (ACF)

Automobile-club national (ACN)

Prévention routière (PR)

Prévention rurale

Prévention GEMA

Prévention MAIF

UAP prévention

Fédération française de motocyclisme (FFM)

Fédération française des motards en colère (FFMC)

Pratique sécurité moto (PMS)

Fédération des conseils de parents d'élèves (FCPE)

(PEEP) Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public

(UNAAPE) Union nationale autonome d'associations de parents d'élèves

(UNAPEL) Union nationale de parents d'élèves de l'enseignement libre

Union nationale des associations familiales de France (UNAF)

**Associations de consommateurs**  
Association force ouvrière consommateurs (AFOC)  
Organisation générale des consommateurs (ORGECO)  
Association d'éducation et d'information du consommateur de  
l'éducation nationale (ADEIC-FEN)

---

## **Visites sur le terrain : responsables de l'organisation**

### **Jura (28 janvier 1997)**

M<sup>me</sup> Castelnot, directeur de cabinet du préfet  
M. Balsier, coordinateur de la sécurité routière  
M<sup>me</sup> Cretin, chargée de mission sécurité routière

### **Finistère (5 et 6 février 1997)**

M. Morin, préfet du Finistère  
M. Lacroix, directeur de cabinet du préfet  
M<sup>me</sup> Le Naour, coordinateur de la sécurité routière  
M. de Neuville, chargé de mission sécurité routière

### **Rhône (20 et 21 février 1997)**

M. Guyot, préfet délégué pour la sécurité et la défense  
M. Ribet, directeur du service interministériel régional de  
défense de protection civile, coordinateur de la sécurité routière  
M<sup>me</sup> Groz, chargé de mission sécurité routière  
M. Darbour, chargé de mission sécurité routière

### **Gironde (24 et 25 février 1997)**

M. Valade, président du conseil régional  
M. Landouzi, préfet de la région Aquitaine, préfet de la  
Gironde  
M. Fragneau, préfet délégué pour la sécurité et la défense  
M. Salmeron, coordinateur de la sécurité routière

M. Gien, chargé de mission sécurité routière

### **Bas-Rhin (27 et 28 février 1997)**

M. Magnier, préfet du Bas-Rhin

M. Coudert, directeur de cabinet du préfet, sous-préfet chargé de la sécurité routière

D<sup>r</sup> Muhlmann-Weill, coordinateur de la sécurité routière

### **Fontainebleau (25 mars 1997)**

(Centre national de formation motocycliste de l'École de gendarmerie)

Colonel Boulanger

Chef d'escadron Marchioni

---

### **Autres personnes auditionnées ou ayant participé aux différents groupes de travail**

(À l'exception des membres du comité de pilotage et des animateurs et rapporteurs des groupes de travail ainsi que des responsables de l'organisation des visites sur le terrain)

M. Abouline (FFM)

M. Affolter (APTH)

M. Agogue (ANPER)

M. Alliaume (CCI)

M<sup>me</sup> Alloncle (ECOLAUTO)

M. Allouche (ADECA)

M. Amar (DAEI)

M. Artoux (éducation nationale)

M. Arvis (FFSA)

M. Astre (MACIF)

M. Auboin (Trans Auto STVR)

M. Auger (CER)

**M. Avinain** (SGEN-CFDT)  
**D<sup>r</sup> Avril** (Sécuritest)  
**Lt. Col. Aznar** (DGGN)  
**M. Bab** (CNAM)  
**M. Baligand** (Groupama)  
**M. Baptiste** (SNECER-FEN)  
**M. Barraud** (2 roues pour la ville)  
**M. Barre** (PR)  
**M. Barry** (ANPER)  
**M. Barthelemy** (FFM)  
**M. Bartolt** (DLPAJ)  
**M. Battendier** (CER)  
**M. Beau** (Prévention MAIF)  
**M. Beaudenon** (SNECER-FEN)  
**M. Behagel** (CCFA)  
**M. Belloc** (professeur d'université)  
**M. Beltoise** (Conduire Juste)  
**M. Benoist Du Sablon** (ORGECO)  
**M. Berg** (DTT)  
**M. Bergeron** (Promotrans)  
**M. Berger** (PSA)  
**M<sup>me</sup> Bernard** (CER)  
**M. Bertin** (Air Liquide)  
**M. Bessac** (SNECER-FEN)  
**M. Besson** (magistrat)  
**M. Bessonne** (CNPA)  
**M<sup>me</sup> Blanc** (DSCR)  
**M. Blanchard** (INRETS)  
**M. Blanchard** (PFA)  
**M. Bonneval** (DTT)  
**M<sup>me</sup> Bordelais** (MFQ)  
**M. Bordet** (CNPA)  
**M. Borg** (FFMC)

**M. Bouazza** (Ecolauto)  
**M. Boubée** (ASNAV)  
**M. Bourgeois** (DREIF)  
**M. Bourgeois** (RATP)  
**M. Bourjade** (CER)  
**M. Bouscaren** (UNIDEC)  
**M. Bouvet** (Total-Gaz)  
**M. Bouzon** (ministère de l'Intérieur)  
**M<sup>me</sup> Boyer-Darrigrand** (CER)  
**M<sup>me</sup> Cabannes** (DSCR)  
**M. Cagnon** (rendez-vous citoyen)  
**M. Caillaud** (FNCR)  
**M. Camiolo** (ANPER)  
**M. Cardon** (Promotrans)  
**M. Carre** (FASA)  
**M. Caudron** (CSNM)  
**M. Chambat** (FCPE)  
**M<sup>me</sup> Chartrelle** (ministère de l'Intérieur)  
**M<sup>me</sup> Chauveau** (France-Télécom)  
**M. Chevallier** (GEMA-Prévention MAIF)  
**M. Chomette** (UNIDEC)  
**M. Chopin** (SNICA-FO)  
**M. Claverie** (DSCR)  
**M. Clément** (ACF)  
**M. Clément** (Thomson)  
**M. Coindet** (MAFPEN)  
**M<sup>me</sup> Comas** (GEMA)  
**M. Consorti** (Ediser-Caraide)  
**M. Conti** (DSCR)  
**M. Cotentin** (principal de collège)  
**M. Cottin** (AFAQ)  
**M. Czajka** (Bertelsmann)  
**M<sup>me</sup> Czalczynsri** (FSU)

**M. Dahais** (ADECA)  
**M. Daubefeld** (LCVR)  
**M. Davenas** (TGI Evry)  
**M<sup>me</sup> Delamarre** (UNAAPE)  
**M. Delepaut** (PFA)  
**M<sup>me</sup> Delnegro** (Transports GAEL)  
**M. Demeusy** (CMSR)  
**M. Denaux** (Commissariat général au Plan)  
**M. Dernoncourt** (vice-président du conseil général du Pas-De-Calais)  
**Melle Dervieux** (ministère de la justice)  
**M<sup>me</sup> Diakhate** (ministère de la Jeunesse et des Sports)  
**M. Dochez** (CER)  
**M. Domont** (institut de médecine du travail)  
**M. Doré** (DGCCRF)  
**M. Ducamp** (PFA)  
**M. Duchamp** (ANPER)  
**M. Duffard** (FFM)  
**M. Dugué** (ANFM)  
**M. Duhec** (CER)  
**M. Dumont** (UNAF)  
**M. Duneufjardin** (ECF)  
**M. Dussous** (Prévention MAIF)  
**M. Dutilleul** (AFPA)  
**M. Duvivier** (CFDT)  
**M. Eleuche** (SNALC/CSEN)  
**M. El Moukaddem** (FARE)  
**M. Emelin** (DGGN)  
**M<sup>me</sup> Etévé** (DSCR)  
**M. Evrard** (CNAM)  
**M. Fabbri** (ANPER)  
**M. Fahy** (CER)  
**M. Favre** (ADECA)

**M. Ferron** (PFA)  
**M. Florin** (Prévention Routière)  
**M. Flory** (Prévention Routière)  
**M. Flory** (AFAQ)  
**M. Foldes** (DAEI)  
**M. Fougère** (DSCR)  
**M. Fournier** (éducation nationale DLC)  
**M. Fournier-Perilhou** (ACN)  
**M. Foy** (maire du Vésinet)  
**M. Fuchs** (député)  
**M. Gacognoule** (ENPC)  
**M. Gambet** (CMSR)  
**M<sup>me</sup> Gaquiere – Gavran** (ministère de la jeunesse et des sports)  
**M. Gatin** (DSCR)  
**M. Gau** (CER)  
**M. Genot** (SNUIPP-FSU)  
**M. Germain** (MFQ)  
**M. Gérondeau** (URF)  
**M. Gæpp** (codes Rousseau)  
**Pr. Gonthier** (Professeur CHU St-Etienne)  
**M. Gontier** (Ergonomie-Conseil)  
**M. Gonzales** (Ediser)  
**M<sup>me</sup> Gorgibus** (ACN)  
**Pr Got** (professeur, Boulogne)  
**M<sup>me</sup> Graziani** (UAP-Prévention)  
**M<sup>me</sup> Grillon** (DSCR)  
**M. Grognu** (SNICA-FO)  
**M. Guibert** (AFPA)  
**M. Guardiola** (DISR)  
**M. Guisnel** (Transports Guisnel)  
**M<sup>me</sup> Haaser** (PEEP)  
**M. Hechaime** (ASCUR)  
**M. Hennion** (CER)

**M. Hervalet** (AFPA)  
**M. Hervo** (AFT)  
**M. Hery** (CER)  
**M. Jacq** (PFA)  
**M. Jean** (PRF)  
**M. Jonneaux** (DDE Val-d'Oise)  
**M<sup>me</sup> Journet** (enseignant de la conduite)  
**M<sup>me</sup> Kostreche** (CVC)  
**M. Kremer** (CSR des services)  
**M. L'anton** (AFPA)  
**M. L'hoste** (INRETS-LPC)  
**M. Lafosse** (APTH)  
**M. Lafosse** (FFSA)  
**M. Lagarde** (Éducation nationale)  
**M. Lamy** (principal de collège)  
**M. Lapeyre** (Commissariat général au plan)  
**M. Laurenheimer** (codes Rousseau)  
**M. Lavergne** (AGPM-MEPM)  
**M. Leblanc** (Ministère de l'agriculture)  
**D<sup>r</sup> Le Chuiton** (DISR)  
**M<sup>me</sup> Le Guyader** (CNPA)  
**M. Leandri** (Aut)  
**M. Lebrot** (sous-préfet)  
**M. Lecaudey** (CER)  
**M. Lefebvre** (ANFM)  
**M. Legros** (DSCR)  
**M. Lemayitch** (ANPER)  
**M. Lemmens** (conseil général Pas-De-Calais)  
**M. Le Neouannic** (FEN)  
**M. Leroy** (ADP)  
**M. Leroy** (codes Rousseau)  
**M. Lesage** (conseiller général de la Manche)  
**M. Lesrel** (ORGECO)

**M. Leverne** (GEMA/AGPM)  
**M<sup>me</sup> Libraire** (DSCR)  
**M. Llerena** (UNIDEC)  
**M. Lopat** (ADECA)  
**M. Lopez** (MDB)  
**M. Lucas** (DSCR)  
**M. Lucotte** (PFA)  
**M. Maggiori** (FFMC)  
**M. Magnien-Feysot** (conseiller général du Cher)  
**M. Maigne** (codes Rousseau)  
**M. Maldonado** (PMS)  
**M. Malinowsky** (CGC)  
**M. Marleix** (AFOC)  
**M. Marcuzzi** (CFDT)  
**M. Marvejouls** (ANFM)  
**M. Massart** (DDSP de Seine-et-Marne)  
**M. Masson** (Primagaz)  
**M. Mayet** (CGPC)  
**M. Meillaud** (Autoroute FM)  
**M. Mellot** (jeunesse et sports)  
**M. Métairau** (FO)  
**M. Mignot** (professeur)  
**M<sup>me</sup> Miksza** (Uap-Prévention)  
**M. Millard** (Ecolauto)  
**M. Miroz** (Éducation nationale)  
**M. Mollard** (université Paris-VI)  
**M<sup>me</sup> De Monmarin** (UNPEEL)  
**M<sup>me</sup> Montagne** (ADECA)  
**M<sup>me</sup> Mougel** (France-Télécom)  
**M. Mouglin** (FFM)  
**D<sup>r</sup> Muhlmann-Weill** (coordinateur Bas-Rhin)  
**M<sup>me</sup> Moyset** (FCPE)  
**M. Mutz** (CNAM)

**M. Negre** (MAAF)  
**M. Neulet** (FFC)  
**M. Niel** (DGPN)  
**M<sup>me</sup> Odinot** (DSCR)  
**M<sup>me</sup> Olivain** (SNES-FSU)  
**M<sup>me</sup> Olivier** (SNICA-FO)  
**M. Ottavi** (ADEIC-FEN)  
**M. Pajor** (ADECA)  
**M. Panabières** (DSCR)  
**M<sup>me</sup> Paradis** (CNPA)  
**M<sup>me</sup> Pasquier** (Prévention rurale)  
**M. Pauchet** (AFAQ)  
**M. Pelissier** (ministère justice, DISR)  
**M. Peltier** (Institut de médecine du travail)  
**M. Penisson** (La Poste-CEFCO)  
**M. Perrin** (CER)  
**M. Perroy** (Rhône-Poulenc)  
**M. Petit** (AMPD)  
**M. Peyrat** (ACN)  
**M. Pichon** (ADECA)  
**M. Piffeteau** (Consultant)  
**M. Pignon** (FFSA)  
**M. Piot** (FCPE)  
**M. Planchon** (Prévention Routière)  
**Melle Plantier** (coordinateur sécurité)  
**M. Plocq** (Continent assurances)  
**M<sup>me</sup> Ponneau** (FSU)  
**M. Pont** (Groupama-Centaure)  
**M. Portier** (FFSA/APSAD)  
**M. Princet** (CMSR)  
**M. Pringault** (FSR)  
**M. Puchois** (SNPDEN)  
**M. Rabet** (FARE)

**M. Racine** (CNPA)  
**M. Ramblières** (professeur)  
**M. Raponne** (Conseil d'État)  
**M<sup>me</sup> Reimeringer** (UAP Prévention)  
**M. Remond** (GEMA)  
**M. Renaux** (DRLP)  
**M<sup>me</sup> Roubichou** (principal de collège)  
**M<sup>me</sup> Rouges** (DSCR)  
**M. Rouillon** (AFDM-FFMC)  
**M. Rouseau** (CNPA)  
**M. Roussel** (SAPRR)  
**M. Saunier** (FAROS)  
**M. Savignac** (ANFM)  
**M. Sejourné** (Atelier 32 Bis)  
**M. Sénac** (Prévention Routière)  
**M. Sibert** (jeunesse et sports)  
**M. Siot** (Éditions La Baule)  
**M. Souloy** (GEMA-MAE)  
**M<sup>me</sup> Steinhart** (DSCR)  
**M<sup>me</sup> Suchet** (MFQ)  
**M. Sugic** (CFDT)  
**M<sup>me</sup> Talin** (UNAAPE)  
**Dr. Tarrière** (Renault)  
**M. Tassy** (PEEP)  
**M. Tavernier** (ANPER)  
**Melle Tenin-Rouveyrol** (Psychologue, MRT)  
**M. Tepper** (ADECA)  
**M. Terekoff** (PFA)  
**M. Thibaud** (PMI-Maternités)  
**M. Thimotée** (CER)  
**M. Thiry** (FFSA)  
**M. Thomas** (ENPC)  
**M. Tomasini** (APSAD-FFSA)

**M. Toupin** (SNCF)  
**M. Touraine** (ADECA)  
**M. Touzé** (Editions La Baule)  
**M. Touzeau** (principal de collège)  
**M. Trorial** (AFT)  
**M. Turpeau** (ANPER)  
**M<sup>me</sup> Vachon** (éducation nationale)  
**M<sup>me</sup> Vahl** (ACN)  
**M<sup>me</sup> Van Hée** (LCVR)  
**M. Veignant** (LCVR)  
**M. Vérité** (AFDM/FFMC)  
**M. Vicaire** (FASA)  
**M. Viers** (EDF-GDF)  
**M. Vigneron** (ORGECO)  
**M. Vincent** (SNPDEN)  
**M. Vinel** (enseignant de la conduite)  
**Melle Vironneau** (PFA)  
**M. Vivier** (Prévention MAIF)  
**M. Waechtel** (Rendez-Vous Citoyen)  
**M. Wallet** (CER)  
**M<sup>me</sup> Weber** (ANPER)  
**D<sup>r</sup> Webhi** (ministère de l'équipement)  
**M. Zalmanski** (maire adjoint du Vésinet)  
**M. Zanin** (CFDT).

### **Remarque importante**

Les responsables de la table ronde tiennent à remercier très vivement les 400 personnes avec lesquelles ils ont pu dialoguer au cours de leurs déplacements en province. Leur nom n'a pu être mentionné sur la présente liste mais leur apport aux réflexions de la table ronde a été d'une grande richesse.

En outre, toutes les propositions transmises par les préfets ont été particulièrement utiles et nous remercions également toutes celles et tous ceux qui ont contribué à leur élaboration.



---

## Nomenclature des sigles

ACF

Automobile-club de France

ACN

Automobile-club national

ADECA

Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile

ADEIC FEN

Association d'éducation et d'information du consommateur de l'éducation nationale

ADP

Association des droits du piéton

ADSR

Association pour le développement de la sécurité routière

AFAQ

Association française d'assurance qualité

AFDM

Association pour la formation des motards

AFOC

Association force ouvrière consommateur

AFPA

Association pour la formation professionnelle des adultes

AFT

Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports

AGPM

Assurances générales de prévoyance militaire

AMPD

Amicale des personnels de direction de l'éducation nationale

ANFM  
Association nationale des formateurs de moniteurs d'éducation routière

ANPER  
Association nationale pour la promotion de l'éducation routière

APSAD  
Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages

APTH  
Association pour la prévention dans les transports des hydrocarbures

ASCUR  
Améliorer la sécurité et le comportement des usagers de la route

ASNAV  
Association nationale pour l'amélioration de la vue

CCFA  
Comité des constructeurs français d'automobile

CCI  
Chambre de commerce et d'industrie

CER  
Centres d'éducation routière

CFDT  
Confédération française démocratique du travail

CGC  
Confédération générale des cadres

CGPC  
Conseil général des ponts et chaussées

CMSR  
Chargé de mission sécurité routière

CNAM  
Caisse nationale d'assurance maladie

CNPA  
Conseil national des professions de l'automobile branche auto-écoles

CNSR  
Chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

CSNM  
Chambre syndicale nationale du motorcycle

CVC  
Club des villes cyclables

DAEI  
Direction des Affaires économiques et internationales

DDE  
Direction départementale de l'équipement

DDSP  
Direction départementale de la sécurité publique

DGCCRF  
Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

DGGN  
Direction générale de la gendarmerie nationale

DGPN  
Direction générale de la police nationale

DLPAJ  
Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

DREIF  
Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France

DRLP  
Direction de la réglementation et des libertés publiques

DSCR  
Direction de la sécurité et de la circulation routières

DTT  
Direction des transports terrestres

ECF  
École de conduite française

EDF  
Électricité de France

ENPC  
École nationale des ponts et chaussées

ENSERR  
École nationale de sécurité routière et de recherches

FARE  
Fédération des associations de la route pour l'éducation

FASA  
formation active à la sécurité automobile

FCPE  
Fédération des conseils de parents d'élèves

FFC  
Fédération française de cyclotourisme

FFM  
Fédération française de motocyclisme

FFMC  
Fédération française des motards en colère

FFSA  
Fédération française des sociétés d'assurances

FNCR  
Fédération nationale des chauffeurs routiers

FSR  
France sécurité routière

FSU  
Fédération syndicale unitaire

GDF  
Gaz de France

GEMA  
Groupement des entreprises mutuelles d'assurances

INRETS  
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

La Poste CEFCO  
Centre de formation des conducteurs de la Poste

LCVR  
Ligue contre la violence routière

MAAF  
Mutuelle assurance artisanale de France

MACIF  
Mutuelle d'assurances des commerçants et industriels de France

MAE  
Mutuelle assurances élèves

MAFPEN  
Mission académique à la formation des personnels de l'éducation nationale

MDB  
Mouvement de défense de la bicyclette

MFQ  
Mouvement français pour la qualité

MRT  
ministère de la recherche et de la technologie

ONISR  
Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ORGECO  
Organisation générale des consommateurs

PEEP  
Fédération des parents d'élèves de l'enseignement public

PFA  
les Professionnels de la formation des automobilistes

PMI  
Protection maternelle et infantile

PR  
Prévention routière

PRF  
Prévention routière formation

PROMOTRANS  
Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

PSA  
Peugeot société anonyme

PSM  
Pratique sécurité moto

RATP  
Régie autonome des transports parisiens

SAPRR  
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône

SGEN/CFDT  
Syndicat général de l'éducation nationale/confédération française démocratique du travail

SNALC/CSEN  
Syndicat national autonome des lycées et collèges

SNCF  
Société nationale des chemins de fer français

SNECER-FEN  
Syndicat national de l'enseignement de la conduite et de l'éducation routière, affilié à la Fédération de l'éducation nationale

SNES  
Syndicat national des enseignants du secondaire

SNICA-FO  
Syndicat national des inspecteurs cadres et administratifs du permis de conduire et de la sécurité routière-Force ouvrière

SNPDEM  
Syndicat national des personnels de direction de l'éducation nationale

SNUIPP  
Syndicat national unitaire des instituteurs professeurs des écoles et PEGC

TRANS-AUTO STUR  
société de location de camions

UNAAPE  
Union nationale des associations autonomes de parents d'élèves

UNAF  
Union nationale des associations familiales de France  
UNAPEL  
Union nationale des parents d'élèves de l'enseignement libre  
UNIDEC  
Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite

---

# **ANNEXES**



## Exemple de travail en école élémentaire

### Compétences à acquérir dans le domaine de la sécurité routière

#### Cycle : I

– L'enfant apprend à différencier des couleurs et des formes et leur signification par rapport au code établi.

– Il maîtrise le vocabulaire de la rue et de la route (chaussée, trottoir, passage pour piétons, refuge, piste cyclable).

– Il identifie toutes les sortes de véhicules (dont les véhicules prioritaires).

– Il est amené à prendre conscience, en situation, des dangers de la rue et de la route :

- apprendre à voir et à être vu ;
- apprécier des distances par rapport à soi (loin, près, plus loin que, plus près que...)
- apprécier des volumes en fonction de leur éloignement ;
- différencier arrêt et mobilité des véhicules ;
- estimer des vitesses relatives ;
- prendre des informations sonores, en repérer la source ;
- situer les espaces respectifs d'évolution des divers usagers.

– Il apprend à adapter son comportement aux exigences de la circulation :

- savoir s'arrêter, attendre regarder, avancer calmement, traverser.

– Il respecte les règles de sécurité à bord d'un véhicule particulier ou collectif :

- monter, descendre, s'attacher, etc.

#### Cycle : II

– L'enfant apprend à identifier et à respecter les principaux panneaux et signaux de circulation routière.

– Il sait identifier les caractéristiques de divers itinéraires et y adapter son comportement seul ou en groupe :

- repérer les lieux et les moments de circulation difficile ;
- rester maître de soi malgré des influences ou des sollicitations extérieures.

– Il sait prendre des informations visuelles et auditives pour assurer sa sécurité et agir en conséquence selon qu'il est piéton ou cycliste :

- indicateurs sonores ou lumineux des véhicules ;
- conditions climatiques ;
- période de circulation (jour, nuit) ;
- attitudes des autres usagers ;
- caractéristiques des lieux ;
- présence éventuelle d'animaux, etc.

– Il connaît et respecte les règles spécifiques de la circulation à bicyclette dont il maîtrise la conduite.

– Il sait déceler un élément matériel défectueux qui pourrait compromettre sa sécurité.

### **Cycle : III**

– En situation simulée et réelle, l'enfant sait observer, décrire, analyser et critiquer les comportements respectifs de divers usagers de la circulation.

– Il complète sa connaissance du code de la route.

– Il affine sa maîtrise des relations entre l'espace et le temps : (trajectoires, vitesses, distances de freinage...).

– Dans toute situation, il est capable de prendre en compte simultanément plusieurs informations (signalisation, configuration des lieux, présence d'autres usagers), et d'en déduire la ou les réactions pertinentes possibles.

– Il est capable d'évaluer les risques pour anticiper sa conduite.

– Il sait se signaler à l'attention d'autrui.

– Il connaît et respecte les règles de circulation en groupe (piétons et cyclistes).

– Il apprend à garder sa bicyclette en bon état de marche.

– Il témoigne de comportements sociaux de solidarité et de sécurité en toutes circonstances et particulièrement en cas de panne et d'accident.

---

## **Enjeux**

Quel que soit l'âge de l'enfant, l'activité vélo favorisera son développement :

### **Au plan psychomoteur**

Développement de la maîtrise :

- de l'équilibre ;
- de la coordination ;
- des dissociations segmentaires.

### **Au plan social**

Développement des capacités :

- d'analyse de l'environnement ;
- de prévision des risques et de leur probabilité ;
- morales :
  - . respect du code de la route ;
  - . de la signalisation ;
  - . des consignes spécifiques du groupe ;
  - . des autres.

### **« Vers le citoyen conducteur »**

#### **Au plan affectif**

Développement de la maîtrise des réactions émotionnelles :

- prendre un risque acceptable ;
- plaisir de s'éprouver.

Acquisition de connaissances pratiques et théoriques :

- comment ça marche un vélo ? ;
- développement des capacités d'analyse, de décision.

#### **Au plan physiologique**

- développement des systèmes musculaires et cardio-vasculaire ;
- adaptation à l'effort.

*Note : cet aspect n'est pas systématiquement traité chez les plus petits mais peut l'être au cycle III.*

(Document de travail remis par l'inspection académique du Bas-Rhin)



---

## **De la maternelle à l'université**

### **À Lyon**

#### **À l'école maternelle (M<sup>me</sup> Brun)**

Les enseignants et la ville de Lyon mettent en place un programme développé dans un opuscule « comment enseigner la sécurité routière à l'école maternelle ».

Après avoir, à travers comptines et dessins, sensibilisé les plus petits à ce qui se passe dans la rue, on prend chaque enfant par la main pour identifier les dangers, répéter les comportements à adopter pour marcher sur le trottoir, s'arrêter avant les portes de garage et traverser en sécurité.

#### **À l'école primaire (M. Broc – CPD/EPS)**

De l'apprentissage de la règle, à l'acquisition de compétences : un circuit piéton pour apprendre à regarder y compris dans le véhicule.

Un document est mis à la disposition des maîtres au CDDP pour les aider à structurer des projets par exemple une classe de découverte sécurité routière ou pour une sortie vélo (avec livret pour l'élève et livret pour l'accompagnateur professeur ou parent).

#### **Pour le BSR -4 étapes**

1) Les associations organisent une sensibilisation de masse sur piste (PR-PMAIF-CTRR)

2) L'ANPER organise une évaluation préalable des collégiens.

3) Avec jeunesse et sports des ateliers sont organisés : droits et devoirs de l'utilisateur de la route, l'assurance, l'alcool, l'entretien de l'engin...

4) Avec les professeurs d'EPS : un parcours avec signaux, chronométré pour mettre en évidence les difficultés des élèves.

## Dans les lycées

Projet trisannuel à Saint-Etienne avec chaque année un moment fort de communication :

- en seconde : conscience de l'accident ;
- en première : l'AAC ;
- en terminale : vitesse, alcool.

## Université

La médecine préventive organise un concours d'affiches relayé par les radios locales et internet, des conférences et ateliers.

Les jeunes souhaitent entendre un discours positif « La voiture est quelque chose d'agréable ».

## Inspection académique

(M. Legrigeois, Inspecteur d'académie)

Intégrer formation et activité, obtenir la collaboration des parents pour assurer au-delà de la connaissance des codes, un positionnement par rapport à la règle.

En effet, celle-ci ne devient qu'une pression sociale inadmissible dans la mesure où elle ne s'exprime qu'en interdit.





## Brevet sécurité routière : deux exemples en Moselle et en Meuse

### Moselle

Conduite « Cyclo » et sécurité routière – Jeunes en difficulté.

DOMAINE D'ACTION	DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION Enjeu concerné	OPERATEUR
FORMATION	DEUX ROUES	ANPER

#### Responsabilités et partenaires

Conseil général – Éducation nationale – Collectivités locales.

Direction départementale de la jeunesse et des sports – Forces de l'ordre – Assureurs.

#### Objectifs

Assurer l'initiation à la conduite des cyclomoteurs de cinq groupes de douze jeunes de 16 ans sur les plans de :

##### *La conduite*

Aspect théorique (la signalisation, les règles de circulation et de priorité).

Aspect pratique (sur aire protégée, en conditions réelles de circulation).

##### *Le comportement*

Principes généraux de sécurité.

Les grands chiffres de l'insécurité routière / accidentologie des cyclomotoristes.

La prise de risque / les états dégradés de la conduite.

Aspect comportement de la conduite (la règle sociale / le partage de la route).

#### ***L'environnement***

Le cyclomotoriste et les autres usagers.

La responsabilité civile et pénale (assurance – infraction).

Aspect mécanique (dispositifs obligatoires / prohibés – entretien).

Les participants sont scolarisés (éducation nationale) et sont soit :

- en section particulière (CIPPA, SES),
- en rupture avec le milieu familial.

Ils sont identifiés par :

- les services de l'éducation nationale,
- les centres d'actions sociales des collectivités concernées.

#### **Nature de l'opération**

La formation s'articule autour d'exercices structurés en fonction d'une progression pédagogique axée sur la sécurité routière au plan technique et comportemental. Elle doit amener les jeunes à appréhender progressivement la réalité de la conduite en milieu urbain et périurbain.

Le programme se décompose en trois journées (sur une période de trois à quatre semaines). Les deux premières journées sont d'une durée de six heures, la troisième d'une durée de huit heures (vingt heures au total).

Le brevet de sécurité routière, sous réserve d'aptitude, est délivré à l'issue de la phase de conduite en circulation (dès application de la réglementation spécifique).

La formation sera assurée par des titulaires du BEPECASER – option deux roues – et des intervenants professionnels, spécialisés dans le domaine de l'assurance et de la réglementation.

---

## **Meuse**

### **Conduire « Cyclo » et sécurité routière – Jeunes en difficulté.**

#### **Objectif**

Assurer à des jeunes scolarisés, mais en situation d'échec (CIPPA, SES) une initiation à la conduite du cyclomoteur ainsi que sur les aspects liés au comportement, au risque et la responsabilité du cyclomotoriste. La validation sociale du projet est constituée par l'obtention du Brevet de Sécurité Routière (BSR), dès l'application de la réglementation spécifique.

## **Nature des opérations**

### ***Cible***

Le projet porte sur 60 jeunes de 14 à 16 ans, répartis en cinq sessions.

Les participants sont scolarisés (éducation nationale) et sont soit :

- en section particulière (CIPPA, SES),
- en rupture avec le milieu familial.

Ils sont identifiés par :

- les services de l'éducation nationale,
- les centres d'actions sociales des collectivités concernées.

## **Description détaillée**

### ***Objectifs***

Assurer l'initiation à la conduite des cyclomoteurs de cinq groupes de douze jeunes de 16 ans, sur les plans de :

#### ***La conduite***

Aspect théorique (la signalisation, les règles de circulation et priorité).

Aspect pratique (sur aire protégée, en conditions réelles de circulation).

#### ***Le comportement***

Principes généraux de sécurité.

Les grands chiffres de l'insécurité routière / accidentologie des cyclomotoristes.

La prise de risque / les états dégradés de la conduite.

Aspect comportemental de la conduite (la règle sociale / le partage de la route).

#### ***L'environnement***

Le cyclomotoriste et les autres usagers.

La responsabilité civile et pénale (assurance – infraction).

Aspect mécanique (dispositifs obligatoires / prohibés – entretien).

#### ***Programme***

La formation se décompose en 3 journées (sur une période de 3 à 4 semaines). Les 2 premières journées sont d'une durée de 6 heures, la troisième d'une durée de 8 heures (20 heures au total).

Le brevet de sécurité routière, sous réserve d'aptitude, est délivré à l'issue de la phase conduite en circulation (dès application de la réglementation spécifique).

#### ***Supports utilisés***

La formation s'articule autour d'exercices structurés en fonction d'une progression pédagogique axée sur la sécurité routière au plan technique et comportemental. Elle doit amener les jeunes à appréhender progressivement la réalité de la conduite en milieu urbain et périurbain.

### ***Moyens matériels***

Salle de formation, équipement audiovisuel, supports pédagogiques spécifiques.

Un terrain de 20 m x 40 m (genre plateau de sport ou piste privée).

Un parc de cyclomoteurs, deux véhicules-école (phase de conduite en circulation).

Un équipement radio (phase de conduite en circulation).

L'équipement de balisage de terrain (cônes, piquets, planches, bascule).

L'équipement de sécurité (casques, gants, éventuellement combinaison) et l'équipement de signalisation des élèves pour la conduite en circulation.

### ***Moyens humains***

Des formateurs professionnels, spécialistes de l'enseignement des deux roues, titulaires du BEPECASER option deux roues.

Des intervenants professionnels, spécialisés dans le domaine de l'assurance et de la réglementation.

### ***Responsable de l'action***

Association nationale de promotion et de l'éducation routière (ANPER).

### ***Partenaires***

Préfecture, conseil général, éducation nationale, collectivités locales, DDJs, police nationale / gendarmerie, assureurs.

### ***Calendrier***

Durée : sur trois journées (9 H 00 -12 H 00 / 14 H 00 -17 H 00 et 08 H 00 -12 H 00 / 14 H 00 -18 H 00). En dehors du temps scolaire.

### ***Planning de réalisation***

Les interventions sont réparties sur une durée de 2 à 4 semaines

1) Jeunes identifiés par les CAS (une ou plusieurs collectivités locales) : période de congés estivale (opération prévention été).

2) Jeunes identifiés par l'éducation nationale (issus d'un même établissement ou d'établissement de proximité) :

Dernier trimestre de l'année scolaire 1995-1996 et premier trimestre de l'année scolaire 1996-1997.

### ***Évaluation***

- Questionnaire, bilan à l'issue de chaque session.
- Obtention du brevet de sécurité routière (BSR).
- Questionnaire relatif à l'accidentologie, les infractions constatées, le statut social (scolaire, professionnel ou autre), l'évolution comportementale :
  - à six mois de l'opération ;
  - à un an de l'opération.

---

## Annexe D







---

## **Annexe E**























---

## **Stages de formation : deux expériences locales en Alsace**

---

### **Opération « Les Volants Jeunes »**

Les jeunes sont les premières victimes de l'insécurité routière. C'est en partant de ce constat que le Conseil Général du Haut-Rhin a mis sur pied, avec les auto-écoles et les compagnies d'assurance du département une opération de prévention et de formation en direction des jeunes de 18 à 25 ans qui vont passer, ou qui viennent de passer, leur permis de conduire.

L'objectif est simple. Il s'agit de sensibiliser les jeunes conducteurs à la sécurité routière, de leur donner des habitudes de conduite qui leur permettront, sur le terrain, d'appréhender les situations nouvelles et d'éviter ainsi les situations à risque.

#### **Le contenu de l'opération**

Des stages de formation, complémentaires à la conduite et composés de 3 modules de 8 heures, sont proposés aux élèves sur une durée de trois jours.

L'originalité de ce dispositif est qu'il permet à de petits groupes (3 stagiaires au maximum) de se retrouver en situation réelle d'automobiliste. Les élèves partent pour la journée accompagnés d'un animateur et parcourent des distances moyennes de 100 à 150 km, quels que soient le temps, la saison, le type d'itinéraire (montagne, ville, route, autoroute...) Chaque journée est entrecoupée d'arrêts pédagogiques permettant de commenter les situations rencontrées.

Chaque module est centré sur un thème bien précis :

- sensibiliser, intéresser, impliquer le stagiaire pour lui apprendre à se comporter en automobiliste ;
- permettre au stagiaire de s'adapter et se prendre en charge dans un environnement évolutif ;

– apprendre au stagiaire à constater, compenser pour connaître ses possibilités et ses limites ainsi que celles de son véhicule (études de cas d'accident, exercices de freinage d'urgence).

### **Les partenaires de « Volants Jeunes »**

Le Conseil Général consacre chaque année un budget croissant à cette opération, financé en partie par des prélèvements sur les travaux d'infrastructure. Il convient de souligner que ces crédits ont toujours fait l'objet d'un vote unanime de la collectivité.

Les autos-écoles du département (130) se sont associées à cette initiative ainsi que les compagnies d'assurance, une vingtaine au total.

Les incitations financières offertes aux stagiaires sont particulièrement attrayantes.

Le coût du stage tout d'abord. Il s'élève à 1 600 F mais le Conseil Général participe à hauteur de 1 200 F.

Le stagiaire bénéficie par ailleurs, d'une réduction de 20 à 100 %, consentie par les compagnies d'assurance partenaires sur la surprime « jeune conducteur » et de la possibilité d'emprunter à des taux avantageux pour financer l'achat d'une voiture.

Depuis la création de « Volants Jeunes » en 1991, 17 000 jeunes ont accédé à ces stages soit 3 000 à 4 000 jeunes par an, ce qui représente 50 % de la population concernée.

Bien que le recul ne soit pas encore suffisant pour dresser une évaluation précise de cette action et juger de son impact réel sur l'accidentologie des jeunes, quelques tendances se dessinent cependant :

- nécessité d'adapter les modules actuels (conduite de nuit, évolution sur site pour intégrer les dérapages notamment) ;
- nécessité de former des animateurs spécialisés au sein des auto-écoles pour assurer de façon satisfaisante les stages en fonction des demandes ;
- besoins en équipements spécifiques (pistes, véhicules adaptés).

Toutes ces évolutions conduisent à s'interroger sur la pérennité des modes de financement actuels dans la perspective de la poursuite et du développement de cette action dans l'avenir, en particulier si le département du Haut-Rhin se fixe comme objectif la formation de tous les jeunes conducteurs.

---

### **Une initiative MACIF/ECF : les stages de perfectionnement**

Un accord national a été conclu entre la MACIF et ECF ; il se met en œuvre régionalement, selon des modalités spécifiques.

Cette action, pour ce qui concerne la région Alsace, s'adresse a priori à une cible bien délimitée de jeunes conducteurs, les plus sensibles aux risques d'accidents, en particulier pendant les deux années qui suivent l'obtention du permis.

À cet effet, la MACIF a choisi délibérément de s'intéresser aux conducteurs novices masculins qui souhaitent conduire une voiture puissante.

Pour cette catégorie à fort risque, la compagnie d'assurance s'engage à assurer les conducteurs novices, y compris en dommage au véhicule, à condition que ceux-ci suivent un stage de perfectionnement à la conduite automobile.

Les stages proposés sont assurés par l'ECF et se déroulent sur une période de deux ans.

Ils se composent de six modules de formation, de 4 ou 8 heures. Les modules abordent sous forme d'ateliers, des enseignements théoriques et des cours pratiques aussi bien sur piste que sur route. Ils accueillent des groupes de dix personnes qui peuvent ainsi se perfectionner gratuitement pendant cette période.

En effet, la MACIF prend intégralement en charge le financement de cette opération dont le coût unitaire est estimé à 1 500 F.

Depuis le début de l'opération, 1 600 jeunes ont bénéficié de cette initiative réservée aux seuls enfants des sociétaires MACIF.

Le bilan que l'on peut en tirer à ce jour est prometteur. Les études statistiques réalisées par la compagnie d'assurance montrent en effet une très nette amélioration de la sinistralité à partir de la deuxième année d'entrée en stage pour atteindre des taux tout à fait significatifs ensuite.

À titre d'exemple, le taux de sinistralité passe pour ce type de population, de 63 % la première année, à 25 % la deuxième, 10 % la troisième et 1 % la quatrième année.



---

## Exemples de systèmes d'accès graduel à la conduite

---

### Australie

Un programme de permis de conduire graduel a été mis en place en Australie et particulièrement dans l'État de Victoria dès 1992.

L'idée recherchée est d'encourager les jeunes conducteurs à acquérir des aptitudes de perception.

La procédure de délivrance du permis inclut deux types de permis pour les voitures :

- Un permis « élèves conducteurs », qui peut être obtenu à 16 ans.

Les conducteurs détenant ce permis doivent avoir passé un test de connaissances et être accompagnés par un titulaire de permis de conduire complet. De plus une interdiction absolue d'alcoolémie est requise.

- Un permis de conduire « d'essai », qui peut être obtenu à 18 ans.

Les conducteurs doivent passer un test de connaissances plus complet et un examen pratique de conduite.

Ils doivent poser une plaque P, ne pas conduire une voiture de puissance élevée et respecter un taux d'alcoolémie égal à zéro.

En 1992, un nouveau test a été introduit dans le but d'évaluer les éléments du fonctionnement cognitif concernant la conduite. Ce test de perception des risques est destiné à tous les conducteurs souhaitant passer d'une période d'essai à un permis définitif. Il concerne les jeunes de 20 -21 ans, ayant 2 à 3 ans de conduite non accompagnée.

Le contenu du test a été réalisé à partir d'analyses d'accidents. Le test présenté consiste en une projection d'images en temps réel sur un écran d'ordinateur. Le candidat doit juger des situations dangereuses qui se présentent dans le film.

---

## Canada

Plusieurs provinces canadiennes (Nouvelle-Ecosse, Colombie Britannique, Ontario) ont envisagé des systèmes de permis de conduire graduel ces dernières années. Les nouvelles réformes introduites au Québec en 1997, notamment à l'égard des jeunes conducteurs, aboutissent à un système de permis par étapes.

Le débat a été axé sur la compensation entre la réduction du risque attendu pour les conducteurs et la nécessité de maintenir un niveau acceptable de mobilité (interdiction ou non de conduire la nuit).

L'**Ontario** a introduit en 1994, un système qui oblige les conducteurs inexpérimentés à consacrer au moins 20 mois pour obtenir un permis complet.

Durant les 12 premiers mois de formation, les élèves doivent être accompagnés, avoir une alcoolémie égale à zéro et ne doivent pas conduire entre minuit et 5 heures du matin. La conduite n'est pas autorisée sur les voies express.

Cette période de 12 mois peut être réduite à 8 mois si l'élève suit une formation agréée.

Cette période est suivie d'un examen pratique de conduite.

Les conducteurs inexpérimentés peuvent alors conduire sans accompagnateur, mais la limite de zéro alcool subsiste.

Un second examen sur route est nécessaire pour obtenir le permis complet. Cet examen insiste tout particulièrement sur les facultés cognitives de l'intéressé.

En **Nouvelle-Écosse**, le programme de permis graduel mis en application en 1994, oblige les élèves à un stage de 6 mois (ramené à 3 mois si l'élève suit un cours agréé) durant lequel il ne peut transporter d'autres passagers qu'un conducteur expérimenté.

Après réussite d'un examen sur route, les conducteurs sont soumis pendant une période de 2 ans minimum, à un certain nombre de restrictions : alcoolémie égale à zéro et ne pas conduire entre minuit et 5 heures du matin, sauf accompagnés par un conducteur expérimenté.

Le permis définitif est obtenu après avoir suivi un cours de conduite défensive de 6 heures.

Si des infractions entraînent des suspensions du permis durant l'une ou l'autre de ces phases, l'obtention du permis est repoussée à la phase suivante, l'ajournement étant égal au temps minimum requis pour cette phase.

Au **Québec**, depuis l'entrée en vigueur progressive des nouvelles dispositions législatives en 1997, les règles d'accès à la conduite pour les jeunes conducteurs ont été renforcées.

Actuellement, dès 16 ans, un jeune peut obtenir un *permis d'apprenti-conducteur* valable 12 mois sous conditions :

- réussir un examen théorique ;
- réussir un test visuel ;
- s'engager à suivre des cours de conduite dans une école de conduite ;
- conduire avec un accompagnateur.

Le *permis probatoire*, valable deux ans, est obtenu après réussite à l'examen pratique.

Le Québec est la seule administration nord-américaine à imposer l'obligation de suivre un cours de conduite préalablement à l'obtention du permis.

Cette situation doit être modifiée dans le cadre de la nouvelle réforme.

Dans ce dispositif, les cours de conduite obligatoires sont supprimés ; cependant la période d'apprentissage de 12 mois peut être ramenée à 8 mois si l'apprenti-conducteur s'inscrit dans une auto-école agréée.

Le permis probatoire est désormais limité aux seuls conducteurs de moins de 25 ans qui sont obligés de passer un examen pratique à l'issue de la période probatoire de 2 ans.

Jusqu'à l'obtention du permis définitif, le taux d'alcoolémie est limité à zéro et les points d'inaptitude sont abaissés de 10 à 4.

Il convient de noter également que les conducteurs (autres que les professionnels) sont soumis à des contrôles médicaux obligatoires à partir de 75 ans et tous les 2 ans à partir de 80 ans.

---

## Suède

L'évolution de la formation en Suède va dans le sens d'une réduction de l'éducation formelle au profit de plus grandes opportunités d'expériences.

**Cependant, une grande partie de ces dispositions sont destinées à évoluer.**

En effet, le parlement suédois doit examiner au mois d'avril, une série de nouvelles mesures présentées par l'administration nationale des routes. Ces mesures concernent la formation des conducteurs et des usagers de la route ainsi que l'éducation des jeunes à l'école.

**Les principaux points de cette réforme envisagée sont les suivants :**

- certains segments dans la formation doivent être rendus obligatoires. Il s'agit des situations particulièrement dangereuses, souvent difficiles à reproduire lors de l'examen ;

– introduction d’un système graduel de délivrance du permis de conduire selon les modèles pratiqués en Nouvelle-Zélande, en Australie et au Canada.

Sous réserve que ce système soit compatible avec les directives de l’Union Européenne, ce permis par étapes pourrait impliquer que :

- la réglementation concernant les leçons de conduite accompagnée dès l’âge de 16 ans, soit orientée vers une conduite plus indépendante mais liée aux occasions où l’expérience de conduite et la compétence peuvent être contrôlés ;
- le permis de conduire provisoire actuel (2 ans) soit remplacé par un permis progressif ;
- les possibilités de conduite soient limitées aux lieux, heures, vitesses, où le risque d’accident est estimé bas ;
- certains éléments de la formation deviennent obligatoires, sanctionnés par un examen conditionnant lui-même l’obtention du permis à part entière (conduite de nuit, routes glissantes, dépassement...) ;
- chaque étape soit franchie avec des délais obligatoires en temps et en kilométrage ;
- le recours à une formation avec des professionnels soit recommandée et la vitesse limitée un certain temps après l’obtention du permis.

## Le contexte français Un continuum éducatif

C'est dans une perspective de continuum éducatif et de système d'accès graduel à la conduite que se sont orientées peu à peu la formation des conducteurs et les procédures de permis de conduire.

Nous sommes passés d'un certain classicisme de la trilogie : unité de temps (se préparer juste avant le permis de conduire), unité de lieu (se préparer juste à l'auto-école), unité d'action (se préparer juste pour obtenir le permis) vers un système d'accès graduel à la conduite dont l'Apprentissage Anticipé de la Conduite a été une première étape.



### L'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR)

#### Problématique et hypothèses

*Principe* : conçue comme une phase évaluative d'une éducation à la sécurité routière dispensée au sein des collèges et des lycées professionnels au travers de différentes disciplines.

*Base théorique* : l'espace et le système de circulation sont considérés comme des objets culturels et des processus d'acculturation plus spécifiquement déclinés sur le versant sécurité routière. La genèse du comportement de l'individu dans la circulation est appréhendée par un modèle interactif faisant intervenir des composantes cognitives, affectives, biologiques et sociales.

*Position sur le continuum éducatif* : se place comme un indicateur d'une culture générale en sécurité routière à deux moments de la scolarité du jeune : en fin de 5<sup>e</sup> (notions liées aux statuts de piéton,

de conducteur de deux roues et sur l'environnement immédiat) et de 3<sup>e</sup> (notions plus larges de sécurité routière et de mobilité ainsi que sur le futur statut d'automobiliste).

*Fonctions* : évaluative et sociale

– pour la fin de 5<sup>e</sup>, première étape vers une formation pratique (3 heures) pour les jeunes de 14 à 16 ans afin d'obtenir le brevet de sécurité routière (BSR) valant autorisation à conduire un cyclomoteur sur la voie publique avant 16 ans.

– pour la fin de 3<sup>e</sup> en tant qu'élément facilitateur de l'accès à la conduite (sous une forme qui reste à déterminer).

### **Suite dans les recherches et les applications**

– Constituer une banque d'items actualisés sur les jeunes usagers pour le renouvellement annuel des épreuves.

– Évaluer l'ASSR et le BSR.

---

## **La conduite accompagnée (CA)**

### **Problématique et hypothèses**

*Principe* : faire acquérir de l'expérience dans des conditions de moindre risque et favoriser la maîtrise coordonnée des trois modèles : le modèle normatif (conforme au Code de la route), le modèle adulte (ce que font réellement les conducteurs) et le modèle « jeune » (lié aux valeurs de risque et de vitesse).

*Conception* : concept pédagogique complet par l'intégration des principaux acteurs (parents, assureur et enseignant).

*Position sur le continuum éducatif* : première étape d'un système d'accès graduel à la conduite.

*Évaluation* : résultats peu concluants dans la limite des méthodologies.

### **Suite dans les recherches et les applications**

– Développer un permis probatoire et une phase éducative post-permis.

– Mettre en place un véritable système de suivi :

– évaluer la CA : processus et outil pédagogiques : est-ce que ce processus se différencie bien d'un point de vue didactique de la formation traditionnelle ? ;

- évaluer l’environnement : acteurs et institutions ;
- évaluer le système de communication et d’information ;
- renforcer le niveau et la compétence des enseignants et de l’accompagnateur.

---

## **Le Programme national de formation à la conduite (PNF)**

### **Problématique et hypothèses**

*Principe* : il s’agissait d’intégrer au processus de formation, les connaissances actuelles en sécurité routière, en particulier sur les états dégradés du système de circulation et sur les apports de la psychologie en ce domaine.

*Conception* : la genèse du comportement de l’individu dans la circulation est appréhendée dans ce programme par un modèle interactif faisant intervenir des composantes cognitives, psychomotrices, affectives et sociales et se réfère à la pédagogie par objectifs.

### **Suite dans les recherches et les applications**

Ce programme constitue la référence dans laquelle doivent s’inscrire les mesures pédagogiques dans le cadre de la formation initiale ou continue des automobilistes et la base d’un système d’accès graduel à la conduite.

---

## **Le permis de conduire**

### **Problématique et hypothèses**

épreuve théorique : standardisation par QCM.

épreuve pratique : situations représentatives de la conduite et homogénéisation du jugement des inspecteurs.

*Fonctions* : ni véritablement sélective ni prédictive, détermine le niveau de la formation,

## **Suite dans les recherches et les applications**

Renouvellement des épreuves (éléments de conduite préventive et facteurs de risque) dans une perspective de système d'accès graduel à la conduite.

---

## **Les stages de permis à points**

### **Problématique et hypothèses**

*Fonction* : réduction du récidivisme des conducteurs infractionnistes.

*Conception* :

- étiologie des comportements infractionnistes ;
- théories de l'apprentissage ;
- philosophie de base « une conduite apaisée et raisonnée » ;
- méthodes, moyens, supports pédagogiques ;
- mécanismes mis en jeu.

### **Suite des recherches et des applications**

- Mise en place d'un véritable système d'évaluation :
- validation de l'hypothèse de base : réduction du récidivisme ;
- évaluation de l'outil psycho-éducatif ;
- évaluation des pratiques des acteurs du système.
- Spécialisation de modules pour les conducteurs débutants.

---

## Annexe I

Apprentissage de la conduite :  
un schéma de réforme possible



## Annexe J

**Tableau récapitulatif de l'organisation des formations liées à la conduite**

Validation	Publics		Formateurs							
	Public	Organisme	Compétences génériques			Compétences spécifiques				
			Qualification	Filière	Formateurs de formateurs	Qualification	Filière	Formateurs de formateurs		
	Cyclistes									
ASSR 1 <sup>er</sup> niveau	Scolaires	EN	EN	EN	Professeurs IUFM BAFM					
ASSR 2 <sup>e</sup> niveau										
BSR	Cyclomotoristes	Personnes morales ou privées, agréées par le préfet	BEEES	CREPS/DDIS	Formateurs CREPS	Option moto + SR	Centre d'Aix en Provence	FFM + administration		
			BEPECASER	CFM	BAFM	Mention 2 roues	CFM	BAFM (2 roues)		
Attestation fin F1	Apprentis F1 Conducteurs AAC CA	EECSR agréées AAC EECSR agréées AAC Accompagnateurs	BEPECASER	CFM	BAFM	3 jours PNP si BEPECASER avant 92	Ministère	BAFM		
Permis B	Apprentis Jeunes Conducteurs seniors Publics en insertion difficulté handicap physique Militaires Fonctionnaires Police PTT	EECSR  EECSR-Associations spécialisées Armées PTT Police nationale	BEPECASER	CFM	BAFM					
			BEPECASER pour permis	CFM	BAFM	Parfois éducateurs parfois ergothérapeutes	écoles spécialisées écoles spécialisées	prof différentes matières		
			CTE/BMP/BSAT	Armées	Instructeurs armées BAFM BAFM					
			BEPECASER BEPECASER	CFM CFM						
Permis AL-A	Apprentis motocyclistes IPCSR stagiaires	EECSR NEVERS	BEPECASER	CFM	BAFM	Mention 2 roues	CFM	BAFM 2 roues		
			Inspecteurs titulaires du BEPECASER Délégués IPCSR	CFM + ministère ministère	BAFM + ?	Parfois mention 2 roues + qualification 2 roues	Parfois CFM + Nevers	Parfois BAFM 2 Roues + Délégués IPCSR		

NB : Formation continue : quasi inexistante (sauf pour les animateurs permis à points).  
 Contrôle des EECSE : depuis 1991 dans le cadre de la réforme PNF, effectué par les IPCSR.  
 Contrôles des CFM : réglementation 1 par an, mais pas encore systématique, effectué par le délégué IPCSR et un représentant EN.



## Recensement et classification des outils et aides pédagogiques

### Recensement

Le groupe de travail, composé de 18 spécialistes, représentant autant d'organismes de natures diverses, a procédé à un recensement des différentes catégories de moyens pédagogiques existant, à ce jour, en France.

La présente liste, qui a fait l'objet d'un consensus au sein du groupe, peut être considérée comme quasi exhaustive à la date d'avril 1997.

Les onze catégories identifiées et les outils et aides relevant de chacune d'elles (indication des concepteurs et diffuseurs) sont les suivantes

### Les « simulateurs de conduite » (issus de la technologie informatique)

Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur FAROS - Distributeur ROUSSEAU
Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur FAROS - Distributeur FAROS (prototype)
Simulateur Véhicules Légers « Opale »	- Concepteur THOMSON - Distributeur MAAF
Simulateur Véhicules Légers	- « Mercuriel » - <i>Fabrication arrêtée</i>
Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur DORON
Simulateur Véhicules Lourds	- Concepteur FAROS

### Les « simulateurs de perte d'adhérence » (technologie mécanique)

Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur ECF
Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur SKID-CAR
Simulateur Véhicules Légers	- Concepteur CESCA
Simulateur Véhicules Lourds	- Concepteur ECF
Simulateur Véhicules Utilitaires	- Concepteur ECF

### **Les « exercices de man œuvre »**

Exerciseur de manœuvre – Véhicules Lourds – Concepteur AMI

### **Les « simulateurs théoriques » (calculs informatiques)**

SIMALC  
Calcul du taux d'alcoolémie et son évolution – Concepteur

### **Les « simulateurs de chocs » (technologie mécanique)**

Test-au-choc – Siège seul pour une seule personne – Test ceinture  
Test-au-choc – Voiture complète avec passagers – Test ceinture  
Coussin test ceinture – Concepteur ECF – dans véhicule normal en mouvement  
Voiture-tonneau – test ceinture

### **Les tests d'évaluation des capacités personnelles**

Sécuritests	- Concepteur AUVERGNE PSYCHOMETRIE
Tests Psychotechniques	- Concepteur BONNARDEL
Tests Psychotechniques	- COGUELIN
Réascope	- Concepteur ECF
Métroscope	- Concepteur ECF
Ergovision	- Concepteur ESSILOR
Tests Lefebvre	- Concepteur LEFEBVRE

### **Les matériels pédagogiques en salle**

Maquettes mécaniques Véhicules Légers et Véhicules Lourds – Divers concepteurs

Livres et documents divers – Divers concepteurs

Multi-média : Diapos – CD Rom – CDI. – Vidéo-films, etc.

Concepteurs : ECOLAUTO – ROUSSEAU – EDISER – ENPC...

### **La gestion informatique du suivi pédagogique**

Système « Espoir » – Concepteur Rousseau

## Les Jeux éducatifs

Le « Permis de Conduire » – Concepteur ECF

## Les aires fermées à la circulation publique

### Les aires d'apprentissage

Centres d'Éducation et de Sécurité routière ECF

Centres de formation divers, émanation d'établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière.

Aires d'entraînement du type examen du permis de conduire motocyclettes et véhicules lourds

### Les aires à situations normales, dégradées et/ou d'urgence

Centre « Conduire Juste »	- Concepteur BELTOISE
Centre FASA	
Centre CENTAURE	
Centre MINOTAURE	- Concepteur FICHEUX
Centre d'Aubusson	- Concepteur GROUPAMA
Centre ECF	
Centre de Mulhouse	- Concepteur MUSEE DE L'AUTO
Pistes de Terre	- Divers Concepteurs
Pistes de Glace	- Divers Concepteurs

### Les aires pour les très jeunes

Village de sécurité pour 7/12 ans	- Concepteur ECF
Petit'ville pour 3/6 ans	- Concepteur ECF
Pistes « 10 de Conduite »	- Concepteur GROUPAMA
Pistes « Prévention Routière »	- Concepteur PREVENTION ROUTIERE
« Conduit'Athlon » pour 14/15 ans	- Concepteur ECF

## Les appareils et systèmes pédagogiques divers

E.R.T. Système d'Urgence	- Distribué par A.C.O.
« Freinographe »	- Distribué par A.C.O.
Centre mobile de sécurité routière	- Concepteur A.C.O.
Radar indicateur de vitesse	- Distributeur TEC. DI

---

## **Classification**

Une grille comprenant six catégories de critères a été élaborée pour apprécier – en première analyse – le domaine et les conditions d'utilisation des moyens pédagogiques recensés dans le paragraphe 1 ci-dessus.

### **Sa situation à ce jour**

Le moyen cité existe-t-il ?

Si oui, combien de dispositifs sont-ils opérationnels en France ?

Le moyen cité est-il en cours d'étude ?

### **Il concerne plus spécialement**

L'avant permis : de 2 à 16 ans

La période des permis : de 16 ans à « permis voiture +2 ans » (phase de noviciat)

Les conducteurs « expérimentés » (titulaires du permis depuis plus de 2 ans)

Le véhicule léger

Le deux roues

Le véhicule lourd

### **Il permet de développer et/ou d'évaluer**

Le savoir

Le savoir-faire

Le savoir-être

Les méta-connaissances

### **Dans le cadre de...**

L'évaluation Diagnostique et Pronostique

La formation uniquement

La formation et l'évaluation formative

L'évaluation sommative

## **Il est destiné à**

L'enseignant ou l'évaluateur

L'élève avec enseignant

L'élève seul (autonome)

L'élève autonome mais avec assistance (enseignant à proximité immédiate qui intervient à la demande de l'élève ou quand il le juge utile)

## **Son financement**

Coût estimé en kF

Qui est l'acheteur potentiel ?

Le tableau ci-après précise la situation de chaque outil ou aide pédagogique au regard de chacun des critères définis. Cette appréciation reste sommaire et, pour une bonne part, subjective ; son approfondissement est indispensable et est notamment lié à la mise en place effective de la déclaration obligatoire et de l'homologation (facultatives) qui sont proposés (voir partie 3, chapitre V)











---

## **Exemples d'actions et de prescriptions pour animer la sécurité routière**

---

### **Journalistes**

#### **État des lieux**

Actuellement l'accident est relaté dans la rubrique « faits divers ».

Les clichés habituels, les expressions employées entraînent une banalisation de l'accident et l'accoutumance des lecteurs à un fléau qui devrait être insupportable : « n'a pas pu éviter le piéton dans le passage protégé... Pour une raison inconnue a perdu le contrôle de son véhicule... l'accident est dû au brouillard, au verglas... au soleil rasant... la voiture a échappé au conducteur... »

L'information journalistique ne donne pas toute sa place à ce qui représente une véritable guerre civile : 8 080 morts et 36 000 blessés graves chaque année.

#### **Objectif**

Débanalisation des accidents de la route.

#### **Propositions**

Création d'une rubrique « **violence routière** ».

Dans un premier temps informer de l'accident sans commentaires (la nécessité de l'information immédiate ne donne pas aux journalistes le temps suffisant pour faire une analyse plus en profondeur des causes de l'accident).

Dans un deuxième temps, reparler de l'accident avec un objectif pédagogique, en faisant une analyse en termes de sécurité, pour bien faire comprendre qu'un accident est rarement aléatoire (cause fortuite) mais l'organisation de plusieurs facteurs sur lesquels bien souvent, on aurait pu agir :

– avec interview des différents partenaires (jeunes s'il s'agit d'un accident de jeunes, parents d'élèves s'il s'agit d'enfants sur le chemin de l'école, personnes âgées...);

– en personnalisant les victimes : publier leur photo, des témoignages...

Réaliser chaque semaine un article de fond sur les différentes mesures à respecter, publier une rubrique sur les autres pays qui offrent plus de sécurité que le nôtre : Suède, Angleterre,... Palmarès par région des entreprises qui font des efforts en matière de sécurité routière.

Chaque semaine ou chaque mois : publier les chiffres des morts et des blessés sur les routes de France.

**Avec qui ?**

Journalistes (presse écrite, radio, télévision).

Centre de formation des Journalistes : Paris, Lille,...

**Contact**

Journal Sud-Ouest qui a mené une campagne dans ce style.

---

## **Testochocs**

### **État des lieux**

En 1995, 206 enfants de moins de 14 ans ont été tués, alors qu'ils étaient passagers dans des voitures. Combien de ces victimes étaient retenues sur leur siège et combien étaient, sous le regard insouciant des parents, en liberté sur le siège arrière ou accoudées entre les deux sièges avant ?

**Objectif**

Nécessité du port de la ceinture : lors d'un choc à 50 km/h, un enfant d'une trentaine de kilos est projeté avec une force de près d'une demi-tonne.

**Public acteur**

- enfants dans les écoles ;
- les enseignants ;
- les fédérations de parents d'élèves ;
- l'OMS (Office Municipal des Sports) qui est une émanation de la DDJS (Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports) – Les OMS sont des relais insuffisamment utilisés.

**Moyens**

Utiliser un testochoc, sorte de siège d'automobile qui roule sur des rails à la vitesse de 7 à 8 km/h et qui s'immobilise brutalement.

Les enfants ceinturés sur ce siège perçoivent physiquement les effets de ce choc à faible vitesse.

À partir de cette expérience, ils peuvent imaginer la violence d'un choc à une plus grande vitesse.

#### **Coût**

Un testochoc coûte environ 20 000 F.

#### **Qui peut payer ?**

Le conseil général peut en acheter quelques uns pour « tourner » dans les établissements scolaires.

La DDJS (direction départementale de la jeunesse et des sports) (voir note « Informations »).

---

## **Être vu et vive la vie**

### **État des lieux**

Par cette campagne, nous voulons **inciter les parents à faire porter à leurs enfants, des éléments retroréfléchissants afin d'être bien visibles** en période d'hiver quand le chemin de l'école s'effectue la nuit.

En effet, trop souvent les enfants se croient en sécurité parce qu'ils voient les voitures, ignorant que les conducteurs peuvent ne pas les voir.

Cet autocollant à mettre sur le cartable ne doit pas être considéré comme un gadget car **il permet à l'automobiliste de mieux percevoir l'enfant pour lui assurer une meilleure sécurité.**

L'action est réalisée dans la classe sous l'égide du maître.

### **Objectifs**

– inciter les parents à acheter des cartables, et mieux, des vêtements avec des éléments retroréfléchissants intégrés ou coudre des rubans retroréfléchissant sur les anoraks.

– donner aux enfants l'occasion de s'exprimer sur les problèmes de sécurité routière en les informant sans les « culpabiliser ».

### **Pour qui avec qui ?**

- les enfants de 6 à 14 ans (écoles élémentaires et collèges) ;
- les enseignants ;
- éventuellement un intervenant extérieur ;
- les parents ;
- les associations.

### **Matériel**

- un autocollant rétro réfléchissant par enfant ;
- une bande dessinée par enfant ;
- une brochure destinée au maître.

### **Qui peut impulser l'action**

- les associations ;
- les parents d'élèves ;
- l'éducation nationale.

### **Coût pour une classe de 25 élèves : 80 Francs**

25 autocollants rétro réfléchissants à 2.60 = 65.00

25 bandes dessinées à 0.50 = 12.50

1 brochure explicative à 2.50 = 2.50

### **Qui peut payer ?**

La coopérative scolaire, la commune...

### **Contact**

Ligue Contre la Violence routière 15, rue Jobbé Duval  
75015-Paris.

---

## **Sièges dos à la route dès la sortie de la maternité**

### **État des lieux**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1992 la loi oblige les parents à utiliser des « Dispositifs de Retenue des Enfants » (DRE) dans les voitures.

Cette obligation, visant à mieux protéger tous les enfants et notamment les nouveau-nés oblige les parents de ces nouveau-nés à acheter du matériel spécifique (par enfant 700 F et plus) pour quelques mois d'utilisation seulement. Pour beaucoup, ces dépenses sont jugées onéreuses d'autant qu'ils considèrent que l'accident n'arrive qu'aux autres.

### **Objectifs**

Inciter les parents à transporter leur enfant dans un siège dos à la route dès la sortie de la maternité, moment privilégié où les parents sont plus particulièrement sensibles à la sécurité de leur enfant.

### **Public acteur**

- Jeunes parents ;
- Personnel soignant des maternités.

### **Matériel**

Dispositif de retenue pour enfants présentant des qualités indéniables de sécurité, adaptable dans toutes les voitures, qui peut être installé à l'avant (sauf contre-indication du constructeur), à l'arrière, y compris à la place centrale arrière.

Il faut adopter un matériel solide, léger **facile à installer** dans les voitures, facile à entretenir et recommandé par les laboratoires d'essais.

### **Action**

Une structure est nécessaire pour assurer la pérennité de cette action et la gestion du matériel.

Depuis 1992, cette action fonctionne sur les 26 maternités des 3 départements Bas-Normands (Orne, Calvados et Manche) et est en cours d'implantation dans la Seine-Maritime et la Sarthe.

L'association « Accrochez-Nous à la Vie » qui possède actuellement plus de 2 200 DRE peut servir de modèle.

### **Contact**

Association « Accrochez-Nous à la Vie »

Maternité du CHRU

Boulevard Clémenceau

14033 – CAEN

Téléphone : 02-31-93-60-82

**Coût d'un siège** : 400 F.

**Qui peut payer ?** : les partenaires sociaux, les assureurs, les collectivités.

---

## **Transport des enfants en voiture (de 0 à 13 ans)**

### **États des lieux**

En dépit d'une loi existante, trop d'enfants de 0 à 13 ans ne sont pas transportés, en voiture dans un Dispositif de Retenue des Enfants (DRE).

### **Objectif**

- rappeler l'existence de la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1992.
- conseiller les meilleurs dispositifs de retenue adaptés à l'âge et au poids de l'enfant.

### **Public acteur**

- tous les conducteurs faisant l'acquisition d'un véhicule neuf ;
- les constructeurs.

### **Action**

Chaque constructeur français **doit**, dès la réédition de la prochaine notice technique concernant le véhicule, informer le conducteur sur la meilleure façon de transporter un enfant (Exemple : Renault Twingo).

Cette information **doit** faire l'objet d'un additif :

- pour les constructeurs français qui ne rééditent pas, dans un bref délai, leur notice ;
- pour les constructeurs étrangers.

---

## **Expliquer les aménagements**

### **État des lieux**

Très souvent, des travaux d'aménagement sont réalisés pour améliorer la sécurité dans une traversée de village, dans un carrefour, dans une rue, sans que les habitants et les usagers quotidiens de ces endroits en soit informés.

### **Propositions**

Pour être accepté, un aménagement doit être expliqué sans donner l'impression d'être imposé. Cette écoute et cette explication peut se faire :

- par des réunions en mairie ;
- par des affichages en mairie (plusieurs jours) ;
- par des réunions publiques de la commission municipale de sécurité routière (on peut demander à un technicien de la DDE d'être présent lorsqu'il s'agit de petites villes n'ayant pas de spécialiste) ;
- par un affichage sur place ;
- soit plusieurs jours ;
- soit un jour précis : le samedi, le jour du marché ;
- par simulation sur place pour avertir de travaux prochains ;
- par annonce individuelle dans les boîtes à lettres ;
- par réunions publiques d'information.

### **Avec Qui ?**

- les élus municipaux ;
- les associations de quartiers, de sécurité routière, des associations d'usagers (cyclistes, piétons...) ;
- la direction départementale de l'équipement ;
- les enseignants qui peuvent faire relayer l'information par les enfants.

### **Pour Qui ?**

– pour tout public.

### **Proposition**

Impliquer l'Association des Maires de France, ou mieux les associations départementales des maires, pour faire une campagne dans ce sens.

### **Remarque**

Une concertation se prépare ; non seulement l'exposé des caractéristiques techniques doit être fait, mais aussi tous les autres aspects du projet : coût, financement, déroulement des travaux, accidentologie du lieu concerné, conséquences attendues.

---

## **Cars de transport scolaires**

### **État des lieux**

*Ils s'appellent Virginie, Julia, Sébastien, Aurélie, Laëtitia, Frédérique ou Bruno : ils sont morts en allant prendre leur bus de transport scolaire.*

Les pouvoirs publics n'ont pas encore pris en considération le cheminement des enfants sur le chemin de l'école. On contraint les enfants à circuler dans des conditions d'insécurité inacceptables. Pour certains, rejoindre le bus relève du parcours du combattant.

La très grande majorité des accidents d'enfant sur le chemin de l'école ne sont pas des accidents de transport scolaire proprement dit, mais des accidents qui surviennent sur le trajet que l'enfant doit suivre pour rejoindre le bus, et notamment aux points d'arrêt. Ces accidents ne sont pas comptabilisés dans le nombre des accidents de transport scolaire alors qu'ils se produisent en allant à l'école.

La fréquence et la gravité des accidents aux points d'arrêt et à leurs abords, rendent urgente la prise de conscience des organisateurs des transports scolaires.

### **Propositions**

Les mesures prises jusqu'alors semblent bien timides en réponse à la gravité du problème.

Les américains qui ont un autre regard sur leurs enfants ont particulièrement travaillé sur la sécurité des bus scolaires et leurs points d'arrêt.

Tous les bus sont jaune bouton d'or, et par conséquent facilement identifiables par tous les automobilistes.

Les accessoires de sécurité sont simples et efficaces :  
– il y a jusqu'à 7 rétroviseurs qui ne laissent aucun endroit sans surveillance, en haut, en bas, devant, sur les côtés, etc.

- il y a un bras d'éloignement à l'avant et à l'arrière du bus qui obligent les enfants à rester dans le champ visuel du conducteur.
- il y a un bras articulé muni de feux rouges sur le côté gauche qui s'ouvre quand le bus s'arrête et interdit toute circulation ; tant et si bien qu'à la descente du bus, les enfants traversent la chaussée sans risque d'être renversés puisque les véhicules montant et descendant sont arrêtés par ces signaux rouges.

#### **Avec qui ?**

- les conseils généraux responsables des transports scolaires ;
- les municipalités ou groupement de communes ;
- les associations de parents d'élèves.

#### **Action**

Expérimenter la solution nord-américaine sur quelques départements.

---

## **Accueil des familles endeuillées**

### **Constat**

Actuellement l'accident de la circulation n'est pas socialement reconnu. Aucune cellule de crise ne prend en charge ces familles comme c'est le cas lors des attentats ou des détournements d'avion.

Ces familles sont laissées à l'abandon. Bien souvent, elles doivent faire face seules à toutes les démarches administratives qui suivent l'accident et ne savent pas toujours à qui s'adresser pour les aider.

L'accueil initial est le fait des policiers, des pompiers, du personnel des SAMU, qui vont avoir à dire : votre fils, votre mère, votre mari est gravement blessé, est mort. Cela ne doit pas être annoncé maladroitement et de toute façon, pas par téléphone (comme c'est parfois le cas).

### **Objectifs**

La prise en charge sociale, psychologique, judiciaire des familles victimes est très insuffisante et inadaptée. Elle conduit les familles à « accepter », malgré elles, contre elles, cette violence que la société leur « représente » sous forme de fatalité.

Permettre à ces familles de prendre conscience de cela, de réagir, de lutter, de refuser, de retrouver leur dignité, de passer du statut de victimes (statut négatif, dévalorisant, démobilisateur, culpabilisant) à celui d'acteur à part entière de la vie sociale.

Permettre à ces familles de concrétiser ce refus en agissant pour que cette mort-là soit appréhendée comme intolérable par la

conscience collective, participer à la mobilisation de ceux qui agissent sur le comportement en amont, par la prise de conscience, l'information, la prévention et en aval (hélas) par la sanction sociale sous toutes ses formes.

- obtenir des premiers intervenants (policiers, gendarmes, pompiers, personnels de SAMU, personnels des morgues) qu'ils fassent ces annonces avec délicatesse ;

- améliorer la réponse que les policiers et les gendarmes peuvent apporter à cette demande (brochure explicative des démarches administratives qui font suite à l'accident) ;

- offrir aux familles une aide matérielle et psychologique pour les aider à reprendre pied.

### **Propositions**

Créer dans chaque département

- **des structures d'accueil capables d'aider les familles dans les différentes démarches** matérielles qui suivent l'accident (procès-verbal, justice, avocat, assurance,...). Lorsqu'elles existent les faire connaître rapidement par les premiers intervenants sur les lieux de l'accident que sont les policiers ou gendarmes (sous forme de dépliants).

- **des structures d'accueil et d'écoute formées de professionnels médico-psychologiques.** Ces professionnels sont compétents par leur savoir, leur formation, leur expérience pour aider les familles traumatisées par le choc si soudain et violent qu'est l'accident de la route.

- des professionnels peuvent aussi animer des groupes de parole, des lieux où des parents, des familles concernées par les traumatismes de la route (plus ou moins récents, ou plus ou moins anciens dans le temps) se retrouvent pour faire un travail ensemble : c'est le groupe qui est porteur de l'engagement de chacun à apprivoiser progressivement ce nouveau rapport à la vie.

---

## **Boîtes de nuit**

### **État des lieux**

Les statistiques montrent clairement une grande fréquence des accidents de nuit, le week-end chez les jeunes. L'analyse des causes isole la fatigue, le bruit et essentiellement l'alcool comme facteur primordial de cette hécatombe.

Exemple : dans le Queyras, près de Molines, alors que nous regardons une voiture accidentée qui vient d'être ramenée, un garagiste s'exprime ainsi : « Depuis que l'on a ouvert cette maudite boîte de nuit (« La Troïka », pour ne pas la nommer), c'est toute notre jeunesse qui l'on retrouve dans le cimetière du village.

### **Propositions**

– Produire quelques brèves séquences (quelques minutes) qui illustrent les conséquences de l'absorption d'alcool avant de conduire, ou des conduites préventives (jeunes refusant de repartir avec un copain jugé dangereux), y inclure la participation de « leaders d'opinion-modèles », références auprès desquelles les jeunes s'identifient : sportifs de haut niveau et stars locales ou nationales, etc.

Ces flashes peuvent passer en avant première des salles de spectacles du département (on peut même envisager des témoignages des gens de la région ; également à la télévision nationale).

– Associer les journalistes locaux à cette opération (qu'ils dénoncent ou soulignent spécifiquement ce type d'accident, citent les établissements qui collaborent à cette action, et en expliquant pourquoi).

– Un affichage ciblé et « dérangeant » aux abords des boîtes de nuit, voire des rappels à l'intérieur.

– Des tarifs préférentiels pour les boissons non alcoolisées et des prix plus dissuasifs dans le cas inverse, afin d'annuler l'argument spéculaire d'une « perte » financière.

– Une information spécifique délivrée au personnel servant de l'alcool pour les faire passer du statut de témoin passif à celui d'acteur.

– Inciter à ce qu'un jeune du groupe se « dévoue » pour ne pas boire (comme en Suède).

– Demander aux filles (qui consomment moins d'alcool) de proposer de prendre le volant ou de refuser de monter dans la voiture d'un copain en état d'ébriété.

### **Avec qui ?**

– Autorités préfectorales et élus régionaux.

– Auto-écoles locales : en leur demandant d'insister sur ce point précis dans leur formation.

– Propriétaires des établissements concernés : en les démarchant avec les différents partenaires de la sécurité routière locaux (pompiers, gendarmes, médecins), et des jeunes motivés par ce type d'action : il y en a ! Des actions de ce type sont menées dans le département de l'Ain par la Ligue Contre la Violence Routière.

– Syndicats nationaux des boîtes de nuit.

– Associations : Ligue Contre la Violence Routière, Prévention Routière, associations de quartier, associations familiales.

– Écoles de journalistes : leur apprendre à penser et écrire l'accident autrement ; leur montrer l'impact et le rôle moteur qu'ils jouent dans cette campagne.

– Office Municipal des Sports.

### **Contact**

Il semble qu'actuellement un établissement situé à St Julien-en-Genevoix (Haute-Savoie) mène une opération de ce type en collaboration avec la Prévention Routière. Chaque premier samedi du mois, ils offrent une consommation gratuite à tout jeune qui laisse la clef de son véhicule, et qui accepte de passer un alcootest à la sortie. En cas de test positif, on lui commande un taxi ou on le fait raccompagner par une autre personne. Il s'agit du « Macumba » (Cette expérience a été conduite jusqu'au 31 décembre 1996 et sera peut-être reconduite).

---

## **Colloques enfants**

### **État des lieux**

Un nombre important de piétons accidentés se situe dans le groupe d'âge 5 à 14 ans.

(En 1994, 84 piétons tués, 64 cyclistes).

Les adultes ne sont pas toujours conscients des difficultés que rencontrent les enfants dans la circulation automobile.

Il est indispensable de bien connaître les moyens et possibilités des enfants dans la circulation afin d'intervenir efficacement dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière.

### **Objectifs**

– favoriser l'expression libre des enfants lors de l'organisation et d'une recherche dans leur environnement immédiat ;

– formuler une analyse de situation en puisant les éléments dans le vécu quotidien des enfants piétons et cyclistes, sur le chemin de l'école ;

– connaître et traduire l'impression d'insécurité routière ressentie par les enfants (peurs et incertitudes) ;

– permettre l'émergence de propositions d'aménagements urbains qui puissent être prises en considération pour remédier à des situations dangereuses, adapter la ville à la taille des enfants ;

– offrir aux adultes l'occasion de prendre conscience des problèmes posés aux enfants par la circulation routière, (vue de la circulation à la hauteur des yeux des enfants).

### **Public acteur**

Elèves de 6 à 14 ans des écoles élémentaires et des collèges.

### **Partenaires et animateurs**

– parents d'élèves à l'écoute ;

- enseignants ;
- intervenants extérieurs (associations) ;
- services techniques des mairies (cadastre, voirie) ;
- services de l'équipement ;
- services de sécurité (police, gendarmes, pompiers, SAMU, protection civile) ;
- journaux et journalistes ;
- autres (CPAM, éducation nationale, fédération des œuvres laïques, etc.) ;
- théâtre et mise en scène.

### **Moyens et contenus**

Organisation de la recherche – le constat :

- approche de l'analyse, inventaire des éléments, des lieux ;
- enquêtes et rencontres ; collecte dans les journaux ;
- travaux de groupes.

Formulation de la synthèse : le rapport

- techniques et mise en forme des résultats ;
- présentation à l'aide de plans, schémas, photos, vidéos ;
- reconstitution montages, tableaux, exposés, expositions, etc.

Organisation du colloque : partenaires et autorités locales

- présentation des travaux, informations et débats ;
- propositions et argumentaires ;
- conclusions, prévisions de démarches.

### **Suites à donner**

Documents, programme de démarches

Des aménagements urbains peuvent être réalisés par les techniciens des villes ou des DDE.

### **Contacts**

- Ligue contre la violence routière ;
- CPAM du Calvados.

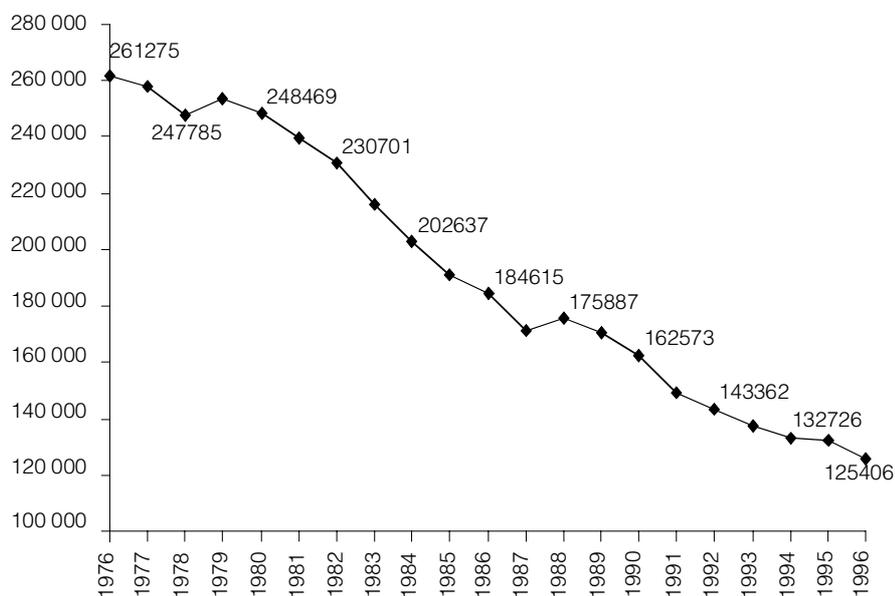
(Ces deux organismes ont déjà réalisé cette action à Bayeux et Caen – Calvados –)

### **Observation**

Une réalisation qui peut faire l'objet d'une fiche d'action du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

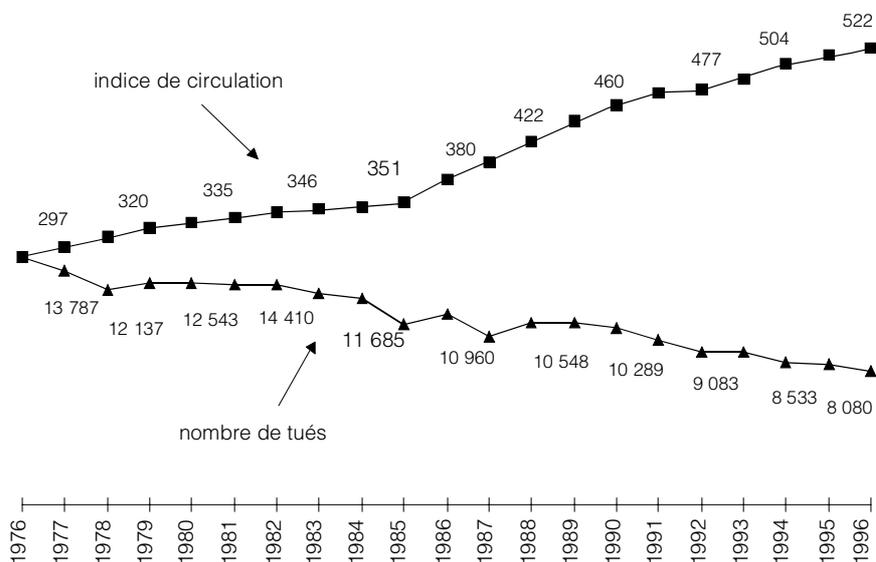
## Statistiques de sécurité routière de 1976 à 1996

Graphique 2  
Évolution du nombre d'accidents corporels



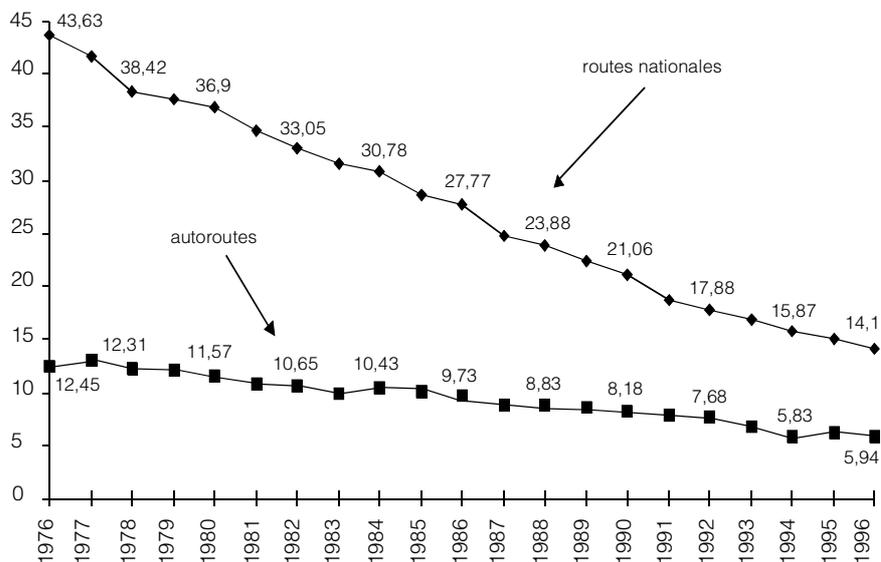
Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

**Graphique 3**  
**Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation**



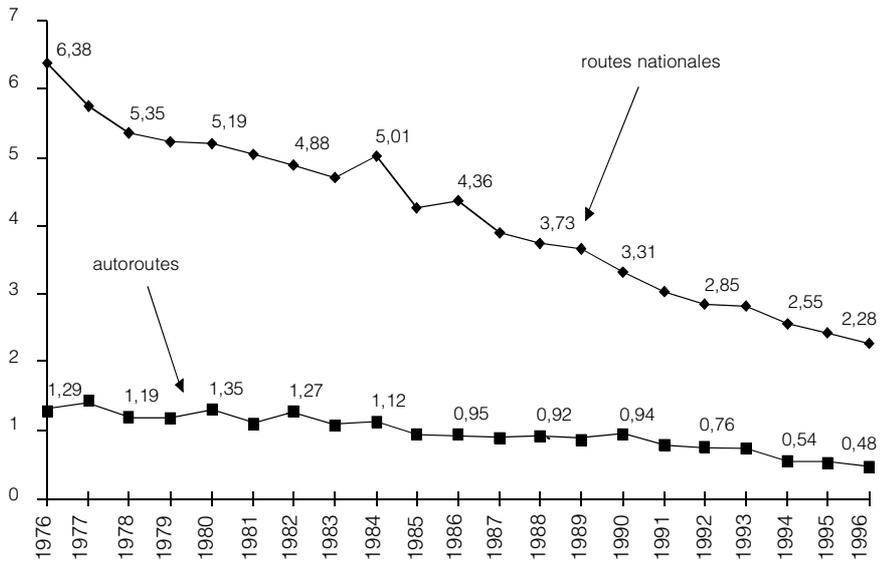
Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

**Graphique 4**  
**Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus)**



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Graphique 5  
**Évolution du taux de tués (pour 100 millions de km parcourus)**



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.



---

## Table des matières

---

<b>Sommaire</b>	<b>7</b>
<b>Préface</b>	<b>11</b>
<b>Synthèse des propositions</b>	<b>15</b>
Partie 1 – Préambule	<b>15</b>
Partie 2 – L'enfance et l'adolescence	<b>15</b>
– Objectif : mise en place d'une chaîne éducative continue durant l'âge scolaire	<b>15</b>
Partie 3 – Mettre en place un véritable apprentissage de la conduite	<b>16</b>
– Objectif : éradiquer le surrisque des jeunes conducteurs	<b>16</b>
Partie 4 – Mettre à jour et améliorer la formation des adultes	<b>17</b>
– Objectif : mise à niveau des connaissances théoriques et prise en compte de l'évolution des aptitudes	<b>17</b>
Partie 5 – Organisation et animation	<b>17</b>
– Objectif : mettre en œuvre efficacement l'ensemble des propositions de la table ronde	<b>17</b>
Partie 6 – Financement	<b>17</b>
<b>Première partie</b>	
<b>Préambule</b>	<b>19</b>
Chapitre I	
<b>Programme national de formation (PNF)</b>	<b>21</b>
Chapitre II	
<b>Formation à la sécurité routière : état des lieux</b>	<b>29</b>
Qu'est-ce que la formation ?	<b>29</b>
Où en est notre système de formation ?	<b>30</b>
Un manque de continuité	<b>30</b>
Une cohérence insuffisante	<b>31</b>
Un écart important entre les intentions et les réalisations	<b>32</b>

Chapitre III	
<b>Principes de base du travail de la table ronde</b>	<b>33</b>
Principe 1 Élaborer un continuum de formation	<b>33</b>
Principe 2 Implication de la société civile	<b>33</b>
Principe 3 Structuration de l'action	<b>34</b>
Principe 4 Responsabilisation et expérimentation	<b>35</b>
<b>Deuxième partie</b>	
<b>Enfance et adolescence</b>	<b>37</b>
Chapitre I	
<b>Enjeux et problématiques</b>	<b>41</b>
Les accidents	<b>41</b>
Circuler	<b>42</b>
La formation des usagers de la route	<b>42</b>
Prise de conscience des adultes	<b>44</b>
Chapitre II	
<b>Propositions</b>	<b>47</b>
L'adulte	<b>47</b>
Un document de référence unique	<b>47</b>
Un document prenant en compte les vulnérabilités spécifiques à chaque âge	<b>48</b>
Accès à l'usage de la voie publique	<b>50</b>
Impliquer les parents et grands-parents	<b>51</b>
Sensibilisation sur le système de retenue pour enfants	<b>51</b>
Implication dans l'éducation à la sécurité routière	<b>52</b>
L'institution scolaire et sa fonction d'enseignement	<b>53</b>
Un enseignement transversal mais spécifique	<b>53</b>
Document de référence commun	<b>53</b>
Réseau de correspondants	<b>54</b>
Assurer la formation des personnels de l'éducation nationale	<b>54</b>
Documentation et outils pédagogiques	<b>56</b>
Autres voies d'action auprès des jeunes	<b>57</b>
Mobilisation des lycéens	<b>57</b>
Actions jeunes en difficulté	<b>57</b>
Les campagnes organisées par les collectivités locales	<b>57</b>
Suivi et validation	<b>58</b>
Livret de sécurité routière	<b>58</b>
La mise en place de la partie pratique du brevet de sécurité routière	<b>58</b>
Le lien entre l'attestation scolaire de deuxième niveau et les permis de conduire	<b>60</b>
Chapitre III	
<b>« Rendez-vous citoyen »</b>	<b>63</b>

<b>Troisième partie</b>	
<b>Mettre en place un véritable apprentissage de la conduite</b>	<b>65</b>
Chapitre I	
<b>Problématique et concepts-clés</b>	<b>69</b>
Le surrisque statistique des jeunes conducteurs	<b>69</b>
Les circonstances	<b>69</b>
Le statut de l'usager	<b>70</b>
Le ratio passager/conducteur	<b>70</b>
Caractéristiques spécifiques	<b>70</b>
Pourquoi les conducteurs novices sont-ils moins sûrs que les conducteurs expérimentés ?	<b>71</b>
Ils présentent des lacunes par rapport aux conducteurs expérimentés	<b>71</b>
Ils optent pour des comportements plus risqués	<b>71</b>
Ils perçoivent, évaluent et acceptent le risque différemment	<b>72</b>
Les principes généraux de la formation des conducteurs	<b>72</b>
Le concept de formation à la conduite et son évolution	<b>72</b>
L'accès graduel à la conduite	<b>75</b>
Les objectifs de la réforme de l'apprentissage de la conduite	<b>77</b>
Éradiquer le surrisque des conducteurs novices	<b>78</b>
Créer un effet global	<b>78</b>
Chapitre II	
<b>Apprentissage initial de la conduite</b>	<b>79</b>
De l'école à l'auto-école	<b>79</b>
L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)	<b>79</b>
Rappel : qu'est-ce que l'AAC ?	<b>79</b>
Évaluation de l'AAC	<b>80</b>
Propositions pour développer l'AAC	<b>81</b>
La formation initiale du conducteur	<b>82</b>
Élargir les savoirs transmis	<b>83</b>
Diversifier les méthodes et moyens pédagogiques	<b>83</b>
Problèmes spécifiques liés à la conduite d'une motocyclette	<b>84</b>
Chapitre III	
<b>Examens du permis de conduire</b>	<b>87</b>
Modifier l'épreuve théorique générale (ETG)	<b>87</b>
Modifier et compléter l'épreuve pratique d'admission	<b>88</b>
Simplifier les procédures administratives	<b>89</b>
Chapitre IV	
<b>Immédiat post-permis : le conducteur novice</b>	<b>91</b>
Position du problème	<b>91</b>

Mesures concernant l'ensemble des conducteurs novices	<b>92</b>
Rendez-vous d'évaluation	<b>92</b>
Taux d'alcool admissible	<b>93</b>
– Le taux d'alcool « zéro »	<b>94</b>
• A) La Nouvelle-Zélande	<b>94</b>
• B) Le Canada dans deux provinces	<b>94</b>
• C) L'Australie	<b>94</b>
• D) La Suède	<b>95</b>
– L'organisation des déplacements de groupe	<b>95</b>
• A) Le convoyage individuel par une personne sobre	<b>96</b>
• B) Plus intéressant apparaît le convoyage collectif étalé sur toute l'année	<b>96</b>
Limitations de vitesse spécifiques	<b>97</b>
Mesures concernant les conducteurs novices (gravement) infractionnistes	<b>97</b>
Stage de recyclage obligatoire	<b>97</b>
Approches psycho-éducatives et psychologiques	<b>98</b>
Mesures concernant les conducteurs novices (et plus généralement les jeunes conducteurs) accidentés	<b>98</b>
Mesure générale : extension du livret d'apprentissage	<b>99</b>
Brevet de sécurité routière	<b>99</b>
Livret d'apprentissage	<b>99</b>
Chapitre V	
<b>Formation initiale et continue des acteurs éducatifs</b>	<b>101</b>
Le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER)	<b>102</b>
Le brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignants de la conduite des véhicules terrestres à moteur (BAFM)	<b>104</b>
Des épreuves écrites d'admissibilité	<b>104</b>
Des épreuves orales et pratiques d'admission	<b>104</b>
Formation des autres acteurs (IPCSR, IDSR, CMSR, forces de l'ordre, animateurs de stages, etc.)	<b>105</b>
Chapitre VI	
<b>Outils et aides pédagogiques</b>	<b>107</b>
Classification	<b>107</b>
La place et le rôle des moyens pédagogiques	<b>108</b>
Moyens pédagogiques et enseignement de la conduite	<b>108</b>
Les trois règles de base	<b>109</b>
Réflexion synthétique sur les moyens pédagogiques	<b>109</b>
– Formation en salle	<b>110</b>
– Films	<b>110</b>

– Simulateurs	110
– Aires d'entraînement	111
– Utilisation de la voie publique	111
Propositions	111
Encourager la recherche et l'innovation	111
Créer un centre d'homologation, d'étude et d'information	112
Homologation des moyens pédagogiques	112
Formation des acteurs pédagogiques	113
Création de centres de sécurité routière	113
– Préambule	114
Le Centre de sécurité routière	115
Propositions	116
Chapitre VII	
<b>Labellisation des activités d'enseignement de la conduite</b>	<b>119</b>
La situation actuelle du secteur de l'enseignement de la conduite	119
Données économiques générales	119
Situation réglementaire	122
Pourquoi instaurer un « label de qualité » de l'enseignement ?	123
Les objectifs en matière d'organisation et de fonctionnement de la profession	123
Une bonne réponse : le « label de qualité »	124
– Labellisation	125
Principes et modalités générales d'élaboration d'un « label de qualité »	126
Le champ d'application	126
Les conditions de délivrance	127
Les procédures de délivrance	127
Conséquences de la labellisation	127
<b>Quatrième partie</b>	
<b>Mettre à jour et améliorer la formation des adultes</b>	<b>129</b>
Chapitre I	
<b>Préambule</b>	<b>133</b>
Évolution de l'accidentologie avec l'âge	133
Évolution des aptitudes à la conduite	134
Définitions	134
– L'aptitude	134
– L'évolution	134
– La tâche de conduite	135
– Les activités mises en jeu	135
Dimension médicale des aptitudes à la conduite	136
– Les caractéristiques visuelles modifient l'aptitude à la conduite	136

– Les déficiences auditives et les dysfonctions musculaires sont à prendre en compte	<b>137</b>
– Un syndrome démentiel est incompatible avec la conduite	<b>137</b>
– Même en l'absence de troubles cognitifs, les conducteurs âgés doivent observer certaines précautions	<b>138</b>
Dimension psychologique des aptitudes à la conduite	<b>138</b>
– Un problème d'opportunité	<b>139</b>
– Un problème d'éthique	<b>140</b>
Chapitre II	
<b>Formation permanente du conducteur expérimenté</b>	<b>141</b>
Nécessité d'une formation permanente	<b>141</b>
Propositions concernant le conducteur	<b>143</b>
Propositions visant à garantir la qualité des programmes	<b>145</b>
Chapitre III	
<b>Suivi médical (et psychotechnique) des conducteurs expérimentés</b>	<b>147</b>
La formation des médecins	<b>147</b>
Le conducteur et le suivi de ses aptitudes médicales	<b>148</b>
L'information des usagers	<b>150</b>
Le cas particulier des conducteurs handicapés	<b>151</b>
Chapitre IV	
<b>Entreprise et sécurité routière</b>	<b>153</b>
Considérations spécifiques à l'entreprise	<b>154</b>
Les obstacles à lever	<b>154</b>
– Une méconnaissance des coûts réels pour l'entreprise	<b>154</b>
– Une banalisation du risque routier et une dilution des responsabilités	<b>154</b>
– Un comportement du conducteur non évalué et non pris en compte	<b>155</b>
– Un savoir-faire insuffisant	<b>155</b>
– Des effets à long terme	<b>155</b>
Les atouts à valoriser	<b>155</b>
– La rentabilité économique	<b>155</b>
– L'image de marque	<b>155</b>
– Le climat social	<b>156</b>
– Le concept qualité – sécurité	<b>156</b>
L'initialisation de la démarche	<b>156</b>
– De l'entreprise elle-même	<b>156</b>
– D'une incitation de ses partenaires	<b>156</b>
– Des services de l'État	<b>157</b>
– Gestion du risque	<b>157</b>
– Création de réseaux régionaux et nationaux	<b>157</b>
Le schéma de référence	<b>157</b>
Diagnostic préalable	<b>157</b>
Un programme d'action structuré et cohérent	<b>158</b>

Propositions	<b>163</b>
Critères de délivrance de cette homologation	<b>164</b>
Chapitre V	
<b>Conducteurs professionnels</b>	<b>167</b>
La formation initiale et le permis de conduire	<b>167</b>
La formation continue	<b>168</b>
Le contrôle médical	<b>168</b>
Chapitre VI	
<b>Pédagogie des sanctions</b>	<b>171</b>
Poursuites judiciaires et revalorisation pédagogique des sanctions	<b>171</b>
L'interpellation	<b>172</b>
– Les interpellations au quotidien	<b>172</b>
– Les « interpellations pédagogiques »	<b>173</b>
Le rôle du procureur de la République	<b>173</b>
– Les stages de sensibilisation à la sécurité routière : l'exemple du parquet de Rennes	<b>173</b>
– La pratique des parquets d'Évry et de Cherbourg	<b>176</b>
– Propositions	<b>176</b>
Jugement et revalorisation pédagogique des sanctions	<b>177</b>
Les délits	<b>177</b>
Les contraventions	<b>179</b>
Exécution des jugements et revalorisation pédagogique des sanctions	<b>180</b>
La publicité du jugement	<b>180</b>
Les structures d'accueil des condamnés à une peine de travail d'intérêt général	<b>180</b>
La sensibilisation de la population carcérale	<b>181</b>
Revalorisation pédagogique des sanctions et formation des magistrats	<b>181</b>
Réhabilitation des conducteurs buveurs excessifs récidivistes ou alcoolodépendants	<b>182</b>
Chapitre VII	
<b>Civisme et cohabitation sur la route</b>	<b>185</b>
Le rôle des professionnels	<b>185</b>
Le rôle des municipalités	<b>186</b>
Le rôle de l'État	<b>187</b>
<b>Cinquième partie</b>	
<b>Organisation et animation</b>	<b>189</b>
Chapitre I	
<b>Données de base</b>	<b>191</b>
Chapitre II	
<b>Organisation</b>	<b>193</b>

Principes	<b>193</b>
Structure départementale	<b>194</b>
Diagnostic	<b>194</b>
– Rappel de l'organisation actuelle	<b>195</b>
Propositions	<b>195</b>
– Agence départementale	<b>195</b>
– Centre départemental	<b>198</b>
– Les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière	<b>199</b>
– Formation	<b>199</b>
– Mobilisation des responsables	<b>200</b>
Niveau central : suivi et mise en œuvre des propositions de la table ronde	<b>200</b>
Préambule	<b>200</b>
Propositions	<b>201</b>
Chapitre III	
<b>Animation</b>	<b>203</b>
« Orchestration »	<b>203</b>
Renforcement des relais (communes et régions)	<b>204</b>
Sensibilisation des élus et formation des techniciens	<b>204</b>
– Concernant les élus	<b>204</b>
– Concernant les techniciens territoriaux (ou DDE)	<b>205</b>
Animation au niveau départemental	<b>205</b>
Implication de la région	<b>206</b>
Les médias	<b>206</b>
Constat	<b>206</b>
Les contraintes des médias	<b>207</b>
Problématique et propositions	<b>209</b>
Autres acteurs	<b>210</b>
Chapitre IV	
<b>Implication de l'industrie automobile</b>	<b>213</b>
Préambule	<b>213</b>
Propositions (ou plutôt suggestions...)	<b>214</b>
<b>Sixième partie</b>	
<b>Financement</b>	<b>215</b>
Chapitre I	
<b>Grands enjeux financiers de l'insécurité routière</b>	<b>219</b>
Le coût de l'insécurité routière : un enjeu de société	<b>219</b>
Les investissements majeurs dans le champ routier	<b>220</b>
Chapitre II	
<b>Financement des propositions de la table ronde</b>	<b>221</b>

Les principes généraux de financement	<b>221</b>
Principe 1 : Participation de tous les acteurs	<b>221</b>
Principe 2 : Pas d'augmentation de charge pour les candidats	<b>221</b>
Principe 3 : Prise en charge de la formation continue par les intéressés	<b>221</b>
Principe 4 : Équilibre fiscal de l'État	<b>222</b>
Principe 5 : Procéder à des redéploiements	<b>222</b>
Les principes de l'implication financière des acteurs	<b>222</b>
L'État	<b>222</b>
Les collectivités territoriales	<b>223</b>
Le système d'assurance	<b>224</b>
Les entreprises	<b>225</b>
Les organismes financiers	<b>225</b>
Les conducteurs	<b>225</b>
Modalités de financement des mesures principales	<b>226</b>
Sensibilisation des plus jeunes (0 à 16 ans)	<b>226</b>
La formation des jeunes conducteurs (de 16 à 20 ans)	<b>226</b>
Le recyclage périodique des conducteurs expérimentés	<b>229</b>
Les obligations spécifiques de l'État	<b>229</b>
Les centres départementaux de sécurité routière	<b>230</b>
Récapitulation des recettes et dépenses pour les principaux agents économiques	<b>230</b>
Impact sur l'emploi des mesures proposées	<b>231</b>
Chapitre III	
<b>Impact macro-économique des propositions de la table ronde</b>	<b>233</b>
<b>Conclusion</b>	<b>235</b>
<b>Liste des participants</b>	<b>239</b>
Comité de pilotage	<b>239</b>
Président	<b>239</b>
Rapporteur général	<b>239</b>
Représentants des commissions	<b>239</b>
– Commission 1 : Éducation des jeunes usagers de la route	<b>239</b>
– Commission 2 : Formation du conducteur	<b>239</b>
– Commission 3 : Perfectionnement du conducteur	<b>239</b>
– Commission 4 : Thèmes communs	<b>239</b>
– Représentants de la DSCR	<b>240</b>
Commissions et groupes de travail	<b>240</b>
– Commission 1 : Éducation des jeunes usagers de la route	<b>240</b>
– Commission 2 : Formation du conducteur	<b>241</b>
• Groupe de travail A : Formation initiale et apprentissage anticipé de la conduite	<b>241</b>
• Groupe de travail B : Le permis de conduire	<b>241</b>

• Groupe de travail C : formation post-permis pour les conducteurs débutants	<b>241</b>
• Groupe de travail D : Les formateurs	<b>241</b>
– Commission 3 : Perfectionnement du conducteur	<b>241</b>
• Groupe de travail A : Formation permanente du conducteur expérimenté	<b>241</b>
• Groupe de travail B : Formation initiale et continue du conducteur professionnel	<b>241</b>
• Groupe de travail C : Entreprise et sécurité routière	<b>241</b>
• Groupe de travail D : Évolution des aptitudes chez le conducteur	<b>241</b>
• Groupe de travail E : Rôle de la médecine dans la formation et la sensibilisation	<b>242</b>
• Groupe de travail F : Rôle de la psychologie dans la formation et la sensibilisation	<b>242</b>
• Groupe de travail G : Le cycliste adulte et le piéton adulte	<b>242</b>
– Commission 4 : Thèmes communs	<b>242</b>
• Groupe de travail 1 : Synthèse des études en France et dans l'Union Européenne	<b>242</b>
• Groupe de travail 2 : Organisation de la sécurité routière	<b>242</b>
• Groupe de travail 3 : Création et renforcement des relais	<b>242</b>
• Groupe de travail 4 : Intervention des médias	<b>242</b>
• Groupe de travail 5 : Entreprise et sécurité routière	<b>242</b>
• Groupe de travail 6 : Analyse économique et financière	<b>242</b>
• Groupe de travail 7 : Utilisation de l'informatique, des simulateurs des outils et moyens pédagogiques	<b>242</b>
• Groupe de travail 8 : Motivation des acteurs	<b>243</b>
• Groupe de travail 9 : Revalorisation pédagogique des sanctions	<b>243</b>
• Groupe de travail 10 : Centres de sécurité routière	<b>243</b>
• Groupe de travail 11 : Expérience dans les pays étrangers	<b>243</b>
Table ronde plénière : liste des organismes participants	<b>243</b>
Administrations	<b>243</b>
Organisations professionnelles et syndicales	<b>243</b>
– Fédérations syndicales de l'éducation nationale	<b>243</b>
– Organisations professionnelles de l'enseignement de la conduite	<b>244</b>
– Organisation syndicale des salariés de l'enseignement de la conduite	<b>244</b>
– Associations professionnelles de l'enseignement de la conduite	<b>244</b>
– Associations de formation de moniteurs	<b>244</b>
– Centres de formation professionnelle du transport	<b>244</b>
– Centres de formation post-permis et de perfectionnement à la conduite	<b>245</b>
– Animateurs de stages dans le cadre du permis à points (BAFM-psychologues)	<b>245</b>
– Organisations syndicales des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et des délégués à la formation du conducteur	<b>245</b>
– Certification de service	<b>245</b>
– Éditeurs de produits pédagogiques destinés aux enseignants de la conduite	<b>245</b>
Assurances et organismes financiers	<b>246</b>
– Secteur des assurances	<b>246</b>

– Secteur santé	<b>246</b>
Associations	<b>246</b>
– Associations partenaires	<b>246</b>
– Associations de consommateurs	<b>247</b>
Visites sur le terrain : responsables de l'organisation	<b>247</b>
Jura (28 janvier 1997)	<b>247</b>
Finistère (5 et 6 février 1997)	<b>247</b>
Rhône (20 et 21 février 1997)	<b>247</b>
Gironde (24 et 25 février 1997)	<b>247</b>
Bas-Rhin (27 et 28 février 1997)	<b>248</b>
Fontainebleau (25 mars 1997)	<b>248</b>
Autres personnes auditionnées ou ayant participé aux différents groupes de travail	<b>248</b>
Remarque importante	<b>257</b>
<b>Nomenclature des sigles</b>	<b>259</b>
<b>Annexes</b>	<b>265</b>
Annexe A	
<b>Exemple de travail en école élémentaire</b>	<b>267</b>
Compétences à acquérir dans le domaine de la sécurité routière	<b>267</b>
Cycle : I	<b>267</b>
Cycle : II	<b>267</b>
Cycle : III	<b>268</b>
Enjeux	<b>269</b>
• Au plan psychomoteur	<b>269</b>
• Au plan social	<b>269</b>
– « Vers le citoyen conducteur »	<b>269</b>
• Au plan affectif	<b>269</b>
• Au plan physiologique	<b>269</b>
Annexe B	
<b>De la maternelle à l'université</b>	<b>271</b>
À Lyon	<b>271</b>
– À l'école maternelle (M <sup>me</sup> Brun)	<b>271</b>
– À l'école primaire (M. Broc – CPD/EPS)	<b>271</b>
– Pour le BSR -4 étapes	<b>271</b>
– Dans les lycées	<b>272</b>
– Université	<b>272</b>
– Inspection académique – (M. Legrigeois, Inspecteur d'académie)	<b>272</b>
Annexe C	
<b>Brevet sécurité routière : deux exemples en Moselle et en Meuse</b>	<b>275</b>
Moselle	<b>275</b>
• Responsabilités et partenaires	<b>275</b>
• Objectifs	<b>275</b>
• Nature de l'opération	<b>276</b>

Meuse	<b>276</b>
• Objectif	<b>276</b>
• Nature des opérations	<b>277</b>
• Description détaillée	<b>277</b>
• Supports utilisés	<b>277</b>
• Évaluation	<b>278</b>
Annexe D	
<b>Livret de l'élève</b>	<b>279</b>
Annexe E	
<b>Conseils municipaux d'enfants et de jeunes</b>	<b>283</b>
Annexe F	
<b>Stages de formation : deux expériences locales en Alsace</b>	<b>295</b>
Opération « Les Volants Jeunes »	<b>295</b>
Le contenu de l'opération	<b>295</b>
Les partenaires de « Volants Jeunes »	<b>296</b>
Une initiative MACIF/ECF : les stages de perfectionnement	<b>296</b>
Annexe G	
<b>Exemples de systèmes d'accès graduel à la conduite</b>	<b>299</b>
Australie	<b>299</b>
Canada	<b>300</b>
Suède	<b>301</b>
Annexe H	
<b>Le contexte français Un continuum éducatif</b>	<b>303</b>
L'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR)	<b>303</b>
Problématique et hypothèses	<b>303</b>
Suite dans les recherches et les applications	<b>304</b>
La conduite accompagnée (CA)	<b>304</b>
Problématique et hypothèses	<b>304</b>
Suite dans les recherches et les applications	<b>304</b>
Le Programme national de formation à la conduite (PNF)	<b>279</b>
Problématique et hypothèses	<b>283</b>
Suite dans les recherches et les applications	<b>305</b>
Le permis de conduire	<b>305</b>
Problématique et hypothèses	<b>305</b>
Suite dans les recherches et les applications	<b>306</b>
Les stages de permis à points	<b>306</b>
Problématique et hypothèses	<b>306</b>
Suite des recherches et des applications	<b>306</b>
Annexe I	
<b>Apprentissage de la conduite : un schéma de réforme possible</b>	<b>307</b>

Annexe J	
<b>Tableau récapitulatif de l'organisation des formations liées à la conduite</b>	<b>309</b>
Annexe K	
<b>Recensement et classification des outils et aides pédagogiques</b>	<b>311</b>
Recensement	<b>311</b>
Les « simulateurs de conduite » (issus de la technologie informatique)	<b>311</b>
Les « simulateurs de perte d'adhérence » (technologie mécanique)	<b>311</b>
Les « exercices de manœuvre »	<b>312</b>
Les « simulateurs théoriques » (calculs informatiques)	<b>312</b>
Les « simulateurs de chocs » (technologie mécanique)	<b>312</b>
Les tests d'évaluation des capacités personnelles	<b>312</b>
Les matériels pédagogiques en salle	<b>312</b>
La gestion informatique du suivi pédagogique	<b>312</b>
Les Jeux éducatifs	<b>313</b>
Les aires fermées à la circulation publique	<b>313</b>
– Les aires d'apprentissage	<b>313</b>
– Les aires à situations normales, dégradées et/ou d'urgence	<b>313</b>
– Les aires pour les très jeunes	<b>313</b>
Les appareils et systèmes pédagogiques divers	<b>313</b>
Classification	<b>314</b>
Sa situation à ce jour	<b>314</b>
Il concerne plus spécialement	<b>314</b>
Il permet de développer et/ou d'évaluer	<b>314</b>
Dans le cadre de	<b>314</b>
Il est destiné à	<b>315</b>
Son financement	<b>315</b>
Annexe L	
<b>Exemples d'actions et de prescriptions pour animer la sécurité routière</b>	<b>321</b>
Journalistes	<b>321</b>
État des lieux	<b>321</b>
• Objectif	<b>321</b>
• Propositions	<b>321</b>
• Avec qui ?	<b>322</b>
• Contact	<b>322</b>
Testochocs	<b>322</b>
État des lieux	<b>322</b>
• Objectif	<b>322</b>
• Public acteur	<b>322</b>
• Moyens	<b>322</b>
• Coût	<b>323</b>
• Qui peut payer ?	<b>323</b>
Être vu et vive la vie	<b>323</b>
État des lieux	<b>323</b>
• Objectifs	<b>323</b>
• Pour qui avec qui ?	<b>323</b>

• Matériel	<b>324</b>
• Qui peut impulser l'action	<b>324</b>
• Coût pour une classe de 25 élèves : 80 Francs	<b>324</b>
• Qui peut payer ?	<b>324</b>
• Contact	<b>324</b>
Sièges dos à la route dès la sortie de la maternité	<b>324</b>
État des lieux	<b>324</b>
• Objectifs	<b>324</b>
• Public acteur	<b>324</b>
• Matériel	<b>325</b>
• Action	<b>325</b>
• Contact	<b>325</b>
Transport des enfants en voiture (de 0 à 13 ans)	<b>325</b>
États des lieux	<b>325</b>
• Objectif	<b>325</b>
• Public acteur	<b>326</b>
• Action	<b>326</b>
Expliquer les aménagements	<b>326</b>
État des lieux	<b>326</b>
• Propositions	<b>326</b>
• Avec Qui ?	<b>326</b>
• Pour Qui ?	<b>327</b>
• Proposition	<b>327</b>
• Remarque	<b>327</b>
Cars de transport scolaires	<b>327</b>
État des lieux	<b>327</b>
• Propositions	<b>327</b>
• Avec qui ?	<b>328</b>
• Action	<b>328</b>
Accueil des familles endeuillées	<b>328</b>
Constat	<b>328</b>
• Objectifs	<b>328</b>
• Propositions	<b>329</b>
Boîtes de nuit	<b>329</b>
• État des lieux	<b>329</b>
• Propositions	<b>330</b>
• Avec qui ?	<b>330</b>
• Contact	<b>331</b>
Colloques enfants	<b>331</b>
• État des lieux	<b>331</b>
• Objectifs	<b>331</b>
• Public acteur	<b>331</b>
• Partenaires et animateurs	<b>331</b>
• Moyens et contenus	<b>332</b>
• Suites à donner	<b>332</b>
• Contacts	<b>332</b>
• Observation	<b>332</b>
Annexe M	
<b>Statistiques de sécurité routière de 1976 à 1996</b>	<b>333</b>