



Michaël GATSCHA
Test and Training International
AUTRICHE



RÉSUMÉ

L'évaluation du modèle en deux phases de formation pour les conducteurs novices en

Les jeunes conducteurs sur-représentés dans les accidents mortels et corporels, engendrent des coûts sociaux et économiques énormes. Alors que les causes de ce problème sont bien connues (attitudes inadaptées, inexpérience, âge, sexe), le défi subsiste : trouver les mesures préventives appropriées.

En fonction de ce problème, le système de formation à deux phases pour les conducteurs novices a été appliqué le 1^{er} Janvier 2003 en Autriche. L'objectif de cette nouvelle approche était de construire un continuum harmonieux de la formation du conducteur. Ce continuum contient des méthodes déjà appliquées comme la formation en auto-école et de nouvelles méthodes comme le feedback de conduite, l'entraînement sur circuit, la discussion de groupe avec un psychologue. Ces trois nouvelles méthodes doivent être appliquées dans l'année qui suit l'obtention du permis B ou A.

En 2006, le Ministère des Transports autrichien a décidé d'évaluer cette mesure en termes d'accidents, d'attitudes et d'acceptabilité chez les jeunes conducteurs. Afin d'estimer les effets sur la sécurité routière, le dispositif d'évaluation était organisé sur 4 niveaux :

- des données statistiques sur tous les conducteurs novices en Autriche afin de se faire une idée sur l'acceptabilité,
- une évaluation de la procédure par les participants,
- une enquête d'opinions à grande échelle,
- et une comparaison avant/après sur les accidents avec des modèles d'analyse des séries temporelles.
- Les résultats indiquent une bonne acceptabilité sociale de la mesure parmi les conducteurs novices ;
- l'évaluation de la procédure par les participants et l'enquête d'opinions à grande échelle révèlent des modifications importantes des attitudes lors du jour de l'entraînement sur circuit,
- mais des attitudes un peu plus critiques sur les enjeux pour la sécurité ensuite.

Néanmoins, les statistiques d'accidents montrent des diminutions importantes, pour les accidents corporels ou pour tous les accidents en général, et particulièrement pour la « cible de la mesure », les accidents à un seul véhicule des jeunes conducteurs masculins. Globalement, ce modèle semble donc être efficace.

Ceci dit, des améliorations sont possibles en optimisant des modules du dispositif de formation :

- par exemple, le questionnaire d'opinions montrent que des conducteurs ne sont pas satisfaits avec le deuxième exercice de conduite en feedback, principalement parce que les contenus leur semblent avoir été couverts par le premier exercice ; une modification du second exercice pourrait résoudre ce problème, en recentrant cet exercice sur l'éco conduite ;
- par exemple, les statistiques montrent que les conducteurs ont tendance à «épuiser» les seuils de temps pour suivre leurs modules ; ceci a comme inconvénient que les contenus et les feedbacks des instructeurs sur les habitudes de conduite pourraient ne pas être délivrés à temps ; une solution serait bien sûr de modifier le dispositif et de raccourcir les temps d'achèvement des modules ;

une autre solution, plus «révolutionnaire» serait d'introduire un schème graduel basé sur l'exposition, afin de s'assurer que les conducteurs novices reçoivent leur entraînement et leur feedbacks au moment où ils en ont le plus besoin !

- par exemple, l'application d'un contrôle de la qualité pourrait aider à améliorer la mesure dans le futur en améliorant les formations de la triade BEPECASER/BAFM/Psychologues.
- enfin, une évaluation de ce système à deux phases à propos des permis deux-roues est très fortement recommandée !

ABSTRACT

Evaluation of the Two-phase driver education model for novice drivers in Austria Michaël GATSCHA

Young drivers are vastly over-represented in road accident fatality and injury statistics. This problem causes great social and economic costs. While the causes of this problem are well known – and are related principally to inappropriate attitudes, inexperience, age and gender – a major challenge remains in identifying and implementing efficient countermeasures. Therefore, on January 1st 2003 the Two-phase education for novice drivers was implemented in Austria. The aim of this new approach was to build a harmonious continuum in driver training. This continuum contains on the one hand already implemented models like driving school education, and on the other hand new models, such as feedback driving in traffic (twice), road safety training on track, and further education in the psychological aspects of traffic, carried out as a group discussion by psychologists. All three modules have to be completed one year after gaining the driving licence for class A and B.

In 2006, the Austrian Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology decided to evaluate this measure in terms of accidents, attitudes and acceptance among young car drivers. In order to estimate effects on traffic safety, the evaluation design was based on four levels: statistical data from all novice drivers in Austria in order to get an impression of the general acceptance, a process evaluation for participants, a wide scale survey and finally a before and- after comparison of accidents, carried out with time series analysis models.

Results indicate a good acceptance of the measure as a whole as novice drivers' feedback is positive. Results of the process evaluation and the wide scale survey show considerable changes in attitude on the track training day, and a bit more critical assessment regarding safety-relevant statements afterwards. However, accident analysis reveals reductions in terms of overall numbers of accidents as well as reductions in serious accidents, especially single vehicle accidents caused by young male drivers. On this basis, it can be concluded that the Austrian Two-phase driver education model generally seems to be effective.

Nevertheless, there is still potential for improving the measure by optimising single modules or the legal framework:

For instance, questionnaire data reveals that persons seem not to be satisfied with the second feedback drive, mainly due to contents that have already been covered in the first feedback drive. A re-design of the second feedback drive could solve this problem, first ideas focus on economical driving as the main topic.

Secondly, statistics show that persons tend to exhaust time frames for completion of their modules. Hence, relevant content and professional feedback regarding individual driving habits may be delivered too late. One solution would be to change the regulatory background and set legal time frames for completion of modules somewhat earlier. Another – although rather innovative – way to tackle this problem would be an introduction of a graduation time scheme based on exposure. This would ensure a way more targeted training date, i.e. that novice drivers get their training and feedback when it is most needed and effective.

Furthermore, a well-designed quality assurance concept could help to further improve the measure by training of instructors, driving teachers and psychologists in order to maintain the level of success gained over the first years.

Lastly, an evaluation of the Two-phase education's impact on class A riders is strongly recommended.

Evaluation of the 2nd phase of the driver training in Austria

Dr. Michael Gatscha
Test & Training International



Evaluation study sponsored by



Overview

Background

Content of the training (modules)

Evaluation

Design

Results

Conclusions & Outlook



Background

2nd phase education is implemented since

1.1.2003

Who?

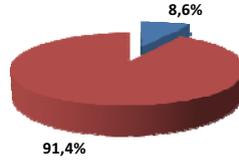
All novice drivers holding a driving license for category A or B



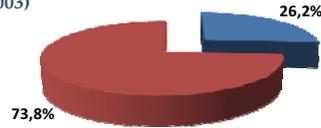
Background

Why?

Proportion of young people (18-24) in population
(Austria, 1995-2003)



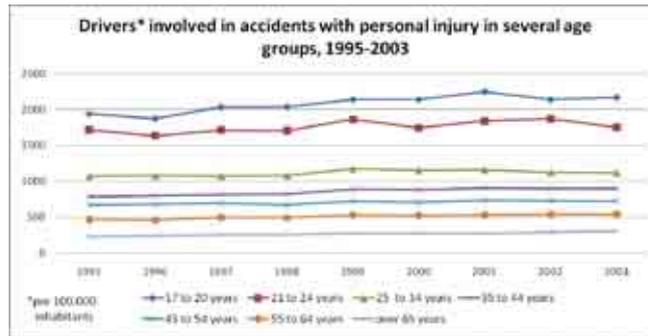
Proportion of young people (18-24) in traffic fatalities
(Austria, 1995-2003)



KfV

Background

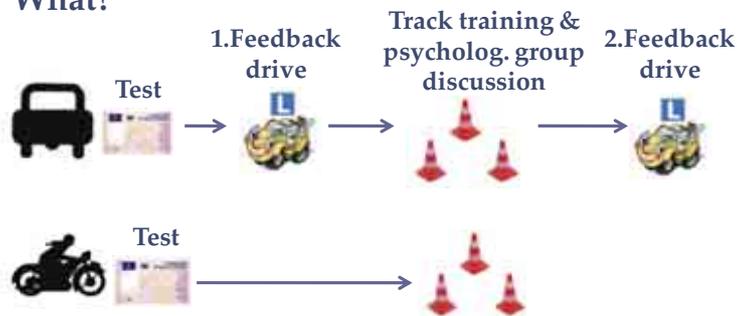
Why?



KfV

Background

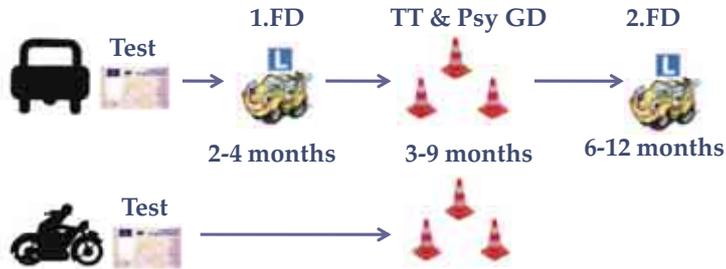
What?



KfV

Background

When?



KfV

Background

Consequences of delay?



KfV

Content

Module: 1st feedback drive

Duration: 2 hours



...hazard perception...

...accident avoiding defensive driving...

...social behaviour...

...analysing negative influence from others...

...analysis of individual strengths and weaknesses...

...wrongly adapted behaviours...

KfV

Content

Module: track training

Duration: 6 hours



...demonstration of driving dynamics and accident risks...

...experience of vehicle & personal boundaries...

...braking distances...

...awareness that mastering difficult situations is not a calculable risk...

...avoidance of self-overconfidence...



Content

Module: psychological group discussion

Duration: 2 hours, combined with track training



...typical accident risks...

...individual accident risks...

...single vehicle accidents ...

...self over-confidence...

...avoidance of self-overconfidence...

What is my typical accident?

What are my weaknesses/strengths?



Content

Module: 2nd feedback drive

Duration: 2 hours



Same topics as 1st feedback drive, eg.

...analysis of individual strengths and weaknesses...

...especially compared to the 1st feedback drive...



Evaluation study



Evaluation design

Evaluation type	Method	Topic
Accident analysis	Before-after comparison, statistical modelling	All accidents, single vehicle accidents
Process evaluation	questionnaire for 2nd phase participants	<u>Before:</u> Personal demographic data, expectations, self assessment of driving competence, attitudes <u>After:</u> Same as before but additional assessment of skills, satisfaction and feedback
Nationwide Survey	Control group of BASIC-study vs. Intervention group (2 nd phase)	Demographic data, beliefs and attitudes, exposure, pass-rates, self reported accidents & offences, satisfaction with modules
Overall View	Licensing Register Data	Distribution of 2 nd phase license holders in terms of age, sex and time between issuance of driving license and completion of single modules



Accident analysis

- Time series analysis
- Accidents and driving experience
- Single vehicle accidents (by gender)



Evaluation results – Accident analysis

Description of sample:

Sample size: N=172.113,

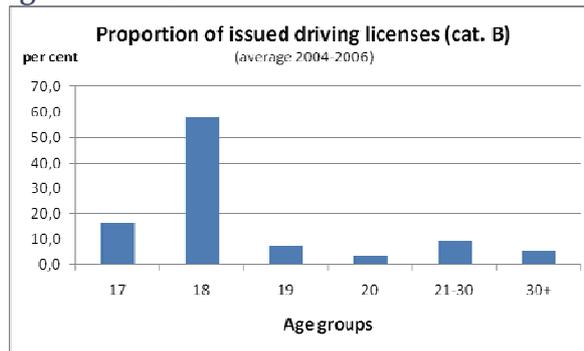
Austrian drivers (cat. B only) aged 17-30 years, involved in accidents with personal injury 1995-2006

Several subgroups



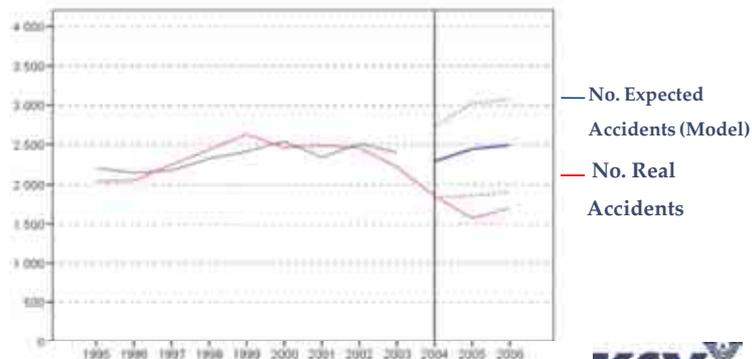
Evaluation results

Background info:



Evaluation results – Accidents Time Series Analysis

18 year old drivers involved in accidents with personal injury

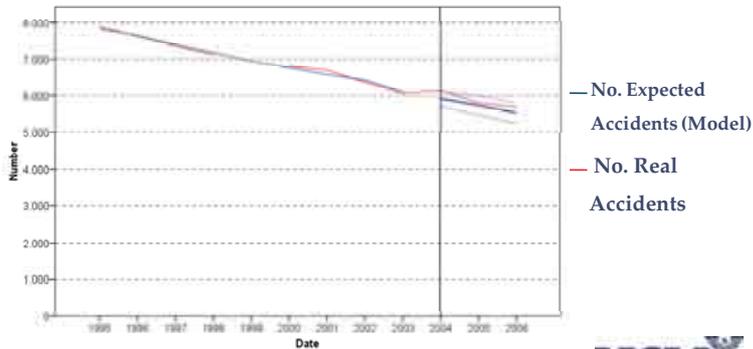


Model:ARIMA (1,0,1) Model Fit: $R^2=,520$



Evaluation results – Accidents Time Series Analysis

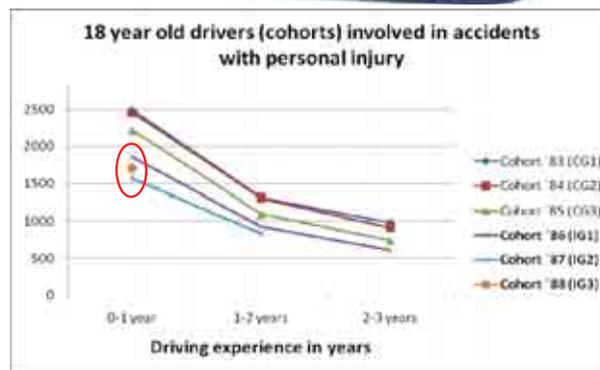
24-30 year old drivers inv. in accidents with personal injury



Model:ARIMA (1,0,1) Model Fit: $R^2=,989$

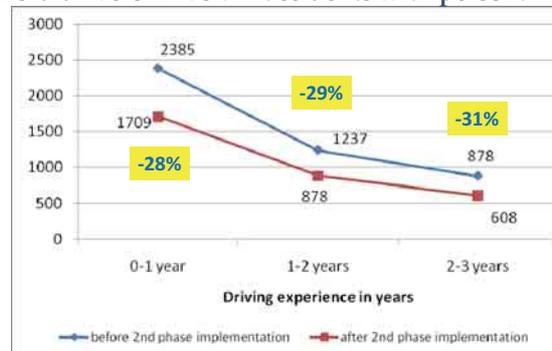


Evaluation results - Accidents



Evaluation results - Accidents

18 year old drivers* invol. in accidents with personal injury



Single vehicle accidents



KfV

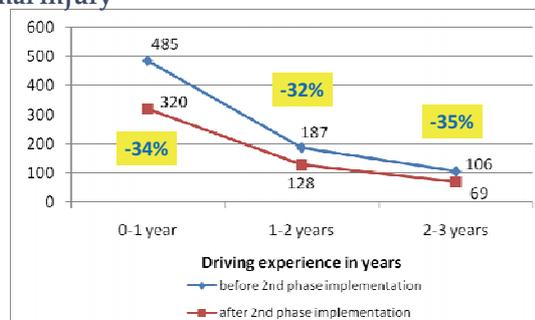
Evaluation results – Single Vehicle Accidents



KfV

Evaluation results – Single Vehicle Accidents

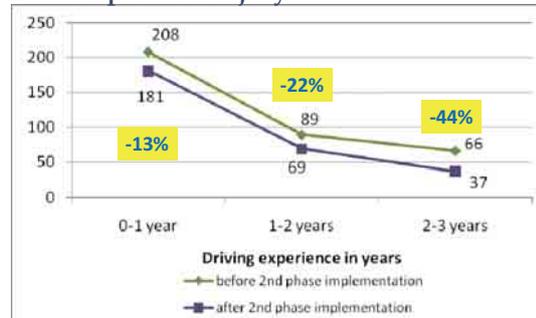
18 year old male drivers invol. in single vehicle accidents with personal injury



KfV

Evaluation results – Single Vehicle Accidents

18 year old female drivers* involved in single vehicle accidents with personal injury



KfV

Process Evaluation

KfV

Evaluation results – Process evaluation

Process evaluation

(track training & group discussion)

- Expectations (before)
- Self assessment of driving skills (before - after)
- Attitudes (before - after)
- Assessment of skills for daily driving (after)

KfV

Evaluation results – Process evaluation

Description of sample:

Evaluation period: Spring-Summer 2007

Novice drivers (cat. B only) completing their track training day

Sample size: n=2560, 2 separate groups:
n=1279 (before), n=1281 (after)



Evaluation results – Process Evaluation

Expectations

„From the track training I expect...

...to know the boundaries of my vehicle

...to master risky situations better

...to anticipate risky situations faster to avoid them

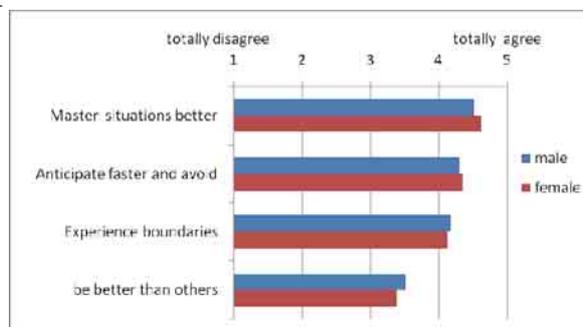
...to be a better driver compared to drivers who didn't attend the course"

Response format: „totally disagree“ (1) to „totally agree“ (5)



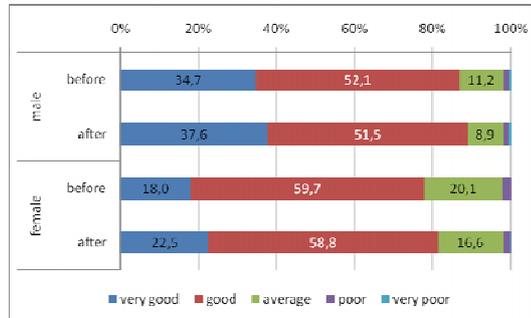
Evaluation results – Process Evaluation

Expectations: results



Evaluation results – Process Evaluation

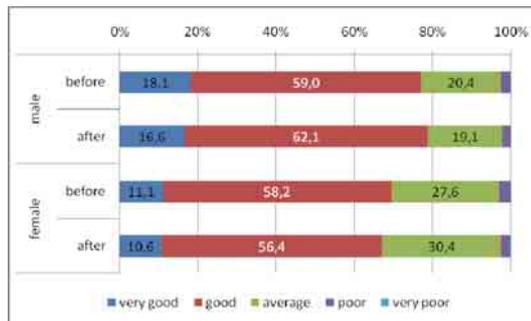
How do you assess your competence regarding...
vehicle handling?



Kfv

Evaluation results – Process Evaluation

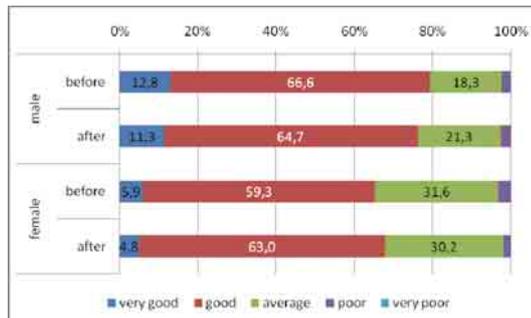
How do you assess your competence regarding...
anticipation of risky situations?



Kfv

Evaluation results – Process Evaluation

How do you assess your skills regarding...
your overall competence?



Kfv

Evaluation results – Process Evaluation

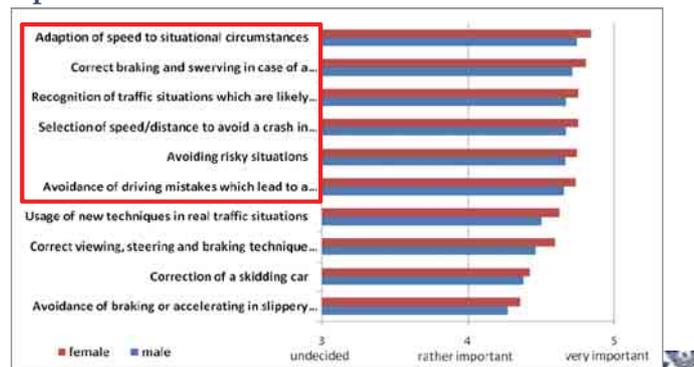
Assess the importance of the following skills for your personal daily driving routine?

1. Recognition of traffic situations which are likely to cause an accident
2. Correction of a skidding car
3. Avoidance of braking or accelerating in slippery curves
4. Selection of speed/distance to avoid a crash in case of emergency braking
5. Adaption of speed to situational circumstances
6. Correct viewing, steering and braking technique in case of skidding
7. Usage of new techniques in real traffic situations
8. Avoiding risky situations
9. Correct braking and swerving in case of a suddenly appearing obstacle
10. Avoidance of driving mistakes which lead to a loss of control over the vehicle



Evaluation results – Process Evaluation

Importance of skills:



Evaluation results – Process Evaluation

Attitudes:

Young males agree significantly less often:

“To have a crash depends on fate”

“With increasing driving experience one can reduce the safety margin”

Young females agree significantly less often:

“If you get angry when driving, you’ll drive less concentrated”

“Novice drivers get themselves more often into risky situations ...”

Both groups agree significantly less often:

“Driving fast is sometimes more secure”





Nationwide Survey



Nationwide Survey

- Beliefs and attitudes (before – after implementation)
- Exposure
- Self-reported accidents & offences
- Pass-rates of driving test (before – after implem.)
- Satisfaction with single modules



Evaluation results – Survey

Description of sample:

Survey period: Spring-Summer 2007

Sample sizes:

„Control group“ (CG2002) n=719 („BASIC“ study),

„Intervention group“ (IG2007) n=738

Samples representative and comparable



Evaluation results – Survey

Beliefs & Attitudes:

Several statistical differences (before & after) regarding self-reported behaviours , e.g.

- driving style,
- speed choice,
- wearing of seatbelts, etc.

However, differences are rather small (average 0,2 Grades!)

Exposure:

No statistical differences regarding mileage or car characteristics (vehicle age, engine power) observed



Evaluation results – Survey

Self reported accidents & offences:

Bigger (signficant) differences occurred concerning self-reported

- overall number of accidents (IG reported less)
- number of offences (alcohol & other) (IG reported less)

The latter may be biased by varied enforcement activities!



Evaluation results – Survey

Passrates of driving test:

How many attempts did it take you to pass the theoretical test? (%)

		No. of attempts					total n	p
		1x	2x	3x	> 3x			
Male	CG 2002	84	11,4	4,1	0,5	368	0,072	
	IG 2007	88,6	9,8	1,6	0	376		
Female	CG 2002	86,9	10,3	1,2	1,6	427		
	IG 2007	89,2	8,8	1,8	0,2	498		

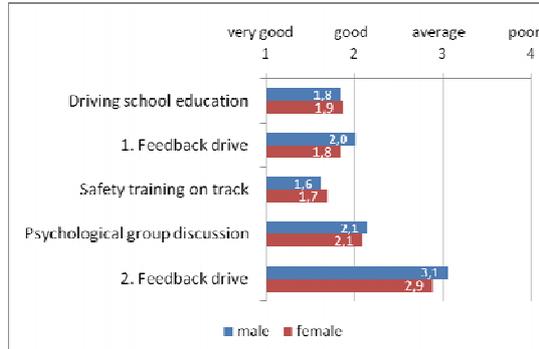
How many attempts did it take you to pass the practical test? (%)

		No. of attempts					total n	p
		1x	2x	3x	> 3x			
Male	CG 2002	91,8	6,5	1,6	0	368	0,253	
	IG 2007	89,3	9,6	1,1	0	375		
Female	CG 2002	86,4	11,3	1,9	0,5	426		
	IG 2007	87,2	11	1,4	0,3	499		



Evaluation results – Survey

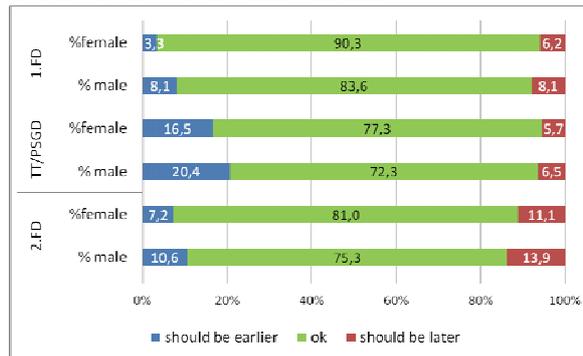
Satisfaction with modules:



KfV

Evaluation results – Survey

Satisfaction with time frames:



KfV

Licensing Register Data

KfV

Overall view -

Analysis of Licensing Register data

- Distribution of novice drivers
- Completion dates of single modules
- Withdrawals due to exceeding of time frames



Evaluation results – Overall view

Description of sample:

Cut-off date: 29.5.2007

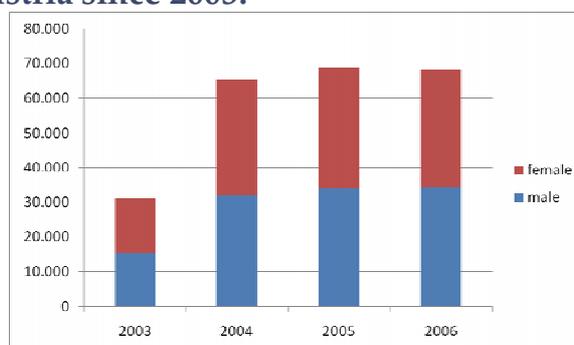
Sample size: N=347.524,

All novice drivers since 1.1.2003 license cat. A and B (incl. L17)



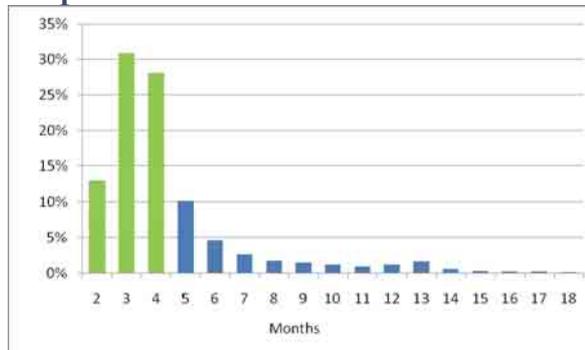
Evaluation results – Overall view

Distribution of novice drivers (cat. B) in Austria since 2003:



Evaluation results – Overall view

Completion of 1st Feedback drive:

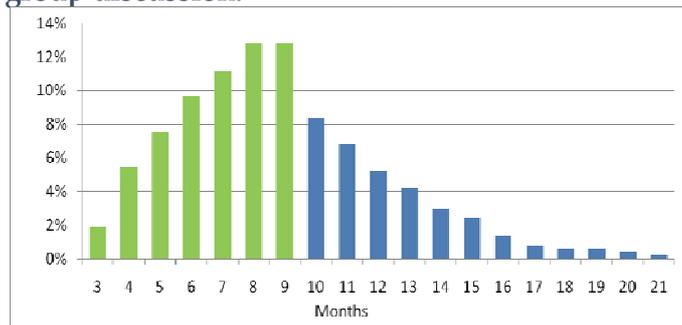


82, 3% did this module on time!



Evaluation results – Overall view

Completion of track training & psychological group discussion:

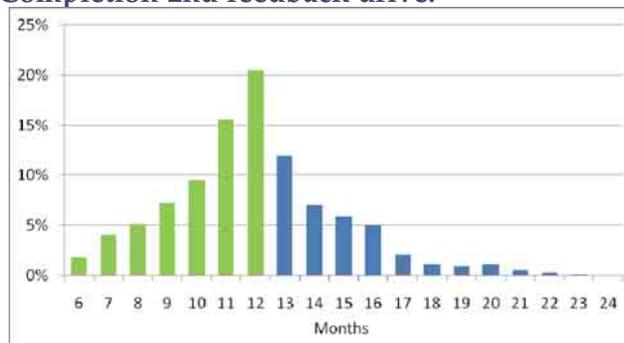


Only 61, 3% completed this module on time!



Evaluation results – Overall view

Completion 2nd feedback drive:

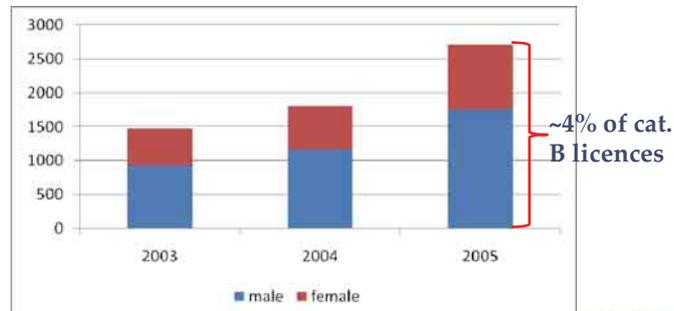


Only 63, 7% completed this module on time!



Evaluation results – Overall view

Withdrawals of driving licence due to exceeding time limits:



KfV

Conclusions & Outlook

KfV

Conclusions & Outlook

Key conclusions with reference to the...

...**accident analysis:**

- significant reduction of accidents within young, novice drivers
- reduction of single vehicle accidents caused by male drivers

...**process evaluation:**

- optimize expectations
- track training delivers the „right“ message

...**national survey:**

- minor changes in attitudes & self-reported behaviours
- positive changes in self-reported accidents
- good acceptance of modules,
- re-design of 2nd feedback drive

KfV

Conclusions & Outlook

Key conclusions with reference to the...

...analysis of License Register:

- optimisation of time frames (track training day)
- the implementation of did system did not lead to a decreased number of issued licences

Outlook

We are on the right way, but there is potential for further improvement:

- Development of a comprehensive quality assurance system
- Standardized "postgraduate" education for professionals
- Development of a (technical) system to better control for real exposure
- Evaluation of effects for category A



Merci beaucoup!

Contact:
Michael Gatscha
Test & Training International

E-Mail: michael.gatscha@test-and-training.com



Retranscription de l'intervention orale de Michaël GATSCHA

Je remercie les organisateurs de m'avoir invité pour vous parler des dernières évolutions en Autriche. L'étude que je vais vous présenter porte sur l'évaluation de la deuxième phase de formation à la conduite en Autriche, proposée par le KfV, fonds routier autrichien.

La deuxième phase de formation à la conduite a été mise en œuvre en Autriche, le 1er janvier 2003, pour tous les nouveaux conducteurs ayant obtenu un permis de catégorie A ou B. Cette évaluation porte essentiellement sur des conducteurs de catégorie B. Ces chiffres sont à peu près les mêmes partout ; la proportion de jeunes dans la population autrichienne, est de l'ordre de 8,6 %. Cependant, au niveau des accidents mortels routiers, leur représentation est beaucoup plus forte. Des chiffres bien connus montrent les évolutions au niveau des accidents avec blessures corporelles, pour différents groupes d'âge. La tranche d'âge 17-20 ans apparaît la plus élevée, suivie de celle de 21-24 ans. Nous avons constaté une légère augmentation de ces derniers entre 1995 et 2003.

Le premier modèle de notre examen au permis de conduire s'appelle : premier module de conduite supervisée en situation de circulation. Il est suivi d'une session sur piste, puis d'une deuxième catégorie, avec retour d'informations. Pour les moteurs, il n'y a que le permis, puis une session d'évaluation sur poste. La première évaluation de conduite avec retour d'informations doit se faire dans les deux à quatre premiers mois ; celle sur piste, entre trois et neuf mois après obtention du permis ; la deuxième évaluation était prévue entre six et douze mois après obtention du permis.

Quelles conséquences en cas de retard sur le plan ? Celui qui ne fait rien pendant douze mois, reçoit un rappel automatique, produit par le registre des permis. Seize mois après avoir obtenu le permis, il est encore temps de faire les modules manquants. Au bout de quatre mois, le ministère envoie un courrier obligeant à suivre ces modules jusqu'à achèvement. Quatre mois après, le permis est retiré.

La première session de conduite supervisée doit se faire avec un instructeur, pendant deux heures. L'instructeur a reçu une formation spécifique, sur les thèmes perception des dangers, évitement des accidents, comportement social, analyse des influences négatives venant d'autrui, analyse des forces et faiblesses personnelles, sur son propre style de conduite, accent sur des comportements mal ajustés. Ceci au motif que c'est pendant les premiers mois de l'expérience au volant, qu'il existe la plus grande faculté à changer ses mauvais comportements.

La formation sur piste dure environ six heures. Elle inclut une démonstration des dynamiques de conduite, des risques accidents, différents exercices ; on expérimente certaines limitations des véhicules et personnels, distances de freinage. Les thèmes les plus importants sont la prise de conscience que la maîtrise des situations difficiles n'est pas un risque calculable pour les conducteurs novices et le message clé est d'éviter une surconfiance en soi. Pour cela, nous nous sommes basés sur l'expérience de la Norvège en la matière.

Les sessions en groupes psychologiques se déroulent le même jour que la formation sur piste. Elles durent deux heures, traitent des risques d'accidents typiques, des risques d'accidents individuels. Nous y parlons également des accidents seuls au volant, de la surconfiance et de l'importance d'éviter cette surconfiance. L'accent est mis dessus de manière très importante. Environ une heure porte sur l'analyse personnelle de ses forces et ses faiblesses. Chacun des six à douze membres du groupe doit indiquer son accident typique et ses points forts et faibles face à celui-ci. Tout le monde doit s'évaluer lui-même.

Le deuxième module de conduite supervisée se déroule à peu près comme le premier. Il s'agit de couvrir les mêmes thèmes que lors du premier module : analyse des points forts et faibles individuels, comparaison par rapport à la première évaluation.

Voici notre matrice d'évaluation. Nous analysons un accident, une comparaison avant-après. Nous modélisons nos statistiques de tous les accidents, notamment dans le cas d'accident impliquant un conducteur seul. Nous évaluons le processus, les compétences, l'attitude. Nous évaluons également le degré de satisfaction par rapport à ce module, savoir si la formation est bien perçue ou non. Nous avons réalisé une étude nationale, avec un groupe de contrôle, un groupe d'intervention. Les thèmes étaient croyance, attitude donnée, taux de réussite, accident autorapportés, etc., ainsi qu'un point de vue général pour donner des chiffres concernant la distribution des détenteurs de permis en termes de genre, d'âge, le délai moyen entre l'obtention du permis et l'achèvement de l'ensemble des modules, pour vérifier si le système marche tel que prévu. Voici ici la première analyse d'accidents, des analyses en série temporelle, des chiffres concernant les accidents et l'expérience, notamment dans le cas où un seul véhicule est impliqué. Vous avez ici une description des personnes de catégorie B, entre 17 et 30 ans, impliqués dans des accidents corporels, avec plusieurs sous-groupes. En arrière-plan, vous voyez la proportion des permis B : 60% ont 18 ans au moment d'obtenir leur permis de conduire. Les chiffres suivant sont donc uniquement sur les 18 ans, pour pouvoir en isoler plus particulièrement les effets. Nous constatons une légère augmentation du nombre des 17 ans (L 17). Le chiffre le plus important est issu d'une analyse en série temporelle, avec les accidents corporels. La ligne noire, ici, vous montre le nombre d'accidents réels ; la ligne bleue est un modèle statistique de prévision de l'évolution des accidents, sur la base des données reçues. Ce même modèle est souvent utilisé en matière de prévisions financières.

Le système a été introduit en 2003. La ligne noire explique qu'en 2004, année où ce genre de systèmes a été pleinement opérationnel. Certains ne voulaient pas organiser les modules de deuxième phase, les estimant trop chers. D'autres les ont commencés en 2003. Nous constatons une légère baisse, mais les effets réels ne se voient qu'en 2004. Il faut ajouter ici une problématique de logiciel utilisé ; ce sont des valeurs presque indépendantes. Le lien entre les deux points n'est donc pas valable. La notion de courbe a été introduite, pour prévoir l'évolution dans le temps.

Un de mes collègues m'a demandé d'insérer ce genre de chiffres. Ce n'est pas un groupe de contrôle proprement dit, mais un groupe proche des 18 ans, qui n'a rien à voir avec l'évaluation de deuxième phase. Il sert à montrer une tranche d'âge qui a bien évolué, depuis 1995. Les lignes ici montrent l'intervalle de confiance. Ainsi, si nous faisons une prévision sur la base de ce que nous avons jusqu'en 2003, pour les années suivantes, voilà où nous arrivons, voici l'effet prévu, basé sur les données réelles. Pourtant, l'évolution réelle est la suivante. Cet intervalle montre que le développement réel était significativement différent de ce qui était prévu, partant des données disponibles jusqu'en 2003. La différence entre ces deux lignes, peut s'interpréter comme étant l'impact de la mesure. Vous voyez ici que l'intervalle est beaucoup plus proche et qu'il n'y a pas de différence de valeur statistiquement significative. Tout demeure dans la fourchette des prévisions.

Pour évaluer cela de manière plus juste, nous nous sommes concentrés sur des conducteurs de 18 ans ayant eu un accident corporel. Vous en voyez ici l'évolution de la première à la deuxième année, de la deuxième à la troisième. Cela concerne le premier groupe de contrôle, trois ans avant la mise en œuvre du plan, puis trois ans après. Les trois cohortes avant la mise en œuvre figurent en haut ; les trois suivantes ici. Si nous calculons une valeur médiane pour ces six groupes, nous voyons ici l'évolution avant la première année de mise en œuvre, puis les deuxième et troisième années ; ici le groupe après la mise en œuvre de cette deuxième phase. Nous constatons une réduction moyenne de 28% en première année, -29% en deuxième et -31% en troisième année. On peut en conclure qu'il s'agit d'un effet durable.

En ce qui concerne les accidents avec un seul véhicule, l'évolution est similaire. L'image représentée ici fait partie du document présenté aux jeunes conducteurs novices. Elle montre la situation typique d'un accident avec une seule voiture : pas de neige, pas de verglas ; une situation tout à fait normale. Cette image est utilisée pour leur faire comprendre qu'il s'agit d'une situation dangereuse, pour eux, parce qu'ils choisiraient peut-être ici d'accélérer, ce qui rendrait la situation plus complexe. Nous voyons ici des courbes similaires à la situation précédente, pour les mêmes cohortes. En termes de valeurs médianes réparties par genre, nous avons près de 500 conducteurs masculins de 18 ans ayant été impliqués dans un accident en première année avant la deuxième phase, contre 320 après la mise en œuvre de la deuxième phase, ce qui fait une baisse de 34 % pour la première année de conduite, 32 et 35 pour les années suivantes. Il faut noter que cette deuxième phase a été spécialement conçue pour faire face au problème des conducteurs masculins. Du côté des conductrices, nous avons la même réduction qu'auparavant, à savoir – 13 % en première année, – 22 et – 44 pour les suivantes. Mais, ces chiffres sont assez anciens et donc peu fiables. Seul le chiffre concernant la première année est valable.

Qu'en est-il de l'évaluation du processus ? Le jour de la formation sur piste, nous avons demandé aux clients quelles étaient leurs attentes, leur auto-évaluation de leurs compétences de conduite avant et après, leurs attitudes avant et après et l'évaluation des compétences requises pour la conduite quotidienne. Cette période d'évaluation pour la catégorie B, s'est déroulée en printemps-été 2007.

Les attentes de cette journée. Les conducteurs novices devaient dire ce qu'ils attendaient de cette journée de cette formation sur piste : connaître les limites de son véhicule ; mieux maîtriser les situations à risques ; mieux les anticiper et plus rapidement, afin de les éviter ; être un meilleur conducteur, comparé à ceux qui n'ont pas participé à ce cours. Ils devaient donner une réponse allant de 1 à 5, 1 en cas de désaccord total et 5 en cas de plein accord. Au final, il est apparu que les conducteurs novices, hommes comme femmes, s'attendaient avant tout à mieux maîtriser les situations. L'anticipation est arrivée en deuxième position, suivi d'une meilleure connaissance et des limites, afin d'être meilleurs que d'autres conducteurs.

Ces résultats ne sont pas surprenants. Une publicité de la radio et de la télévision autrichienne présente une fille expliquant à son père : « Regarde Papa, voilà, comment il faut conduire sa voiture ! ». Cela n'est pas vraiment adapté. Il me semble d'ailleurs que cette publicité a été retirée. Elle explique cependant pourquoi des gens s'attendent à de telles attitudes.

Vous voyez ici l'évaluation des compétences concernant les manœuvres de véhicule. Beaucoup d'Autrichiens font une très bonne auto-évaluation. Mais, les réponses seraient sans doute les mêmes un peu partout ! Vous voyez ici les résultats avant et après le cours. Nous constatons une légère augmentation de personnes qui se considèrent très bon conducteur après le cours, concernant leurs propres manœuvres avec un véhicule. Cela est vrai également pour les femmes.

Cela pourrait être considéré comme une évolution loin d'être idéale. Par rapport aux compétences d'anticipation avant et après la formation, nous avons une image à peu près similaire à la première, avec un groupe important de très bons ou bons conducteurs. Nombre de personnes disaient aussi : « je ne suis que moyennement bon pour évaluer les risques » cependant. Et, par rapport aux compétences globales, les deux tiers des conducteurs masculins se considèrent comme de bons ou très bons conducteurs, de même chez les jeunes femmes.

Une des questions était : évaluer l'importance des compétences suivantes pour votre routine de conduite quotidienne. Nous avons ici dix compétences, telles que la reconnaissance de situations de circulation, de situations dangereuses, la correction d'une voiture patinant et glissant, d'évitement, de situations difficiles, la sélection de la bonne vitesse pour la distance de freinage, etc. Dix compétences que nous pourrions

diviser en deux sous-groupes. Un premier a trait à la technique de conduite, avec le bon freinage, l'évitement en cas d'un obstacle apparaissant subitement. D'autres sont des compétences d'évitement et d'anticipation. Nous voulions savoir comment ces compétences étaient classées après le cours. Un des résultats positifs est que les cinq ou six premières compétences ont effectivement quelque chose à voir avec l'anticipation et l'évitement de situations à risques. La compétence principale est l'adaptation de la vitesse aux circonstances, la reconnaissance de situations de circulation dangereuses. Vous voyez ici en bas la correction d'une voiture en dérapage, l'évitement de situations en courbes glissantes. Ceci a été très important pour savoir si le message clé allait effectivement être transmis et correctement compris. La formation ne porte pas sur la manière de manœuvrer un véhicule qui dérape sur une surface glissante, mais sur la manière d'éviter de telles situations.

Que dire des attitudes ? D'une manière générale, les jeunes hommes estiment que l'accident ne dépend pas d'une simple fatalité ; l'augmentation de l'expérience de conduite peut réduire la sécurité. C'est le reflet de certains modules de formation sur piste lors des groupes de discussion psychologique. Quant aux jeunes femmes, elles sont moins d'accords pour dire qu'en situation de colère, la conduite est moins concentrée ou que des conducteurs novices se trouvent plus souvent dans des situations à risques que les autres. Les deux groupes sont en désaccord significatif avec le fait que conduire vite peut être parfois plus sûr. Tout cela va donc dans le bon sens.

Par rapport à l'enquête nationale, nous avons collecté des données sur les croyances, attitudes, expositions, accidents autorapportés, les taux de passage de l'examen de permis et satisfactions, avec les modules. Pour faire en sorte que ce système soit politiquement acceptable, nous avons réduit les heures prévues pour la formation théorique, de 40 à 32 h, ainsi que le nombre de cours pratiques en formation initiale, de 20 à 18 h, afin de réduire le coût de l'obtention du permis, qui tourne entre 1100 et 1500 € en Autriche.

Voici la description des cohortes des deux groupes. Des différentes statistiques vont dans la bonne direction. Cependant, cela a davantage trait à des questions statistiques qu'à de véritables changements, parce que la différence moyenne est de l'ordre de 0,2. Les deux groupes se décrivent à peu près de la même façon. L'exposition n'était pas statistiquement différente entre les deux groupes, concernant l'âge du véhicule ou sa puissance.

Par rapport aux accidents autorapportés, le groupe d'intervention a rapporté un nombre inférieur d'accidents et d'infractions. Mais, cela pourrait être biaisé par les contrôles opérés par les autorités. Nous n'avons pas pu introduire ici, de variables pouvant corriger cette estimation.

Le taux de réussite à l'examen n'a pas changé. La crainte était qu'avec une formation obligatoire réduite, les gens seraient obligés de passer davantage de fois leur examen. En fin de compte, c'est le contraire : en 2002, 84 % réussissaient leur examen théorique au premier passage ; 88 % après la mise en place de la deuxième phase. Ces taux sont très élevés. Seule la Slovénie semble avoir un taux de réussite supérieur. Au niveau du test pratique, 91 % réussissaient dès la première fois. S'agissant de données autorapportées cependant, nous ne pouvons exclure une marge d'erreur potentielle.

Le module formation en école de conduite semble donner satisfaction ; en tant que psychologue, je trouve personnellement ces résultats très bons. La conduite sur piste, quant à elle, n'est pas très bien évaluée. Cela s'explique peut-être par le fait que les conducteurs novices ont ici le sentiment de revoir des choses déjà connues. L'association des écoles de conduite autrichienne va re-décider la deuxième phase, pour viser davantage une conduite écologique. Les délais, eux, donnent plutôt satisfaction.

Vous voyez ici la distribution des conducteurs novices en Autriche. Vous y voyez les effets auxquels je faisais allusion tout à l'heure. Beaucoup de gens ont demandé de passer leur permis de conduire en 2002. Il manque donc quelque chose ici : nous avons entre 60 et 70.000 nouveaux conducteurs chaque année. Le taux d'achèvement de la première session du premier module de conduite supervisée était bon. Ce n'était pas le cas pour les groupes psychologiques, où seulement 61 % l'ont obtenu dans les délais. La deuxième session donne un taux de 63 % dans les délais. Les retraits de permis pour non-respects des délais avoisinent les 3 à 4 %.

Pour conclure, il semblerait qu'il y ait une réduction significative des accidents dans le groupe cible, en particulier pour les accidents impliquant un seul véhicule. Au niveau de l'évaluation du processus, il s'agit d'optimiser les attentes. La formation sur piste donne le bon message. L'enquête nationale ne montre que des changements mineurs dans les attitudes, mais est néanmoins positive en ce qui concerne les accidents, la bonne acceptation du module. Il convient à présent de redessiner le module de la deuxième conduite supervisée. Quant aux délais, il s'agirait ici de les optimiser : si davantage de gens suivent leur formation dans les délais, les effets en seront meilleurs et la mise en œuvre du système n'a pas conduit à une réduction du nombre de permis délivré, ce qui était aussi une crainte. L'Autriche est sur le bon chemin ; il demeure sans aucun doute un potentiel d'amélioration supplémentaire, qui résidera notamment dans le développement d'un système global d'assurance-qualité, dans une formation standardisée post formation initiale pour les professionnels, le développement d'un système technique pour mieux contrôler la véritable exposition du nombre de kilomètres parcourus effectivement, parce que nous n'avons que des données autorapportées. Il nous manque également l'évaluation des effets pour les motards. J'ai appris récemment que cela allait être mis en place.



Intervention Vincent MORENO



Vincent MORENO

Directeur du Service des automobiles et de la navigation de la République et du Canton de Genève
SUISSE



RÉSUMÉ

Formation en deux phases pour les nouveaux conducteurs en Suisse

Depuis le 1^{er} décembre 2005, les nouveaux conducteurs obtiennent, au terme de l'examen pratique de la conduite, un permis probatoire d'une durée limitée à trois ans. Durant cette période, ils suivront une formation complémentaire de deux jours et, à condition de ne pas avoir commis une infraction majeure aux règles de la circulation, ils obtiendront un permis de conduire définitif.



L'idée d'un programme de formation en 2-phases a été lancée à la fin des années 80, lorsqu'il a fallu se rendre à l'évidence que les accidents de la circulation routière constituaient la cause de mortalité principale parmi les jeunes gens de 16 à 25 ans. En réponse à la proportion élevée de nouveaux conducteurs parmi cette population, la nécessité d'influencer leur comportement sur le plan éducatif et psychologique fut reconnue¹. Le Bureau suisse de la prévention des accidents (bpa)² développa l'idée d'un système de formation en 2-phases qui fut reçue favorablement par les directeurs de police, par les autorités fédérales et par d'autres organisations actives dans le domaine de la sécurité routière. Au terme de la phase de conception et d'une importante et large procédure de consultation, le modèle fut voté par le Parlement et mis en œuvre par gouvernement suisse en date du 1^{er} décembre 2005.

Formation de la conduite en 2-phases

La phase initiale de la formation à la conduite consiste, en moyenne, en 20-30 heures de conduite en auto-école avec un moniteur et en une série de leçons de théorie et de sensibilisation obligatoires. Une majorité d'élèves-conducteurs suivent des cours chez un instructeur autorisé. De plus, de nombreux jeunes recourent également à la possibilité de s'entraîner avec un proche (conduite « accompagnée »). L'examen de la conduite consiste en un test (question à choix multiple) portant sur le code de la route et en un examen pratique de la conduite. Avec l'introduction d'une 2^{ème} phase de formation, l'éducation en matière de sécurité routière continue pour les jeunes conducteurs au terme de la phase initiale. Dans le cadre de 2 jours de formation complémentaire, les conducteurs sont invités à s'exprimer sur leurs propres expériences de conduite et à se soumettre à une « évaluation » de leur comportement dans la circulation routière.

¹ Bächli-Bietry Jacqueline, *Konkretisierung des Schweizer 2-Phasen-Modells der Fahrausbildung* (« Concrétisation du modèle suisse de la formation de la conduite automobile en 2-phases »), rapport bpa 37, Berne 1998

² www.bfu.ch

La 2^{ème} phase

Si le 1^{er} jour de cours devrait être suivi dans les 6 mois après la réussite de l'examen de la conduite, le 2^{ème} jour de cours doit impérativement être accompli avant le terme de la période probatoire de trois ans. Les dispositions légales décrivent les contenus de cours comme suit :

1^{er} jour de cours : il a pour objectif d'enseigner au nouveau conducteur comme reconnaître et éviter des situations dangereuses avant qu'elles ne surviennent. Pour atteindre cet objectif le formateur se sert de différentes situations de circulation, exécutés dans des aires fermées, telle que l'estimation de distances de freinage, l'évaluation correcte de la vitesse dans les virages, les distances de sécurité. En plus, l'instructeur anime des discussions entre les conducteurs, par groupes d'au maximum 12 personnes, sur les effets de substances psycho-actives.

2^{ème} jour de cours : lors du 2^{ème} jour, le nouveau conducteur est amené à aiguïser sa capacité d'autoévaluation, à améliorer son sens de la circulation et à développer des techniques de la conduite respectueuse de l'environnement et des autres usagers de la route. Chaque participant remplit un questionnaire décrivant son profil de conducteur. Par groupes de trois, accompagnés d'un animateur, ils sont mis en situation réelle de circulation. Le but de l'exercice consiste en l'évaluation mutuelle entre participants, sur la base d'une check-list. Au terme de la course, l'instructeur anime la discussion d'échanges entre les accompagnants sur leurs impressions. Les objectifs d'ensemble correspondent au but recherché de la formation, à savoir l'activation de la réflexion sur soi des nouveaux conducteurs.

La libre concurrence

L'offre en matière de formation en 2-phases est régie par les lois du marché ("libre concurrence"). Des organisateurs privés fournissent cette prestation. Avant d'intervenir dans un cours de formation, les animateurs, généralement issus de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, doivent se soumettre eux-mêmes à une formation d'une durée de 19 jours. L'un des problèmes majeurs lors de la conception de la 2^{ème} phase fut la mise en adéquation des désirs et des besoins des jeunes conducteurs. Le choix d'une formation articulée autour d'échanges en groupe requière de compétences spécifiques d'animateur, qualité qui n'est pas nécessairement identifiée chez l'enseignant de la conduite, plutôt formé à l'enseignement individuel ou pour dispenser des cours ex cathedra.

Contrôle de qualité

La supervision du programme de la formation en 2-phases incombe aux cantons et à l'association faitière des services des automobiles (asa = membre suisse de la CIECA)³. Afin d'assurer l'uniformité du contrôle de qualité à travers le pays, l'asa a mandaté le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR)⁴ de sa mise en œuvre, celui-ci disposant déjà d'une longue expérience dans le cadre des cours de formation volontaire. L'activité de contrôle de qualité implique notamment l'évaluation de la mise en œuvre correcte de cours, de la validité du test d'aptitude socio-pédagogique pour les candidats-animateurs dans la formation en 2-phases et de la surveillance d'organisateur de cours et des écoles de formation.

Premières impressions

Selon les hypothèses de travail, chaque année 70 000 permis de conduire sont délivrés à des nouveaux conducteurs. 1'000 jours de formation en 2-phases par mois ou 50 par jour sont nécessaires pour couvrir les besoins. Partant que des cours peuvent se

³ www.asa.ch

⁴ www.vsr.ch

dérouler en parallèle sur certains sites, env. 40 organisateurs de cours sont nécessaires, ce qui représente entre 600 et 900 enseignants.

Les nouvelles structures ont été en mesure d'absorber la demande initiale, étant donné qu'elle s'est avérée inférieure aux projections. Cela s'explique par le fait, que de nombreux conducteurs ont sollicité le permis de conduire peu avant l'introduction de la nouvelle pratique.

Au demeurant, le marché fonctionne avec tous les effets de bord, à savoir que dans des régions à forte urbanisation de grandes difficultés furent rencontrées pour trouver et réaliser des sites de formation. Le haut niveau d'exigence en matière de sécurité des installations ne faisait que rajouter à cette difficulté pour les organisateurs de cours.

18 mois après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, 26 centres de formation offrent cette prestation de cours et 457 formateurs ont été agréés. 15'565 nouveaux conducteurs ont suivi un de 1'546 1^{ers} jours de cours, alors que 3'321 nouveaux conducteurs ont participé à l'un des 352 2^{èmes} journées de cours, ceci représentant env. 35 % des participants potentiels.

Les premières expériences pratiques montrent que ces cours de formation sont bien acceptés par les participants, en dépit de son coût (~190 euros). Les premiers résultats du contrôle de qualité mettent en exergue le besoin de certains ajustements, notamment dans le cadre des discussions en groupe sur les substances psycho-actives, partant que le niveau de connaissance des participants est parfois plus élevé que celui des enseignants, mais également à propos de certains exercices de l'entraînement de conduite sur circuit.

ABSTRACT

2-phase training for novice drivers in Switzerland

Vincent MORENO

From December 1st 2005 onwards, novice drivers in Switzerland receive a 3-year probationary licence after passing with success the driving test. During this probationary period, drivers must follow two full days of further training. They then receive a full licence at the end of the 3-year period, provided they have not committed any major traffic offences.

The idea of a 2-phase training program originated at the end of the 1980s when it became clear that road accidents were the most common cause of death for 16 to 25 year old persons. In response to the high accident rate amongst young novice drivers, the need was recognised to influence this group on an educational and psychological level⁵. The Swiss Council for Accident Prevention (bfu)⁶ developed the idea of a 2-phase training system which was well received by police directors, federal authorities and other organisations in the road safety field. The new model was developed through a wide scale consultation process, approved by Parliament and entered into law by the Swiss government on December 1st 2005.

⁵ Bächli-Biétry Jacqueline, *Konkretisierung des Schweizer 2-Phasen-Modells der Fahrausbildung (a detailed plan for a Swiss 2-phase driver training model)*, bfu-Report 37, Bern 1998

⁶ www.bfu.ch

Driver training in 2 phases

The initial phase of driver training consists in an average of 20-30 hours of driving with a driving school teacher an obligatory series of 3 theoretical lessons. The large majority of learner drivers take lessons with authorised instructors. In addition, many youngsters also take the opportunity to practise privately ("accompanied" practice). The driving test consists in a multiple choice test on the road code and a 45 minute practical driving test. With the introduction of a 2nd phase of training, the road safety education of novice drivers continues after the test. In the context of 2 full training days, the drivers are supposed to reflect on their driving experiences so far and have their own driving behaviour assessed.

The 2nd phase

The 1st course day should take place within 6 months of passing the driving test; the 2nd day at latest within 3 years of the test. The following content is prescribed by law:

1st course day: The aim is for the novice drivers to learn how to recognise and avoid dangerous situations before they arise. This occurs through a number of driving experiences in a special and closed area, such as estimating stopping distances, judging speeds correctly on corners, correct safety margins. In addition, groups of up to 12 novice drivers undergo a discussion session on the effects of psychoactive substances.

2nd course day: On the 2nd day the novice drivers are supposed to sharpen their awareness of their own driving ability, improve their traffic sense and build on environmentally-friendly and social driving techniques. Each participant fills out a questionnaire on their "driver profile". Then they go out in threes with a trainer for what is known as a "feedback drive". The aim of this exercise is for the participants to assess each other based on a checklist of items. Once the drive has come to an end, they then discuss their impressions under the direction of the instructor. During a second drive the main focus is on environmentally friendly and energy-saving driving. At the end of the day the whole group meets to discuss their impressions of the driving exercises and their individual driver profiles. This fits in with the overall aim of the 2nd phase which is to activate the novice drivers self-reflection.

Open market implementation

The 2-phase program is carried out on the open market. Course organisers offer the 2nd phase program. The trainers, who generally tend to be driving instructors and road safety teachers, are required to undergo a mandatory 19-day training course. The most difficult task for them is to ensure that the content of the 2nd phase is covered jointly with the novice drivers. The sessions therefore require coaching (in groups), which does not come easily to driving instructors who are used to individual teaching and to classroom style lecturing.

Quality control

Supervision of the 2-phase program is the responsibility of each canton and the asa (= Swiss member of CIECA)⁷. With a view to ensure uniform quality control across the whole country, asa has entrusted this task to the Swiss Road Safety Council⁸ which has already had experiences over a number of years with regard to voluntary driver training courses. This works especially involves quality control of the implementation of the courses, the socio-pedagogical suitability test for applicant 2nd phase trainers and assessing and supervising the course organisers and training institutions.

⁷ www.asa.ch

⁸ www.vsr.ch

Initial impressions

There are about 70 thousand novice drivers each year in Switzerland. About 1'000 2nd phase training days per month, or 50 a day are required to cope with this number of drivers. As some courses can be held in parallel at the same location, about 40 course organisers are needed and between 600 and 900 trainers.

The new structures have been able to slowly adjust to the influx of course participants, as above average numbers of this period's novice drivers are not required to undergo the 2nd phase because they started their training before the new legal rules were introduced.

Also, in the meantime, the market is functioning with all its side-effects. In densely populated Switzerland, it was not easy to build enough training locations. In addition, high safety standards must be met, which makes the course organisers job more difficult.

About 18 months after the implementation of the new law, there are 26 course organisers now on the market and 457 trainers have completed the necessary training. 15'565 novice drivers followed one of the 1'546 1st day courses, while 3'321 novice drivers participated to 352 2nd day courses. This represents after 18 months about 35 % of the potential participants.

The first practical experiences show that the courses are being well accepted, despite the cost of around 300 CHF (~ 190 EUR) for 2nd phase participants. Furthermore, the first results of quality control show that some adjustments, specially in discussion session on the effects of psychoactive substances may be necessary in the future, as the level of knowledge of the participants sometimes is as high as the teacher's, but also in specific training units, as the track-based driving experiences.

RÉSUMÉ

Amélioration de la formation des moniteurs de conduite⁹

Vincent MORENO

Le Gouvernement fédéral a adopté le 28 septembre 2007 la nouvelle ordonnance sur les moniteurs de conduite. Pour exercer cette profession, il faudra, à l'avenir, obtenir d'abord le brevet fédéral, puis l'autorisation spécifique nécessaire à l'exercice de cette fonction. Adaptée aux exigences accrues requises pour ce métier, la formation professionnelle améliorée contribuera ainsi à renforcer la sécurité routière. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

Désormais, l'obtention du brevet fédéral de moniteur de conduite sera obligatoire pour les candidats à cette profession. C'est sur cette base qu'ils se verront délivrer le permis de moniteur par les autorités cantonales et qu'ils pourront exercer cette activité.

Renforcement de la sécurité routière

La filière mise en place assurera aux futurs spécialistes de l'enseignement de la conduite automobile une préparation complète et en adéquation aux exigences accrues posées à ce métier. Elle améliorera encore la qualité de la formation dispensée aux nouveaux conducteurs et renforcera de ce fait la sécurité routière. L'ordonnance fédérale en question prévoit par ailleurs, pour les moniteurs de conduite, une interdiction de consommer des boissons alcooliques (alcoolémie maximale de 0,10 pour mille) et l'obligation de suivre des cours de perfectionnement.

⁹ Source: communiqué de presse du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication du 28 septembre 2007

Les détails de la nouvelle formation

Il existera dorénavant trois catégories de moniteurs de conduite, à savoir A (motocycles), B (voitures de tourisme) et C (véhicules poids lourds), impliquant que les candidats doivent suivre entièrement les modules correspondant à la filière de formation.

La première étape aboutira, au terme de la formation et sous condition de la réussite de l'examen professionnel, au brevet fédéral, condition sine qua non pour obtenir l'autorisation d'exercer la profession, sous forme de « permis de moniteur »

Profil professionnel fondé sur une large assise

Le nouveau profil professionnel a été défini en commun par des représentants de l'Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC), de l'Office fédéral des routes (OFROU), de l'Office fédéral de la formation et de la technologie (OFFT), de l'Association des services des automobiles (asa), du Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) et de l'Association suisse des écoles professionnelles de moniteurs de conduite (ASEM).

Si, tout comme les examens, la formation sera du ressort de l'OFFT ainsi que de l'ASMC en tant qu'association faîtière représentant le monde du travail, la législation sur la circulation routière continuera à en tracer les grandes lignes. En effet, les élèves conducteurs devront suivre des cours obligatoires. Les exigences minimales posées aux moniteurs de conduite seront par conséquent fixées dans l'ordonnance qui les concerne. Les outils importants pour leur nouvelle formation, tels que le programme général d'enseignement, demeureront soumis à l'approbation de l'OFROU.

ABSTRACT

Improvement of the training of driving instructor¹⁰

Vincent MORENO

The federal government has adopted on 28 September 2007 the new edict on driving instructors. In the future, to be able to practise such an activity, one must first obtain the federal certificate then the specific permit required for the job. Adapted to the increased skills necessary for this activity, the improved professional training will help to increase road safety.

The new rules being in force since 1 January 2008, all those who wish to become a driving instructor must obtain now the federal certificate for driving instructors, which will be prerequisite for receiving the instructor permit from the cantonal authorities.

Increase road safety

The new procedure will ensure that the future specialists in the driving schools have completed a comprehensive education that fully corresponds to the increased requirement of their job. The quality of the training given to the new drivers will thus be once more improved, which will hence increase road safety. The applicable federal edict also imposes on driving instructors not to drink alcoholic beverages (maximum alcohol limit of 0.10 permille) and to take continued education courses.

The details of the new training

Driving instructors will be divided into three categories : A for motorcycles, B for cars and C for trucks. Thus candidates must follow all the modules corresponding of their

¹⁰ Source : Press release of the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications dated 28 September 2007.

specific training path. At the end of the training and provided that they successfully pass to the professional exam, the instructors will receive the federal certificate – the first step and the condition sine qua non for receiving the “driving instructor permit”, the authorisation to work in this profession.

Widely recognised professional profile

The new professional profile has been defined by the representatives of the Swiss Driving Instructors Association (SDIA), the Federal Roads Office (FEDRO), the Federal Office for Professional Education and Technology (OPET), the Automobile services association (asa), the council for accident prevention (BFU) and Swiss Association of professional schools for driving instructors (ASEM).

Even if, like all exams, the training will be conducted by the OPET and the SDIA as the association representing the work environment, the road traffic legislation will continue to give the broad outline. The driving instructors must follow the obligatory courses. The minimum requirements will be defined in the corresponding edict. The main tools for their new training as well as the general program of the courses will need the prior approval of the FEDRO.

Driver education in Switzerland

The 2-phase system

Enseignants de la conduite

Vincent MORENO
Service des automobiles et de la navigation de la république
Et du Canton de Genève - Suisse



The 2-phase system

Overview

1. The 2-phases of the driver education
2. General conditions
3. The first education day
4. The second education day
5. Quality assurance
6. Evaluation
7. Challenges

28.3.2008

asa - OFROU

3

GDE-Matrix

	Essential elements of driver training		
	Knowledge and skills	Risk increasing factors	Self-evaluation
IV. Personal characteristics, attitudes and competencies (General level)	<ul style="list-style-type: none"> Knowledge and control of general conditions in the values and norms and personal tendencies which affect driving behaviour flexible peer group norms motives in the self-control and other characteristics personal values and norms etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Risky tendencies acceptation of risk self-value through driving sensation-seeking adapting to social pressure use of alcohol and drugs attitude towards society etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Self-awareness regarding: involvement control risky tendencies personal unsafe motives personal risky characteristics etc.
III. Trip-related context and considerations (Strategic level)	<ul style="list-style-type: none"> Knowledge and skills regarding: choice of route estimated driving time effects of social pressure from passengers estimating urgency of the trip etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Risks relating to: physiological condition of driver road environment (urban/rural) social context and company in vehicle other motives (e.g. competition in traffic) etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Self-awareness regarding: personal skills with regard to planning typically risky motives when driving etc.
II. Mastery of traffic situations (Tactical level)	<ul style="list-style-type: none"> Knowledge and skills regarding: traffic rules observation and use of signals anticipation speed adaptation communication safety margins etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Risks caused by: poor decision-making risky driving style (e.g. aggressive) excessive speed vulnerable road users breaking traffic rules / unpredictable behaviour information overload difficult (road) conditions (e.g. darkness, bad weather) insufficient automatization of basic skills etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Self-awareness regarding: strengths and weaknesses regarding driving skills in traffic personal driving style personal safety margins strengths and weaknesses in dangerous situations realistic assessment of own skill etc.
I. Basic vehicle control (Operational level)	<ul style="list-style-type: none"> Knowledge and skills regarding: control of direction and position of car surface grip, tyre pressure dimensions of the vehicle technical aspects of vehicle 	<ul style="list-style-type: none"> Risks related to: insufficient automatization of basic skills difficult (road) conditions (e.g. darkness, bad weather) improper use of seatbelt, headrest, sitting position etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Self-awareness concerning: strengths and weaknesses of basic vehicle control strengths and weaknesses manoeuvring in dangerous situations realistic assessment of own skill etc.

28.3.2008

asa - OFROU

4

1. The 2-phases of the driver education

First Phase

- First aid education
- Theoretical test: road traffic regulations (MC, 60')
- Learner's driving license

- Driving school (optional)
- Traffic sense course (8 lessons)
- Practical driving test (60 minutes)

Second Phase

- Probationary period (3 years)
- Two days of further education

28.3.2008

asa - OFROU

5

2. General conditions

- In effect since **December 1 2005**
- Driving licence **on approval** (3 years)

30.11.2009



- **No important violations** of road traffic laws
- **Two days** of further education

28.3.2008

asa - OFROU

6

2. General conditions



28.3.2008

asa - OFROU

7

3. The first education day

Objective:

The novice drivers improve their ability to **recognise and avoid hazards before** they arise.

Content:

- Accident **analysis**
- Discussion about **effects of drinks and drugs**



28.3.2008

asa - OFROU

8

3. The first education day



- Practical Driving Experiences
 - **Speed in curves**



- Practical Driving Experiences
 - **Breaking and safe distance**

28.3.2008

asa - OFROU

9

4. The second education day

Objectives for novice drivers:

- recognize the **limits** of their driving abilities
- enhance their **sense of traffic**
- improve the **ecological** and **respectful** way of driving



- Content:
- Driver's **profile**
 - **Feedback** drive
 - **Ecological** and **energy-saving** driving

28.3.2008

asa - OFROU

10

4. The second education day

Aspects of Driver's Profile

- Not at all self-critical vs. **self critical**
- Not at all tolerant vs. **tolerant**
- Rejection of traffic rules vs. **acceptance of traffic rules**
- Willing to take risks vs. **cautious**
- "Sportive" driving attitude vs. **objective driving attitude**

28.3.2008

asa - OFROU

11

4. The second education day

Checkliste Feedbackfahrt					
Bitte beurteilen Sie die Fahrt Ihrer Mitfahrer/Innen:					
Name:					
... nimmt Rücksicht auf Verkehrspartner.	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺
... hält sich an die Verkehrsregeln .					
... fährt sicher .					
... fährt ruhig und ohne Stress.					
... fährt so, dass ich mich wohl fühle.					
Name:					
... nimmt Rücksicht auf Verkehrspartner.	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺
... hält sich an die Verkehrsregeln .					
... fährt sicher .					
... fährt ruhig und ohne Stress.					
... fährt so, dass ich mich wohl fühle.					
Bitte beurteilen Sie Ihre eigene Fahrt. Ich...					
... nehme Rücksicht auf Verkehrspartner.	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺	☺☺
... halte mich an die Verkehrsregeln .					
... fahre sicher .					
... fahre ruhig und ohne Stress.					
... fahre so, dass sich die Mitfahrenden wohl fühlen.					

28.3.2008

asa - OFROU

12

5. Quality assurance

- **Training centres** for tutors and course providers must fulfil criteria and need **official authorisation**
- Tutors have to pass a **socio-pedagogical suitability test**, attend a **special training** of 19 days and pass an **exam**
- Tutors have to **give courses regularly** (30 education days within 3 years) and have to attend **further training** (2 days within 3 years)
- **Supervision** of the training centres for tutors, the tutor's exams and the course providers
- Supervision by a **quality insurance commission**

28.3.2008

asa - OFROU

13

6. Evaluation

- Evaluation of the **effect** of the new education (less accidents and less traffic offences among young drivers ?)
→ **analysis of traffic statistics**
- Evaluation of the **impact** of the new education (knowledge, attitudes and driving behaviour of young drivers) → **inquiry by questionnaires**
- **Evaluation of the processes**: content, organisation and administration of the further education
- **Evaluation is in progress** (there are no results yet)

28.3.2008

asa - OFROU

14

8. Challenges

- **Enough good tutors** who can
 - encourage discussions among the young drivers
 - "get the message across" to the young drivers
- **Enough course providers** for the first and second day
 - authorized course providers: **31**
 - course providers needed: about **40**
- Encourage the young drivers to **attend the courses in time**
 - Drivers with a driving license on approval: **78'892**
 - Participants of the 1st course day: **27'864**
 - Participants of the 2nd course day: **7'802**

28.3.2008

asa - OFROU

15

Brevet fédéral d'enseignant-e de la conduite automobile

28.3.2008

asa - OFROU

16

Agenda

1. Principes
2. Partenaires
3. Principes de formation
4. Modules de formation
5. Formation continue
6. Tâches des cantons
7. Formation continue

28.3.2008

asa - OFROU

17

1. Principes

Base légale:

Ordonnance fédérale sur les moniteurs-trices de conduite automobile (OMCo), entrée en vigueur le 1er janvier 2008

Principe:

- a) Brevet fédéral de **formation professionnel**
- b) **Autorisation d'exercice** par l'autorité d'admission

Objectifs:

Reconnaissance en tant que profession dans le système fédéral de formation

Amélioration de la sécurité routière par une optimisation de la formation des enseignants

28.3.2008

asa - OFROU

18

2. Partenaires

Office fédéral des routes
(OFROU)

Office fédéral de la formation
et de la technologie (OFFT)

asa
ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

SFV
ASMC
Schweizerischer Fahrlehrer Verband
Association Suisse des Moniteurs de Conduite
Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti

Association suisse des écoles
professionnelles de moniteurs
de conduite (ASEM)

28.3.2008

asa - OFROU

19

3. Principes de formation:

- **Formation initiale** (7 modules)
- **1 examen** professionnel
- Obligation de suivre une **formation continue**

3'500 enseignants-es

28.3.2008

asa - OFROU

20

4. Modules de formation initiale:

Processus d'apprentissage: **80 h**

Communication et atmosphère d'apprentissage: **80 h**

Bases légales – Planification et organisation des
cours: **120 h**

Technique et physique de l'automobile – Planification
de la formation: **60 h**

Sensibilisation et sécurité: **80 h**

Compétence pédagogique – planification de
l'enseignement pratique de la conduite: **80 h**

Stage pratique de formation: **200 à 250 h**

28.3.2008

asa - OFROU

21

5. Formation continue

Obligation légale

Principe: au moins 5 jours en 5 ans

Catégorie A et C:

2 jours supplémentaires spécifiques à la catégorie

28.3.2008

asa - OFROU

22

6. Tâches des cantons

Délivrance et retrait d'autorisations d'exercer
Délégation non prévue

Surveillance de l'enseignement pratique et théorique

Surveillance du suivi des cours de perfectionnement

Surveillance des équipements

Délégation prévue, mais non réalisée

Délivrance d'autorisations de cours de perfectionnement

Examen préliminaire des demandes d'autorisation à l'association faîtière représentant le monde travail

28.3.2008

asa - OFROU

23

7. Formation continue (cours de perfectionnement)

Surveillance d'activité déléguée à l'association faîtière représentant le monde du travail

Qui ? Commission d'assurance-qualité OMCo

Quoi ? > Gestion des **organismes de cours**

> Validation **contenu de cours**

> Gestion **participants** aux cours

> **Attestations** de suivi de cours

> **Assurance-qualité**

> Engagement d'**experts AQ**

> **Information** des cantons

> **Mesures** en cas de non-respect

28.3.2008

asa - OFROU

24

7. Formation continue (cours de perfectionnement)

Outil de gestion administrative centralisé

SARI

Système pour
l'Administration,
l'Enregistrement et
l'Information

28.3.2008

asa - OFROU

25

Retranscription de l'intervention orale de Vincent MORENO

Mesdames et Messieurs,

C'est évidemment aussi un plaisir pour moi d'être à Paris. C'est presque un peu normal pour un Genevois. J'ai évidemment le redoutable honneur de clôturer cette série de présentations. Nous sommes vendredi, il est 16h30 et je n'ai plus que 18 minutes...

Il s'agit bien entendu d'une présentation sommaire. Je vais tracer quelques lignes forces sur ces deux sujets qui me préoccupent.

Cela dit, en prémisses, j'aimerais dire une chose importante. Evidemment, cet après-midi, nous avons focalisé sur le conducteur, la formation du conducteur et les examens. Mais, nous sommes tous extrêmement conscients que la sécurité routière est un phénomène multifactoriel. Nous n'avons pas parlé d'infrastructures ; nous pourrions en parler pendant des jours. Ainsi, de la technique automobile, mais évidemment, le sujet qui nous préoccupe est aujourd'hui celui de la formation des conducteurs.

J'aimerais également préciser qu'il ne s'agit pas du tout pour moi de déjouer un système par rapport à un autre. Je vais vous présenter les choix suisses. Ils ne sont ni meilleurs, ni moins bons que les autres. Ce sont des choix. Egalement, je vais souligner que si toute recherche est évidemment indispensable, c'est surtout la réalisation des enseignements de la recherche qui est déterminante.

Trois détails concernant le système suisse. Sans aller plus loin, nous ne connaissons pas le permis à point. En cas d'infraction routière, il y a des retraits de permis à durée déterminée ou définitive, en fonction de la gravité des situations. Aucun apprentissage pour les catégories majeures ne peut se faire avant 18 ans révolus. Finalement, nous n'avons pas non plus de cours de formation pratique de la conduite obligatoires. C'est au libre choix du conducteur.

Le système en deux phases. Evidemment, comme tous les pays, nous sommes également en soucis par rapport à la sécurité routière. Les tableaux précédemment présentés ont montré que la Suisse ne se situait pas trop mal. En dépit de cela, un décédé dans la circulation routière l'est toujours en trop. Nous avons donc également des programmes nationaux, Via Secura, édité en 2005 et adopté par le gouvernement national. Pour des raisons purement financières, ce programme n'est pas encore réalisé ; il devrait entraîner un surcoût d'environ 500 millions de francs suisses. Nous avons imaginé un certain nombre de modes de financement, mais ils touchent aussi la personne privée, les assurances, etc. et c'est donc assez complexe à mettre en œuvre. D'où la volonté de prendre par ci et par là, un certain nombre d'éléments pour les traduire ou les réaliser.

Le système en deux phases. Nous visons cette partie de la matrice GDE, tout en disant que nous ne pensons pas cela ait été fait de manière volontaire en Suisse. Il s'agit plutôt d'un hasard, voire de bon sens, qui nous a placés dans cet objectif. Comme il l'a été expliqué ce matin, c'est la matrice vide qui est finalement la plus intéressante. Nous pensons être dans cette cible.

Vous voyez ici la première phase en Suisse. A la différence majeure de beaucoup d'autres pays, en Suisse, aucun conducteur ne peut s'asseoir derrière un volant, accompagné ou non, sans qu'il n'ait passé l'examen théorique. Cette nouveauté a été introduite en 2004. Il est donc obligatoire de passer l'examen théorique avant de pouvoir conduire un véhicule. Ensuite, le cursus normal ne prévoit qu'un cours obligatoire : le cours de sensibilisation à la circulation. Il s'agit d'un cours théorique de huit leçons d'une heure environ. Le permis se déroule actuellement en deux phases, qui consistent en une période probatoire de trois ans et deux jours de cours de formation – quand l'Autriche en a trois -. Il est important de souligner que nous

avons choisi une optique différente, pour éviter de surcharger l'appareil administration. Cette nouveauté a été introduite le 1er janvier 2005, conformément à l'engagement qu'avait pris le gouvernement, en dépit des difficultés rencontrées. Nous avons eu une année pour réaliser l'ensemble du processus. Cela explique un certain nombre de défauts persistants dans le système.

Nous avons opté pour l'inscription de la date de fin de la période probatoire dans le permis. Nous n'envoyons pas de lettre, d'invitation ; nous n'avisons pas les gens de la nécessité de suivre des cours de formation. Au premier contrôle de police, nous regardons la validité du permis : la personne, dans les trois ans, doit suivre les deux jours de cours et obligatoirement changer le permis, dans lequel il n'y aura plus de date butoir.

Par ailleurs, durant ces trois ans, aucune infraction routière grave ne doit être commise. Un certain nombre d'infractions relèvent cependant des amendes d'ordres. Elles ne sont pas inscrites dans les registres des infractions routières. Pour celles que nous appellerons graves, il en résulte un retrait de permis selon la procédure normale, une prolongation automatique d'une année de la période probatoire. En cas de deuxième infraction grave, il faut tout recommencer à zéro : cours de premiers secours, examen de théorie, etc. Tel a été le choix suisse.

Nous aurions souhaité imposer le suivi du 1er jour de cours dans les six mois. Dans la consultation nationale que nous avons menée, où tous les cercles intéressés ont pu s'exprimer, il s'est avéré juste impossible de rendre cela possible. Actuellement, dans les dispositions légales, cela figure au titre des recommandations, avec tout ce que cela implique. Celui qui ne les suit pas dans les six mois ne risque rien ; il est simplement obligatoire de suivre les deux jours de cours dans les trois ans et de ne pas commettre d'infraction.

Une partie du premier jour de formation se veut un échange entre l'animateur et le groupe, qui vont traiter d'analyses d'accidents à partir de cas réels. S'ensuit une discussion autour de la conduite sous l'effet de l'alcool ou de stupéfiants. La deuxième partie de cette première journée se déroule en site fermé : des circuits dans lesquels il est possible d'exercer la problématique de la conduite dans les virages. Tous ces sites doivent être équipés d'un système d'arrosage, qui permet de mettre en œuvre les différents cas de figure possibles. Une deuxième partie s'articule autour d'exercices de conduite pratique pour évaluer les distances de sécurité, distances de freinage. La voiture qui précède roule, s'arrête, l'animateur étant au volant ; le nouveau conducteur suit derrière. Je tiens ici à préciser que nous n'avons encore jamais eu d'accidents...

La Suisse est un petit pays, avec 60 % de montagnes. Elle devait donc trouver les surfaces nécessaires pour l'implantation de tels sites. Cela fut très compliqué, notamment dans un canton tel que Genève. D'autant qu'il fallait des sites qui correspondent aux normes de sécurité très sévères que nous avons imposées. Ainsi, il s'agissait par exemple d'éviter que cela puisse finir dans le ruisseau qui longe le site.

Pour ce faire, nous avons attaché énormément d'importance dans le partenariat public/privé. L'administration suisse n'a ni les moyens, ni les ressources pour assurer cela seule. Elle doit absolument travailler avec les organisations du monde du travail, en l'occurrence des gens de l'enseignement d'adultes, des moniteurs, etc., qui doivent remplir un certain nombre de conditions. Tous ces cours sont donnés par des organisations privées, qui doivent fournir un certain nombre de preuves et garanties acceptées ensuite par l'autorité.

Le deuxième jour de cours, nous retrouvons les mêmes éléments, avec un supplémentaire : nous voulons renforcer la conscience de la conduite respectueuse de l'environnement. Le législateur en a fait une obligation très forte. Nous avons opté pour un mode un peu différent par rapport à l'Autriche : nous

asseyons trois nouveaux conducteurs dans le même véhicule, avec un animateur. Chacun reçoit une checklist. Au fur et à mesure de l'avancement, le conducteur change. Les uns évaluent l'autre. Le rôle de l'animateur n'est pas de juger, juste d'animer, d'éviter d'éventuels dérapages malvenus. Cela constituait pour nous un objectif majeur.

Ce n'était pas à un adulte d'enseigner à un jeune comment fonctionner. Cela a beaucoup plus d'impacts, réalisé entre jeunes.

Vous voyez ici représentés les différents éléments que nous souhaitons aborder au cours de la deuxième journée de formation, avec notamment des oppositions conduite tolérante/conduite autoritaire, conduite sportive/conduite qui tient compte de l'environnement et de la situation de la circulation, etc. Cette journée est complète. Nous avons des discussions, des échanges, des réunions de groupes, des échanges d'expérience. Le grand leitmotiv reste l'interaction. L'animateur n'a pas un rôle de moniteur, uniquement d'animateur.

Evidemment, il faut aussi quelqu'un qui contrôle que ce qui est fait est bien ce qu'on a dit. Pour ce faire, nous avons mis en place un système d'assurance-qualité, dont vous voyez ici les tâches. Ce n'est pas l'autorité. C'est un véritable partenariat public/privé. Le législateur est représenté, les autorités d'admission à la circulation, un mandataire privé qui est le Conseil de sécurité routière. Chacun d'entre eux a un certain nombre de tâches. Ils vérifient tous les organisateurs de cours qui veulent proposer des cours, les sites, les programmes, les qualifications des personnes, etc. Ils organisent tous les examens pour la formation particulière de ces animateurs de 19 jours. Ils font aussi ponctuellement des visites sur sites, par épreuve, pour vérifier le bon déroulement des cours, selon le programme défini. Cette commission d'assurance-qualité se compose de 8 personnes, qui gèrent tout cela pour l'ensemble de la Suisse. Le Conseil de sécurité routière travaille sur mandat des autorités d'admission (équivalent de vos préfectures). Ces autorités ont des tâches un peu particulières.

L'assurance-qualité a un coût de 500 000 francs suisse, soit près de 350.000 €.

Nous avons commencé nos évaluations début 2006. Nous n'avons donc aucune évaluation à vous présenter à ce jour. Deux évaluations sont prévues. Un premier niveau sera l'analyse des statistiques des accidents. Nous n'aurons rien avant le 1er décembre 2009, dans la mesure où il nous faut trois ans pour avoir un véritable groupe témoin. C'est donc à partir de 2010 que sur notre mandat, le Bureau pour la prévention des accidents étudiera une telle statistique. Nous avons cependant aujourd'hui l'impression que les jeunes conducteurs détenteurs d'un permis en deux phases commettent moins d'infractions routières. En tout cas, ils sont moins enregistrés chez nous, comme personnes à qui nous avons retiré le permis. Nous n'avons cependant aucune preuve scientifique à ce niveau. Le deuxième niveau consiste en l'étude des questionnaires distribués après chaque cours, pour une évaluation de ces cours. Nous avons constaté une faiblesse majeure : les jeunes n'apprécient pas du tout la discussion autour des stupéfiants. Les animateurs qui s'en occupent ne seraient pas les bons. Nous réfléchissons donc à une adaptation de ces cours et à un éventuel changement des intervenants à ce propos.

Nous voulons encore améliorer la qualité des intervenants. Nous avons dû prendre les gens qui se proposaient sous pression du temps. Ces personnes étaient compétentes, mais elles sont toutes issues du milieu des moniteurs d'auto-école. Or, il est différent d'animer un groupe dans ces conditions ou de donner des cours. Nous aimerions donc élargir le cercle. Nous l'avons d'ores et déjà ouvert, en garantissant une certaine transversalité, puisque nous aimerions bien avoir des formateurs d'adultes. Mais, aujourd'hui, ceux-ci ne viennent pas et nous devons trouver à l'attirer. Nous avons aujourd'hui 31 centres de cours. Nous

avons tablé sur 40. Avec les 31, nous arrivons toutefois à satisfaire la demande. Nous serions cependant heureux d'avoir un petit peu de marge.

En termes de chiffres, depuis le 1er décembre 2005, la Suisse a délivré, sur le plan national 84.000 permis de catégorie A ou B (essentiellement B à 99,8 %).

Au jour d'aujourd'hui, près de 30.000 personnes ont suivi le premier jour de formation, soit près de 40 %. Nous avons de la crainte à ce propos, parce que nous avons toujours dit que l'autorité n'interviendrait pas. Nous n'écrivons pas aux gens. La prise de responsabilité personnelle fait partie de leur éducation. Les chiffres semblent nous donner satisfaction.

Par ailleurs, le 1er janvier 2007, nous avons introduit un Brevet fédéral de moniteur de conduite automobile. Jusqu'alors, des moniteurs avaient un diplôme délivré par une autorité, mais qui ne s'inscrivait pas dans la filière de formation nationale. Ce diplôme ne leur permettait rien, aucune transversalité. Le système suisse prévoit des transversalités dans les formations. Ainsi, employé de commerce est un métier reconnu qui permet d'accéder à certaines filières, etc.

Cette introduction du Brevet fédéral en tant que profession à part entière est importante. Elle s'est également faite en partenariat public/privé. L'Office fédéral des routes (équivalent du ministère en France) s'est occupé de toute la partie obligations, qui concerne la circulation routière. L'Office fédéral de la formation à la technologie s'est occupé de tout ce qui concerne la filière de formation. Ensuite, l'Association des services des automobiles, qui regroupe les responsables cantonaux pour l'admission à la circulation routière (équivalent de la préfecture en France), l'Association suisse des moniteurs de conduite et l'Association des écoles professionnelles des moniteurs de conduite s'y sont associées.

Notre formation initiale comporte 7 modules, un examen professionnel et surtout, une obligation de suivre une formation continue pour les 3500 moniteurs que nous avons en Suisse. Parmi les modules de formation, s'ils sont toujours importants, il faut cependant noter plus particulièrement les processus d'apprentissage (80 h), la communication et l'atmosphère d'apprentissage (80 h), la sensibilisation au trafic (200 h). Cela correspond à un total d'environ 850 h, soit une année de formation environ. Ce brevet national entraîne beaucoup plus d'obligations.

La formation continue est une obligation légale, au moins cinq jours en cinq ans, avec deux jours supplémentaires pour les catégories A et C, motos et véhicules lourds. Celui qui ne remplit pas cette obligation se voit retirer illico son autorisation d'exercer. Lorsqu'un avocat a fait des études de droit, il est avocat. Libre à lui par la suite de se faire admettre ou pas auprès d'un barreau. Ici, c'est un peu la même chose. Un moniteur garde son statut de moniteur, mais ne pourra plus exercer, puisque l'autorisation d'exercice est délivrée par une autre autorité.

En ce qui concerne la délivrance et le retrait des permis, aucune délégation n'est prévue pour les cantons. Pour la surveillance de l'enseignement pratique, du suivi de cours de perfectionnement et la surveillance des équipements chez les moniteurs (espace, toilette, support), le législateur a prévu une délégation aux organisations du monde du travail, telles que les associations de moniteurs. Pour le moment, cela n'a pas été fait. En revanche, ce qui a été tout de suite donné aux organisations du monde du travail, c'est la délivrance des cours de perfectionnement. Elle est assurée par une Commission d'assurance-qualité, qui regroupe 7 personnes sur le plan national, à savoir un membre de l'Association des écoles de moniteurs, de trois personnes issues des Associations des moniteurs, de deux personnes issues des Autorités d'admission à la circulation. Les autres sont des mandataires chargés d'assurer le travail quotidien administratif, de répondre aux lettres, etc.

En termes de formation continue, la Suisse a mis en place un système de gestion administrative centralisée, qui s'appelle SARI (Système pour l'Administration, Enregistrement et Information). Par le biais de l'organisation, je vous en ferai parvenir l'adresse.

Ce système permet de gérer de manière centralisée toutes les données concernant la formation en deux phases : les moniteurs, savoir s'ils ont suivi leur formation continue, les conducteurs soumis à la formation en deux phases ; nous allons faire la même chose pour les moniteurs, et l'introduire pour les chauffeurs professionnels, qui devront se soumettre très prochainement à une nouvelle filière. Cette synergie doit permettre à tous les cantons, toutes les autorités, d'accéder au même système.



Transcription des échanges avec la salle

Intervenant, Agence des standards de conduite en Grande-Bretagne

Ma question s'adresse à Vincent Moreno. Votre qualification fédérale pour les formateurs est très intéressante. Comment l'avez-vous mise en place pour les formateurs existants ?

Vincent MORENO

Tout changement de système connaît la difficulté de la période transitoire. L'accord que nous avons trouvé avec les enseignants de la conduite automobile a été le suivant : tous ceux qui, jusque-là, disposaient d'un diplôme et qui avaient rempli leurs obligations de formation continue bénéficiaient de l'équivalence. Ils pouvaient donc continuer à exercer comme auparavant ; cependant, ils ne recevaient pas automatiquement le brevet. Pour obtenir le brevet reconnu dans la filière de formation, ils devaient prouver l'équivalence par rapport à leur expérience. Certains avaient fait beaucoup plus. Mais, cela nous a posé quelques problèmes, puisqu'ils pensaient qu'ils auraient le droit d'exercer de manière automatique. Cela n'était pas possible. Cela ne se fait dans aucun métier. Cependant, ils gardent leur considération.

Intervenant

Ma question s'adresse également au représentant helvétique. Comment se passe le permis en Suisse ? Vous nous avez expliqué ce qu'il se passait dans la deuxième phase, mais quelle est la sanction de la fin de la première phase ?

Vincent MORENO

Il faut remplir un certain nombre de conditions avant de pouvoir accéder à l'examen théorique, tel que des tests de vue, des tests d'aptitude médicale, qui ne sont qu'une autodéclaration ; ensuite, il faut apporter la preuve d'avoir accompli un test de premiers secours ; puis, la personne s'inscrit pour passer l'examen de théorie. Celui-ci est un QCM, que l'on peut passer autant de fois que nécessaire. Auparavant, les personnes devaient obligatoirement aller chez des moniteurs pour suivre des cours de théorie. Cela n'est plus obligatoire. Il faut savoir que 92 % des personnes réussissent après la deuxième tentative. Ce n'est donc pas du bachotage. Les taux de réussite sont moins élevés qu'en Autriche. En ce qui concerne le premier examen théorique, il avoisine 60 %. Une fois que cet examen est obtenu, ils obtiennent un permis d'élève, à 18 ans révolus. Ils peuvent alors conduire accompagnés par une personne n'ayant aucune infraction routière à son actif, titulaire d'un permis de la catégorie. A son choix, l'élève s'inscrit à un examen pratique. Chez nous, en zone urbaine, la majorité des personnes suivent très peu d'heures avec un moniteur. Elles suivent souvent quelques heures juste avant l'examen, pour connaître les points qui feront l'objet de plus d'attention de la part de l'inspecteur. Les délais d'attente sont en général de deux à trois semaines. A Genève, nous passons

dix mille examens pratiques par an, avec dix examinateurs. Une fois que l'élève a passé son examen, il reçoit le permis probatoire.

La question se pose encore de savoir si l'intervention du moniteur apporte un plus. En fait, les personnes qui s'inscrivent à l'examen à titre personnel ou qui sont inscrites par un moniteur connaissent les mêmes taux de réussite, soit 63 % en moyenne nationale suisse.

Intervenant

Quand vous dites que l'on peut aller à l'épreuve du code sous forme de QCM autant de fois qu'on le souhaite, comment cela est organisé ? Qui fait passer cette épreuve ?

Vincent MORENO

La question de mon rôle réel m'a souvent été posée. En Suisse, le législatif dépend au Parlement fédéral, qui édicte des lois. Tout ce dont je vous ai parlé, c'est le législatif, sur proposition du Gouvernement, qui l'a rédigé sous forme de loi. Mais, les ministères n'ont pas les ressources nécessaires à sa traduction. Alors, chaque canton suisse, à l'instar des départements, a des services qui ont les ressources et qui appliquent cela sur son terrain cantonal. Ce sont pratiquement partout les Services des automobiles et de la navigation. Ils sont chargés de délivrer les permis, les retirer, de délivrer des permis de circulation, des cartes grises, de faire les contrôles techniques, etc. Donc, tout conducteur peut se rendre au guichet du canton de son domicile, pour s'inscrire à un examen ; il peut également le faire par téléphone ou Internet. Une date lui est immédiatement communiquée. Ce sont des sessions de vingt personnes, durant lesquelles toutes les catégories de permis peuvent être obtenues, le système informatique le permettant. D'autres cantons suisses ont une ouverture libre.

Intervenante

Joanne Bouchard, vous nous avez dit qu'il y avait pas mal de pressions pour les personnes qui travaillaient sur la question de l'aptitude à la conduite des personnes âgées. Est-ce qu'il commence à y avoir des initiatives en éducation ? Une sorte de suivi éducatif pour les seniors ?

Joanne BOUCHARD

La politique de la Société d'assurance automobile est de maintenir le permis le plus longtemps possible. Nous avons donc entrepris une vaste campagne de sensibilisation auprès des personnes âgées. Nous commençons à diffuser le matériel. Nous nous sommes associés avec des associations de personnes âgées. C'est un matériel qui, entre autres, amène la personne à prendre connaissance de la nécessité de se maintenir en santé, pour pouvoir maintenir son permis de conduire. Ces rencontres durent une heure et demie environ. Leur dernière partie consiste à leur faire prendre conscience que lorsqu'elle n'a plus la capacité, la personne âgée va nécessaire avoir un retrait de permis. Il s'agit donc d'amener l'entourage et la personne elle-même à accepter cette situation. C'est ici que réside la plus grande difficulté actuelle. C'est aussi un travail avec les médecins traitants des personnes âgées, qui n'ont aucune obligation de dénoncer

quelqu'un qui représente un risque. Retirer le permis à une personne âgée n'est pas moins difficile qu'annoncer à un homme âgé que l'on va le castrer. C'est ainsi que la situation est vécue actuellement.

Intervenante

Il n'y a pas d'audit de conduite, de test de conduite.

Joanne BOUCHARD

Oui, nous avons tout un processus interne de réévaluation des compétences. Lorsque nous sommes informés qu'une personne peut être à risques, elle doit faire compléter un rapport médical. Selon la position du médecin, nous pouvons envoyer la personne âgée subir une évaluation fonctionnelle avec un ergothérapeute. Nous avons beaucoup de pression sur ce point actuellement, car le nombre des personnes âgées se multiplie d'année en année.

Intervenant

Que se passe-t-il si lors de la deuxième ou troisième phase de formation, l'on s'aperçoit d'un dysfonctionnement grave au niveau du conducteur ? Peut-il y avoir une remise en formation du conducteur après cette phase ?

Vincent MORENO

La loi et les directives d'application prévoient qu'en cas de constat d'un animateur d'un dysfonctionnement grave, il peut annoncer le dysfonctionnement. Nous avons affaire à des professionnels et nous savons que nous pouvons compter là-dessus. La problématique est un peu la même pour les médecins. Vous n'arriverez jamais à obliger un animateur, parce que ce n'est pas une autorité d'Etat. Dans les directives d'application, le sujet a été évoqué, mais rien n'a pu passer dans les dispositions légales, quant à l'obligation pour l'animation, de dénoncer un grave dysfonctionnement.

Michaël GATSCHA

En Autriche, si un conducteur conduit mal, pour un feed-back sur un essai de piste, aucune loi n'oblige à retirer le permis. Une fois le permis obtenu, seule une présence sur piste pour l'essai de retour d'expérience est obligatoire.

Intervenante

En Allemagne, vous avez une formation assez importante aussi bien en théorie qu'en pratique, avec notamment une obligation de formation de nuit, sur autoroute... Le jeune n'est présenté à l'examen que quand tous les objectifs sont validés par l'enseignant. Comment l'enseignant arrive-t-il vraiment à présenter

le jeune quand tout est validé ? Les jeunes ne sont-ils vraiment présentés que lorsque tous les objectifs ont été atteints ? Quel est le taux de réussite à l'examen ? Avez-vous un système de contrôle qualité des établissements ?

Georg WILLMES-LENZ

L'autorité locale contrôle les écoles de conduite de manière très rapprochée. Le taux de réussite au niveau de la conduite avoisine les 70 %. Il est plus élevé qu'en France.

Intervenante

... pour suivre une formation souvent a minima avec le problème des 20 h de formation pratique fixées dans la réglementation. Il semblerait que beaucoup de jeunes soient présentés à l'examen sans avoir le niveau requis, sans que tous les objectifs ne soient validés. Ainsi, l'on nous dit que certains sont présentés à l'examen alors qu'ils n'en sont qu'à la deuxième étape, quand il en existe quatre. Est-ce un problème culturel ? Comment arrivez-vous à faire ce que nous n'arrivons pas à faire en France ?

Vincent MORENO

En Suisse, nous ne pratiquons pas un suivi très approfondi de la formation. Si un conducteur se présente de façon insuffisante à l'examen, en cas d'échec, il peut se présenter pour un deuxième examen. En cas de nouvel examen, il doit alors obligatoirement suivre des cours auprès d'un moniteur agréé et obtenir un certificat de fin d'apprentissage délivré par ce moniteur. S'il est de nouveau en échec après le troisième examen, il doit se soumettre à une expertise psychologique, pour pouvoir à nouveau accéder à un quatrième examen.

Georg WILLMES-LENZ

Nous avons le même problème en Allemagne. Le permis coûte cher, donc les parents et les jeunes veulent passer le test très en amont. Il y a beaucoup de concurrence entre les auto-écoles. Beaucoup promettent d'y arriver en tant d'heures, certaines en seulement douze heures... Les jeunes essaient de se présenter le plus tôt possible ; c'est de là que vient tout le problème. Nous devons donc donner aux jeunes beaucoup plus de possibilités de se former, à moindre coût. Evidemment, nous devons mettre la barre assez haute en termes de théorie et de pratique. Mais aussi, nous devons élargir les possibilités d'apprentissage. Ainsi, les Australiens ont fait un très beau travail, avec un examen en quatre étapes, beaucoup de possibilités à apprendre à chaque étape ; or, cela ne coûte pas plus cher. Je ne sais pas s'ils ont une école de conduite obligatoire. Ils donnent cependant pleins de possibilités pour l'apprentissage à distance en ligne, libérer les professeurs de certaines tâches, afin qu'ils puissent se concentrer sur les aspects affectifs de la transmission de ces compétences, les valeurs, l'attitude, la motivation, etc. Ils libèrent le professeur et recourent aux parents pour la formation pratique. La question n'est donc pas celle d'enseigner ; il faut mettre l'accent sur l'apprentissage en soi. Il faut ouvrir ces possibilités aux élèves, avant d'en arriver à une situation de vrai danger.



Intervention Claude GILBERT Transcription de la conclusion



Claude GILBERT,
Président du Groupe Opérationnel n°3 du PREDIT



Je suis Chercheur en sciences politiques et je préside un groupe opérationnel, « Nouvelles connaissances de la sécurité », qui s'occupe essentiellement des questions de sécurité routière, dans un vaste programme interministériel, dont le nom est le PREDIT.

Nous avons engagé une action prioritaire, sous l'impulsion de Marie-Claire de Franclieu, sur la question du continuum éducatif. C'est une action qui se fonde sur trois principes. Elle concerne tous les usagers de la route, du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie. Elle s'inscrit dans un processus progressif et continu, en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire, après son obtention et pendant la vie active et au-delà. Troisième principe, elle prend en compte les aspects comportementaux de l'individu en le replaçant dans le contexte de la vie quotidienne.

Trois projets ont été engagés jusqu'à présent. L'un vise à mieux comprendre les différences de sexe observables dans l'accidentologie routière ; un projet porte plutôt sur l'approche cognitive de la relation à haut risque des conducteurs novices ; un concerne les dynamiques de l'innovation dans les services de formation de la conduite et à la sécurité routière.

Toutes ces raisons nous ont rendus très intéressés par la tenue de ce séminaire. Un bilan en sera fait. Des actes seront rédigés et publiés.

Je suis assez peu familier de ce qui a été présenté et notamment de la matrice GDE gadget. Elle m'est apparue tel un merveilleux outil d'échange et de confrontation entre les chercheurs, entre les chercheurs et les décideurs politico-administratifs, mais plus encore entre les chercheurs, les décideurs et aussi les formateurs. Disposer d'un outil commun qui présente de grands avantages, précis et ouvert à la fois est d'un grand intérêt. Mes collègues psychologues, ergonomes, etc. sommes envieux de pouvoir disposer d'un tel outil.

D'autre part, plusieurs intervenants ont indiqué la nécessité d'aller du côté de la partie supérieure droite de la matrice, à savoir d'explorer de nouvelles dimensions, comme s'il était nécessaire, pour bien resituer l'acte de conduite, d'intégrer des dimensions plus macro, plus importantes.

La conséquence immédiate est que cela fait appel à l'interdisciplinarité, à l'ouverture vers d'autres disciplines, qui ne sont pas tout à fait présentes dans ce genre de choses. Cela pose aussi la question de l'intégration éventuelle du cinquième niveau. Nous ne pourrions pas appréhender éternellement le conducteur dans une abstraction totale. Un conducteur est toujours en situation lorsqu'il conduit (de travail, de famille, de loisir...), sous contrainte (économique, liberté). Ne pas intégrer ces éléments serait une erreur.

Pour conclure, quelques points particuliers ressortent de la discussion. D'abord, tout ce qui a été dit prouve à quel point l'acte de conduite est un acte complexe, difficile, qui suscite véritablement l'intégration de nombreux facteurs, de nombreuses dimensions. Mais, cet acte complexe, hors des milieux spécialisés, hors de nos milieux, apparaît encore comme un acte extrêmement simple, facile, qui ne demande pas véritablement d'apprentissage particulier, pas véritablement de formation particulière et qui, peut-être, n'appelle pas de nécessaire recherche particulière. C'est-à-dire qu'il existe une sorte de contradiction complète entre le statut de l'acte de conduite tel que nous l'admettons lorsque nous travaillons, lorsque nous sommes dans un travail de recherche, de décideur ou de formateur et la représentation que nous en avons. Et, c'est un peu difficile ; cela pèse d'ailleurs tout à fait sur un point particulier : le consentement du prix à payer est faible pour la formation. En France notamment, il l'est anormalement. Si l'on considère qu'il n'y a pas de prix à payer pour avoir le permis de conduire, c'est que l'on considère, finalement, que cela ne renvoie pas à quelque chose, à un savoir-faire, à des recherches et à de la connaissance qui doivent être acquis. Nous sommes ici confrontés à une véritable difficulté.

Vous avez bien montré que la question de la formation repose sur des enseignements, des apprentissages en situation, des conduites accompagnées, des expériences, aussi l'intégration de routine, de toutes ces formules et procédures que j'ai découvertes aujourd'hui, d'évaluation, d'auto-évaluation. Cela est compliqué. En fait, et là encore, hors des milieux spécialisés, être formé c'est recevoir une autorisation administrative de conduire, c'est recevoir un permis de conduire. On retombe encore ici sur le premier point : il existe une sorte de divorce entre tout ce que vous avez énoncé et ce qui, de façon courante, dans l'espace public lorsque l'on en parle simplement, apparaît. Cette contradiction pèse sur les recherches.

Un dernier point m'apparaît beaucoup plus problématique : le processus d'acquisition des connaissances reste encore une boîte noire. Nous ne savons pas véritablement comment apprennent ceux que nous formons. Cela soulève une petite difficulté, qui en cache une autre, que nous avons un peu explorée dans le cadre du groupe que je préside. Lorsque nous évoquons la question de l'acte de conduite, très curieusement, nous restons malgré tout un petit peu à l'écart de la pratique effective de l'acte de conduite telle qu'elle s'opère concrètement au jour le jour, en réalité. C'est-à-dire que la réalité même de l'acte de conduite, qui est fait de difficultés – c'est compliqué, le respect de la règle, transaction avec la règle, accommodement avec la règle, intégration de très nombreux impératifs, situation changeante ; rien de plus compliqué – est un compromis entre de très nombreux facteurs. Nous parlons rarement de cette réalité lorsque nous travaillons en recherche. De même, nous prenons très rarement en compte les savoirs extraordinaires que sont ceux des formateurs, qui en savent

énormément sur comment sont ceux qui apprennent. Avons-nous véritablement organisé en France, et éventuellement dans d'autres pays, des extractions de connaissances de ceux qui sont au plus près de ceux qui apprennent? Je pose la question. En tant que politiste et sociologue, j'aimerais un débat autour de cette question.

De nombreux autres points pourraient être soulevés, vraiment intéressants, tel que ce changement de perspective complet lié à l'intégration des autres usagers de la route. Si l'on doit considérer la route comme un établissement public, un espace public à partager, cela change complètement notre appréhension des choses. Il y a aussi ce qui a été dit et répété récemment, sur les modifications profondes sur la perception de la sécurité introduites par la dimension environnementale. En France, c'est à travers des préoccupations d'ordre environnemental, dans une procédure que nous avons appelé le grenelle de l'Environnement, que la question de la réduction de la vitesse sur autoroute à 120 km/h a été abordée. Ainsi, par contours, en passant par l'environnement, nous reposons et reformulons les choses.

Je remercie très vivement les participants et organisateurs. J'émets le vœu très fort que ce type de séminaire, à dimension européenne, voire internationale, puisse être l'occasion de rendez-vous réguliers, afin de confronter vos travaux, autour de la matrice gadget ou d'autres outils. Un tel point de vue transversal du comportement des conducteurs est assez rare.

Bon retour à tous.



ACTES du SÉMINAIRE

Document réalisé par le pôle
développement, disponible sur le site
de l'INSERR

Juin 2008



122, rue des Montapins
BP 15
58028 Nevers cedex
T : 03.86.59.90.59
F : 03.86.59.53.82
courriel : info@inserr.org
site : www.inserr.org