

INSERR



**FORMATION
DES
ACTEURS**



**CAPITALISATION
DES
CONNAISSANCES**



INNOVATION



**PÔLE
DE
RÉFÉRENCE**

Dispositifs post permis

Recensement des dispositifs post-permis existants en France et en Europe à destination des conducteurs novices, salariés, seniors ou infractionnistes

Rapport final
Convention DSCR-INSERR n°2200620710

Rédaction : Laurence Weber, Conseillère technique INSERR

Avec la participation de :

Jean-Pascal Assailly, pour le volet européen

Marjorie Maugendre, pour le volet français

30 septembre 2014



ETUDES & RECHERCHE

Convention DSCR-INSERR n°2200620710

Date de notification : 26 septembre 2012

Sous la responsabilité de :

Laurence Weber, psychologue, Conseillère technique INSERR

Avec la participation de :

Marjorie Maugendre, psychologue ; docteur en psychologie

Jean-Pascal Assailly, chargé de recherches IFSTTAR, LPC

Equipe INSERR :

Hélène Martineau, directrice des études jusqu'en juin 2014

Sonia Lepri, chargée d'études INSERR

Membres du comité de suivi scientifique et technique :

Hervé Astre, MACIF

Annick Billard, Prévention routière formation, membre du conseil scientifique de l'INSERR

Vincent Clévenot, Automobile club association

Remerciements aux personnes rencontrées dans le cadre de cette étude :

Hervé Astre, Bernard Benoist, Annick Billard, Didier Brassard, Julie Cabuzel, Vincent Clévenot, Patrick Crespo, Ludivine Daniel, Julie Delorme, Pascal Etienne, Thierry Fassenot, Thierry Giard, Nathalie Irisson, Christian Kley, Christian Le Dû, Claude Legendarme, Pierre Lemayitch, Bernard Mercadier, Alexis Merkling, Jean Philippe Monnatte, Pierre Nègre, Nathalie Perrault, Emmanuel Renard, Jacques Richard, Isabelle Rivoire, Jean-Claude Robert, Claude Rouy, Céline Soubrane, Caroline Gastard, Stéphane Croci.

Ainsi qu'au personnel de la DSCR sollicité plus particulièrement sur cette étude :

Stéphane Munch (ERPC1), Robert Piccoli (conseiller technique Travail) et Joël Valmain (conseiller technique Europe – International).

Sommaire

INTRODUCTION	5
1. La commande modifiée suite à la réunion d'étape avec la DSCR en juin 2013	6
2. La méthode de travail	6
I- REVUE DE QUESTIONS SUR LE POST PERMIS	8
1. Revue de questions européennes	8
1.1 Résumé des rapports européens	8
1.2 Innovations en matière de formation	12
1.3 Enseignements des évaluations	17
1.4 Conclusions	19
2. Études françaises sur les dispositifs post permis	20
2.1 Évaluation du dispositif expérimental de rendez-vous d'évaluation à destination des conducteurs novices et expérimentés	20
2.2 Compétences à développer chez les conducteurs novices	23
2.3 Compétences à développer chez les formateurs	24
2.4 Attentes des conducteurs novices en matière de prévention	25
II- DESCRIPTION DES DISPOSITIFS POST PERMIS A L'INTENTION DES CONDUCTEURS NOVICES.	27
1. À L'ETRANGER	27
1.1 Dispositif obligatoire: l'exemple de la Suisse	27
1.2 Modalités d'incitation pour les conducteurs dans les dispositifs facultatifs	28
1.3 Les programmes en Europe et leur transposition dans la matrice GDE.	31
1.4 Efficacité/efficacité des dispositifs européens	34
1.5 Le contrôle de la qualité	40
1.5 Conclusions	42
2. EN FRANCE	43
2.1 Des dispositifs à l'initiative des assureurs	43
2.2 Quelles incitations pour les jeunes conducteurs ?	45
2.3 Quels programmes, quelles méthodes, pour quels types d'action ?	46
2.4 Qui sont les formateurs ?	49
2.5 Des outils issus des nouvelles technologies	50
2.6 De quelles évaluations dispose-t-on ?	51
2.7 Conclusions	55
III- ANALYSE DES DISPOSITIFS FRANÇAIS AU REGARD DES EXPERIENCES ETRANGERES ET DE LA LITTERATURE	58
1. La convention de partenariat État-assureurs : prémisses d'une base réglementaire pour les actions post permis envers les jeunes conducteurs ?	58
2. Quels enseignements tirer des programmes pour conducteurs novices et jeunes conducteurs en France ?	59
3. Comment évaluer les méthodes d'éducation ?	62
4. Le contrôle qualité	63
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	65
1. Contrôle qualité	65
2. Cadre réglementaire et référentiels	65
3. Programmes, formateurs, méthodes et outils	65
4. Formateurs et méthodes de formation	66
5. Outils	67
6. Évaluations	67
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	68
1. Volet européen	68
2. Volet français et rapports d'études	71

ANNEXES	73
VOLET EUROPEEN	73
Annexe 1 : le programme belge "on the road"	73
Annexe 2 : l'accès graduel à la conduite ou permis progressif (PP)	76
Annexe 3 : exigences relatives aux organisateurs de cours en Suisse	79
Annexe 4 : programme cadre pour l'organisation de la formation en deux phases en Suisse	81
Annexe 5 : recommandations d'amélioration proposées au ministère autrichien pour les motocyclistes	84
VOLET FRANÇAIS	
Annexe 1: liste des contacts	86
Annexe 2 : grille d'entretiens	88
Annexe 3 : description des organismes rencontrés	92
Annexe 4 : fiche vierge bilan prévention Convention État/assureurs	99

INTRODUCTION

Le système de formation des conducteurs développé dans le contexte français se réfère au modèle d'accès graduel à la conduite : il est fondé sur la relation *potentiellement la plus efficiente*¹ entre la formation du conducteur et l'examen du permis de conduire. Dans une perspective de formation continue, des procédures qui allongent le temps de formation des conducteurs se sont développées en amont et en aval du permis de conduire. L'apprentissage anticipé de la conduite et le permis probatoire s'inscrivent dans cette logique de l'amont.

En ce qui concerne l'après permis de conduire, les seuls dispositifs réglementés en France s'adressent à un public de conducteurs responsables d'infraction dans la perspective d'améliorer leur comportement (Driver Improvement²). Ce dispositif s'inscrit dans le système du permis à points dont il constitue le volet psychoéducatif : les stages de sensibilisation à la sécurité routière sont prévus par le code de la route et sont réglementés. Il existe également des dispositifs prévus dans le cadre judiciaire, prononcés dans le cadre de l'alternative aux poursuites, en exécution d'une composition pénale, en peine complémentaire ou encore en sursis avec mise à l'épreuve. En ce qui concerne les publics non responsables d'infractions, il n'existe pas en France actuellement de dispositifs ou de mesures spécifiques les concernant, qu'il s'agisse des conducteurs novices, des jeunes conducteurs ou des conducteurs expérimentés.

Les systèmes de permis de conduire peuvent être schématiquement classés en fonction de leur cadre structurel. Le système le plus courant en Europe est le système à phase unique à l'issue duquel l'élève devient un conducteur de plein droit, en une seule phase d'éducation et de formation qui s'achève avec l'obtention du permis de conduire. Il existe également des systèmes à phase unique avec permis probatoire (c'est le cas du système français), ou à deux phases comme celui du Luxembourg (une formation théorique et/ou pratique est exigée avant la délivrance du permis de plein droit). Enfin, il existe des systèmes de permis échelonnés, fréquents aux États-unis, en Australie, en Nouvelle-Zélande, chaque phase comportant des restrictions spécifiques qui sont progressivement levées jusqu'à l'obtention du permis de plein droit.

La « formation de perfectionnement du conducteur » est définie de la manière suivante dans le rapport GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology)³ (groupe de travail n°3) : « une formation facultative destinée aux conducteurs titulaires du permis de conduire et visant à transmettre ou améliorer des capacités cognitives, perceptives ou relatives au maniement du véhicule, dans le but de parvenir à un comportement au volant plus efficace, plus sûr et plus économiquement respectueux de l'environnement ».

En France, en l'absence de dispositifs réglementés, il existe des dispositifs facultatifs de post permis de conduire qui sont proposés majoritairement par des compagnies d'assurance en partenariat avec des professionnels de l'enseignement de la conduite et des associations agissant dans le domaine de la sécurité routière. Les publics visés par ces dispositifs sont principalement les conducteurs novices, les salariés au sein de certaines entreprises et les conducteurs seniors. Les objectifs généraux sont la réduction de la sinistralité et la formation de conducteur sûrs.

Par le passé, certaines expérimentations ont été menées, mais faute de conclusions positives suite à leur évaluation nationale, elles n'ont pas donné lieu à généralisation. Il s'agissait, suite aux décisions du CISR⁴ du 26 novembre 1997, de formations labellisées par l'état sous forme de rendez-vous d'évaluation (RVE) pour les conducteurs novices ou de rendez-vous de perfectionnement (RVP) pour les conducteurs expérimentés. Ces expérimentations ont été réalisées en concertation avec les principaux acteurs concernés, à savoir : les compagnies d'assurance, les collectivités locales et les organisations professionnelles de l'enseignement de la conduite. Depuis dix ans, les expériences se poursuivent en France, mais les dispositifs post permis n'ont jamais été recensés. Par ailleurs, peu d'évaluations ont été réalisées et lorsqu'elles l'ont été, elles ne sont pas forcément disponibles.

¹ CHATENET F. Rapport final sur la convention INRETS/DSCR La formation continue des usagers, INRETS, 2001

² DI (Driver Improvement): système qui propose des mesures d'amélioration du comportement du conducteur

³ GADGET Report, 1999, Siegrist S.: rapport européen qui a analysé les effets des systèmes de formation sur le comportement du conducteur

⁴ Comité interministériel de sécurité routière

Cette étude vise un état des lieux des principaux dispositifs facultatifs et obligatoires en Europe et un recensement des principaux dispositifs français afin d'en faire une analyse critique à l'aune des recommandations existantes et du système de permis français aux fins d'envisager sa faisabilité.

La convention d'étude passée entre la DSCR et l'INSERR vise les objectifs suivants :

- recenser, décrire et analyser les dispositifs après permis de conduire à destination des publics cibles suivants : conducteurs novices, salariés, seniors, infractionnistes ;
- recenser les études évaluatives européennes et françaises et leurs enseignements ;
- tirer des enseignements des dispositifs mis en place dans les pays européens et de leur évaluation pour une adaptation au contexte français ;
- formuler des propositions en vue de compléter et mieux articuler les différents dispositifs existants en France afin de rendre le continuum éducatif plus cohérent.

Deux rapports d'étape (24/05/2013 et 26/02/2014) rendent compte de la méthode mise en place par l'INSERR pour répondre à cette commande et des premières recherches et analyses menées auprès des principaux acteurs du post-permis en France.

1. La commande modifiée suite à la réunion d'étape avec la DSCR en juin 2013

En juin 2013, lors d'une réunion entre les membres du bureau ERPC1 (Emmanuel Shearer, Stéphane Munch, Sylvie Bordas), la conseillère technique Justice (Delphine Reygrobellet), le conseiller technique Europe (Joël Valmain), le conseiller technique Travail (Robert Piccoli) et l'INSERR (Hélène Martineau), il a été convenu de :

1. s'intéresser prioritairement aux conducteurs jeunes/novices, creuser ces expériences françaises et y consacrer entièrement le volet européen afin d'être en cohérence avec les travaux en cours dans le cadre du CNSR ;
2. poursuivre le recensement des méthodes, outils, types d'acteurs, ainsi que le contenu des actions à l'œuvre en France afin d'en tirer des enseignements;
3. ne pas mener d'observations supplémentaires concernant les seniors, les conducteurs responsables d'infractions et les salariés d'entreprise.

2. La méthode de travail

Pour conduire cette étude, l'INSERR s'est entouré d'un comité scientifique et technique composé de personnes impliquées de longue date dans les activités post permis :

- Hervé ASTRE, Mutuelle assurance des commerçants et industriels de France (MACIF)
- Vincent CLEVENOT, Automobile club association (ACA)
- Annick BILLARD, Prévention routière formation (PRF)

Une collaboration a été mise en place avec l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux – ex INRETS), sous la responsabilité scientifique de Jean-Pascal Assailly pour :

- une revue de questions actualisées sur les réponses de formation post-permis à destination des conducteurs novices, salariés, seniors ou infractionnistes proposées en Europe. Elle se basera sur les rapports européens de la Commission européenne ou de la CIECA (Commission internationale des examens de conduite automobile), ou tout autre rapport traitant de ce thème en Europe ou à l'international.
- des missions d'observation, de recueil d'informations et d'entretiens avec les responsables de dispositifs post permis innovants en Europe.

Vingt-quatre entretiens ont été menés avec les professionnels du domaine en France, balayant la plupart des compagnies d'assurances ainsi que leurs partenaires en matière de formation des

conducteurs. Quelques entreprises ont été également interrogées (ERDF, Colas), entreprises retenues pour l'ampleur et la qualité de leur action en matière de prévention du risque routier et de formation de leurs salariés. Malheureusement, le projet d'examen des PDASR (Plans départementaux d'actions de sécurité routière) et de rencontre avec les partenaires institutionnels en région n'a pas pu se faire car la DSCR/AI ne dispose plus d'outils de suivi des projets régionaux.

Ces entretiens ont permis d'identifier des problématiques qui précisent la commande initiale :

- cadre réglementaire et référentiels : quel est le degré d'intervention de l'État ? Quels sont les référentiels identifiés ? A qui et à quels niveaux s'imposent-ils ?
- incitations pour les conducteurs : de quels leviers dispose-t-on pour inciter les conducteurs à venir dans les "stages" ou à bénéficier de l'action proposée ?
- pertinence des programmes sur piste, sur route, en salle : quelle organisation en terme de durée, d'objectifs, de nombre de participants, d'outils ? Quels coûts ?
- choix des acteurs et intervenants : quelle qualification ? Quelles formations, Quel suivi ?
- évaluations et suivi des actions : quelles méthodes ? Quels résultats, sur quels critères ?
- contrôle qualité : comment l'envisager ?

Après l'analyse des entretiens, il a été décidé de se centrer sur les dispositifs post permis en direction des jeunes ou des conducteurs novices et non sur les actions post permis, trop nombreuses et trop peu structurées. Un ensemble de critères a permis de distinguer les dispositifs de simples actions ponctuelles : un constat documenté fondant l'intervention dans un contexte précis, le choix des jeunes conducteurs comme public cible, des objectifs de prévention adaptés au public, une réponse cohérente avec les objectifs poursuivis, un programme de formation construit en référence aux recommandations européennes sur le sujet, une évaluation ou un suivi du dispositif.

I- REVUE DE QUESTIONS SUR LE POST PERMIS

1. Revue de questions européennes

J.P. Assailly (IFSTTAR)

1.1 Résumé des rapports européens

Les systèmes de permis probatoires ou progressifs ont produit une diminution importante des taux d'accidents des jeunes conducteurs novices en Amérique du Nord, mais ils posent des problèmes d'acceptabilité dans les pays européens où la question des restrictions de conduite pour les jeunes (pas de conduite à une certaine heure, dans certains contextes) n'est pas envisageable pour le moment et où l'accès à la conduite est plus tardif. Comme toute mesure de sécurité routière, ces systèmes finissent également par atteindre leur asymptote d'efficacité.

Une des pistes de réflexion envisagée pour réduire la sinistralité des jeunes consiste à apporter des compléments de formation après l'obtention du permis de conduire. Le principe commun de ces formations post permis est de tenter d'améliorer les compétences des conducteurs novices ou des jeunes conducteurs, certaines de ces compétences étant procédurales (maîtrise des manœuvres), d'autres, dites de "niveau supérieur", étant cognitives ou motivationnelles.

Depuis le rapport initial GADGET (Siegrist et al., 1999), divers projets européens ont analysé comment la matrice GDE - Goals of driver education - pouvait fonder des mesures et actions post permis chez les jeunes conducteurs novices : DAN - Description et analyse des mesures post permis pour les conducteurs novices - (Bartl et al., 2000), ADVANCED⁵ (Bartl et al., 2002), BASIC⁶ (Hatakka et al., 2003), NovEV -Evaluation of novice driver training schemes - (Sanders et al., 2004), HERMES - High impact approach for enhancing road safety through more effective communication skills for driving instructors - (Bartl et al., 2009), BESTPOINT - Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems - (Goldenbeld et al., 2012) .

Le projet ADVANCED (2002) consiste en "une description et une analyse des formations post-permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes en Europe" (sites, programmes, contenus, méthodes, formateurs et autres éléments du contrôle qualité) et formule une série de recommandations quant à la manière d'améliorer ces formations, visant à établir un cahier des charges sous forme d'un label de qualité pour la formation post-permis. Le message central du projet souligne l'importance d'éviter que les stagiaires fassent preuve d'une confiance excessive et se méprennent sur les objectifs réels du programme. Les recommandations suivantes ont été proposées :

- les organisateurs de stages devraient mettre davantage l'accent sur les besoins spécifiques de chaque participant et la manière de les inciter à améliorer leur style de conduite et leur comportement. Ce n'est possible que par des méthodes centrées sur le participant, visant à l'encourager à identifier ses forces et ses faiblesses (auto-évaluation) et à créer une motivation de changement; pour ceci, il faut renforcer les compétences des formateurs en matière d'animation (pour des individus) et de modération (pour des groupes). Ils devraient bénéficier à cette fin d'une formation spécifique, et il faudrait adapter les stages en conséquence.
- Les contenus des stages sur piste devraient mettre plus fortement l'accent sur la conscience du risque que sur les compétences de maniement du véhicule. Les organisateurs de stages devraient noter que la conscience du risque peut être enseignée par des exercices de

⁵ ADVANCED est une étude cofinancée par la Commission européenne, qui décrit et analyse les formations post permis facultatives en direction des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes et formule une série de recommandations pour les améliorer.

<http://www.inserr.org/images/stories/CRV/2002-ADVANCED.pdf> [consulté le 6 octobre 2014]

⁶ Dans le cadre du projet BASIC, les nouvelles méthodes de formation de base utilisées dans l'Union européenne ont fait l'objet d'une comparaison et des recommandations ont été formulées sur les meilleures pratiques

maniement de niveau 1 de la matrice GDE spécialement conçus, ainsi que par des séances de discussion et d'analyse.

- les organisateurs de stages sur piste devraient néanmoins être conscients que les exercices pratiques qui mettent l'accent sur la conscience du risque peuvent encore être interprétés par les participants comme des exercices relatifs aux compétences (qui sont potentiellement porteurs d'un excès de confiance). La seule façon de traiter le problème au cours de la formation est de prévoir des séances de retour (feedback) et de discussion après l'achèvement de chaque exercice pratique.
- les organisateurs de stages sur piste devraient assumer la responsabilité de l'évaluation des effets de la formation à partir d'un échantillon représentatif de participants. Au strict minimum, ces évaluations devraient viser à : apprécier ce que les participants se rappellent du stage (par exemple entre un mois et six mois après la formation) ; préciser quels étaient à leur avis les différents objectifs du stage ; préciser où et comment leur comportement au volant a été modifié du fait du stage.
- les organisateurs de formation sur route devraient structurer la journée de formation en séances plus mémorables et diversifiées (afin de créer un environnement d'apprentissage plus stimulant et de mettre davantage l'accent sur les besoins des participants).
- les stages doivent distinguer les conducteurs jeunes/novices, les conducteurs expérimentés et les plus âgés, compte tenu de la différence de leurs profils et de leurs besoins.
- les groupes ne devraient jamais excéder dix participants par formateur pendant les exercices sur piste ; l'idéal, pour une telle formation, se situant à six participants au maximum.
- il est recommandé de recourir à trois lieux d'apprentissage (piste, route, salle) afin d'atteindre les quatre niveaux de la matrice GDE et de pouvoir diversifier suffisamment les méthodes d'enseignement en tenant compte des styles d'apprentissage de tous les participants.

Un autre apport du projet concerne les modalités d'évaluation et propose des orientations et conseils destinés aux organisateurs de stages concernant la manière de conduire une évaluation fiable et efficace. Le rapport ADVANCED fait enfin mention d'une base de données sur la conscience du risque, accessible et référencée sur le site internet de la CIECA : <http://www.cieca-drivinglicence.org/>.⁷

Le projet NovEV⁸ (Sanders et al., 2004) consiste à évaluer des programmes en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Autriche et en Espagne en fonction des recommandations du projet ADVANCED. Ces programmes comprennent des discussions de groupe, des séances sur route avec feedback (retour) et des modules sur circuit; ils visent les niveaux supérieurs de la matrice, et sont basés sur le coaching et des activités centrées sur le participant.

Mis à part l'Autriche où la formation post-permis est obligatoire, la formation trois ans d'expérience. Des évaluations avant/après avec groupe contrôle ont été réalisées en France, Pays-Bas et Espagne.

Des améliorations ont été observées à propos des comportements auto-rapportés, des connaissances et de la prise de conscience des risques dans ces trois pays. Certaines améliorations ont pu être attestées par un audit de conduite. Dans deux pays, les modules sur circuit ont donné lieu à une interprétation erronée des jeunes conducteurs qui ont pensé que l'objectif portait plus sur les savoir-faire techniques que sur la prise de conscience du risque.

Le projet NovEV a abouti aux recommandations suivantes : les formations post-permis devraient davantage concerner les niveaux supérieurs de la matrice GDE, être centrées sur les participants et plus étalées dans le temps. Elles devraient idéalement avoir lieu durant la première année de la conduite autonome après le permis. D'autres types d'exercice en classe, sur route et sur circuit seraient utiles. La formation des formateurs et le contrôle qualité des centres sont deux éléments clés pour que

⁷ [consulté le 6 octobre]

⁸ NovEV : Evaluation of novice driver training schemes in 6 EU-member states

les objectifs de ces stages soient atteints. Une formation au coaching devrait être développée pour les formateurs.

Le projet HERMES⁹ (Bartl et al., 2010) a débuté en mars 2007 et s'est terminé en février 2010. Son objectif principal était de créer un cours de formation de courte durée (3-5 jours) pour les enseignants de la conduite afin de leur permettre de développer leurs compétences de coaching. Soixante scénarios ont été développés pour leur permettre de « coacher » les jeunes conducteurs sur route, sur circuit et en salle, afin de répondre à un large éventail d'objectifs de situations dans le processus de formation des conducteurs.

Le projet HERMES s'est appuyé sur les recommandations des projets précédemment évoqués (nécessité des méthodes actives pour atteindre les niveaux supérieurs de la matrice GDE) et a permis de mieux définir le coaching: "le coaching est une méthode centrée sur l'apprenant qui engage le corps, l'esprit et les émotions pour développer la conscience intérieure et extérieure et le sens de la responsabilité dans une relation d'égalité entre l'apprenant et le formateur". Le projet a donc cherché à proposer des méthodes pédagogiques permettant à l'apprenti conducteur d'être plus conscient de lui-même et de l'interaction entre lui et les autres dans un environnement social de circulation, d'être plus responsable de lui-même, de son propre apprentissage et de son comportement dans la circulation (et qui l'aident à maintenir ce sens de la responsabilité dans des situations complexes). Enseignant et apprenant forment donc un partenariat dans lequel le formateur, par l'observation, le questionnement et le feedback (retour), encourage l'apprenant à être lui-même, à identifier les objectifs, à réfléchir sur son expérience et à élaborer des stratégies pour atteindre ses objectifs dans l'avenir.

Le programme final d'HERMES comprend donc plus de soixante scénarios qui peuvent être utilisés sur route, sur circuit et en classe et qui portent sur les quatre niveaux de la matrice GDE.

Nous présentons ci-dessous des illustrations de l'utilisation de ces méthodes dans ces trois situations :

⁹ HERMES: High impact approach for enhancing road safety through more effective communication skills for driving instructors <http://www.inserr.org/index.php/les-rapports-europeens/82-hermes-coaching> [consulté le 6 octobre 2014]

- **Sur route** : le processus d'apprentissage se réfère à trois moments : préparation de l'action, l'exécution (pendant l'action) ou lors de l'examen (après l'action) :

1- Exemples de méthodes de type « coaching » dans la phase préparatoire :

« L'esquisse commune » : esquisse réalisée en coopération entre l'enseignant et l'apprenant. Par exemple, en entrant et sortant d'une intersection; l'apprenant est invité à esquisser un aperçu de la situation de la circulation et à expliquer comment il va effectuer cette manœuvre et ce qu'il ferait dans des situations similaires.

« L'étudiant devient l'enseignant » : l'étudiant est invité à la fin d'une leçon à préparer la leçon théorique à propos d'une tâche particulière pour la leçon suivante, par exemple le dépassement. Au début du cours, les rôles sont inversés et l'élève apprend à l'enseignant la façon de mener une manœuvre de dépassement. S'ensuit une application pratique.

2- Exemples de coaching dans la phase d'exécution:

« Comparer et contraster » : un apprenant répond à plusieurs questions pour évaluer le degré d'efficacité et de confort dans le fait de conduire en suivant de très près un véhicule. Il est ensuite invité à prendre une plus grande marge de sécurité afin de comparer avec les conditions précédentes (ce qui peut également être utilisé pour les techniques d'éco-conduite, par exemple).

« Renforcement positif » : l'enseignant demande à l'élève ce qui le pousse à se comporter de manière sécuritaire ou préventive, par exemple conduire suffisamment loin des voitures stationnées. L'étudiant est ainsi nécessairement conduit à réfléchir sur ce qu'il fait et aux motifs de ses actes.

3- Exemples dans la phase d'évaluation:

« Rétroaction par vidéo » : à l'aide de caméras embarquées dans le véhicule, on enregistre les actions de l'apprenant et les événements, afin qu'ils puissent être visionnés après la leçon. L'enseignant doit utiliser un questionnement pour sensibiliser l'apprenant sur ce qu'il a fait et comment il s'y est pris, ce que ça a produit comme effets, etc.

- **Sur circuit** : les innovations des formations sur circuit pour les conducteurs novices ont déjà été abordées dans les projets ADVANCED et NovEV.

Du point de vue des méthodes actives, il est important que les apprenants tirent leurs propres conclusions à la suite de leurs expériences sur piste. Celles-ci doivent donc être développées au sein du groupe, guidées par le questionnement de l'enseignant, la discussion et la réflexion sur la signification pratique de ces expériences dans les expériences réelles de circulation.

Cette méthode active d'apprentissage se fonde donc sur l'idée suivante : « l'expérience avant le concept », afin d'augmenter la motivation et l'implication de l'apprenant.

- **En salle** : les exemples classiques de méthodes actives d'apprentissage utilisées peuvent être: le brainstorming, les jeux de rôles, les études de cas, les dilemmes, les témoignages, ce qui nécessite des compétences en matière d'animation de groupe, de communication et de synthèse.

Le coaching de groupe implique également que l'enseignant sache intervenir face à des groupes. Le DVR¹⁰ a produit un manuel décrivant les principes de base pour le coaching de groupe et qui met en évidence les compétences requises : la formulation en priorité de questions "ouvertes", l'attente de la collecte des réponses des participants, l'affichage des opinions, des faits et autres productions, la réalisation d'enquêtes d'opinions/témoignages des participants (méta-plan), la direction de discussions de groupe, le lancement et le suivi des tâches, la formulation des tâches préparatoires, l'évaluation des participants, les compétences de communication (discours simple, clair et orienté), le comportement non-verbal (gestes, contact visuel).

¹⁰ Deutscher Verkehrsicherheitsrat: association allemande fondée en 1969 pour promouvoir des mesures visant à améliorer la sécurité des transports

Le projet BESTPOINT¹¹ (Goldenbeld et al., 2012) avait un objectif plus large que les autres projets cités et a été mené en trois étapes: une première étape a consisté à collecter de l'information sur les systèmes de permis à points en Europe, la seconde étape à identifier les caractéristiques de ces systèmes qui confèrent le plus de bénéfices préventifs, la troisième étape à proposer un manuel de bonnes pratiques pour les décideurs et les praticiens.

Au sein de ces analyses, les stages de sensibilisation et de réhabilitation consécutifs aux pertes de points ont été identifiés comme une bonne pratique. Le rapport BESTPOINT analyse ainsi les différences et similitudes entre les pays de l'U.E. quant aux critères d'organisation de ces stages, de sélection des conducteurs et des conséquences de la participation. Il présente par ailleurs les résultats des études d'évaluation de l'impact sur le récidivisme de l'infraction (par exemple, réduction moyenne de 50% pour l'infraction « alcool » attribuée aux stages) et sur l'implication accidentelle.

Selon le rapport BESTPOINT, les caractéristiques suivantes des stages permettent d'obtenir les meilleurs résultats :

- les stages doivent être spécifiques à chaque catégorie d'infraction (à la différence du système français, il faudrait donc des stages spécifiques pour l'alcool, la vitesse, le code, etc.) ;
- plus le problème comportemental du conducteur est important (addiction, psychopathologie), plus la réhabilitation doit être intensive (plusieurs semaines) et orientée individuellement ;
- les connaissances, compétences et engagements des formateurs sont les points-clefs pour l'efficacité des stages ;
- il n'y a pas de consensus sur les critères de récupération des points (pour certains experts, la participation est suffisante, pour d'autres, il faudrait une évaluation par le formateur ou un test) ;
- il faudrait conduire des études d'évaluation sur les effets à long terme des stages de sensibilisation et de réhabilitation sur les connaissances, les attitudes et les comportements des conducteurs.

1.2 Innovations en matière de formation

Formations sur les compétences procédurales (manœuvres): niveau 1 de la matrice GDE

Ces formations visent à entraîner des compétences supposées imparfaites à l'issue de la formation initiale (freinage, dérapage, etc.).

Par exemple, Isler et al. (2011) ont évalué une formation post-permis d'une semaine en Nouvelle-Zélande pour les jeunes conducteurs novices; ils ont observé une amélioration des compétences (choix approprié de vitesses) mais pas d'amélioration de la perception des dangers ou des attitudes relatives au risque. Cette évaluation n'a porté que sur des effets à court terme, donc on ne sait pas quels seraient les effets à long terme sur le risque d'accident, or on sait pourtant que des compétences diminuent avec le temps si elles ne sont pas régulièrement entraînées. De plus, l'échantillon était petit et non représentatif. L'intensité du programme (6h/ jour toute une semaine) le rendrait difficile à généraliser.

Plusieurs études australiennes ont également évalué les effets à court terme de telles formations : des cours de deux jours ont amélioré les manœuvres, la posture et le contrôle du véhicule (Petersen et al., 2008) et les changements de voies (Petersen et al., 2009). Petersen et al. (2006) ont observé que les conducteurs formés mettaient plus de temps à s'arrêter avec un ABS, la formation peut donc améliorer la sécurité dans une condition mais pas dans une autre. Ces évaluations portaient sur des conducteurs novices et expérimentés mais n'ont pas distingué les résultats.

Le dérapage est le type de savoir-faire qui a été le plus souvent évalué, en formation initiale en Scandinavie et en post permis en Australie et aux États-Unis. Les évaluations scandinaves ont souvent

¹¹ BESTPOINT : Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems

observé des effets négatifs car les élèves se focalisaient sur la maîtrise du véhicule et non sur l'évitement des risques, ce qui créait de la confiance excessive (Katila et al., 1996).

Gregersen (1996) avait en effet constaté que la formation traditionnelle au dérapage améliorait l'évaluation subjective par les conducteurs de leurs capacités mais non pas les capacités objectives. En conséquence la plupart des cours ont cessé ou substantiellement révisé leur formation au dérapage, par exemple en mettant l'accent sur l'évitement des risques et la structuration des exercices de conduite de telle sorte qu'ils ne puissent pas être réalisés à des vitesses dangereuses (Katila et al., 1996). Des recherches ultérieures indiquent que la formation au dérapage peut ne pas augmenter les taux d'accidents si elle insiste fortement sur l'anticipation et l'évitement des situations dangereuses, mais même avec ce fort accent sur la prévention des risques, les conducteurs ayant reçu une formation au dérapage sont plus confiants et moins susceptibles d'éviter de conduire dans des conditions dangereuses (Katila et al., 2004).

Plus récemment, le département des transports du Montana a commandité une évaluation longitudinale d'une formation à la conduite défensive d'une journée qui a été adaptée aux conditions locales de conduite et concernait la gestion des véhicules, des manœuvres, le contrôle du dérapage, les manœuvres d'urgence et les facteurs de risque de collision (Kelly, 2005). Le groupe était constitué de 347 conducteurs adolescents avec permis de plein droit, assignés au hasard à la formation ou aux groupes contrôle, les données d'accidents et d'infractions ont été recueillies à partir des registres officiels et des enquêtes annuelles pendant quatre ans (Kelly, 2005; Stanley et Mueller, 2010). Après contrôle de l'exposition, il n'y avait pas de différences significatives entre le groupe ayant suivi une formation et le groupe contrôle à propos des taux d'accidents ou d'infractions. Les presque accidents n'étaient pas différents entre le groupe avec formation et les groupes témoins, mais ont diminué au cours de la période de quatre ans. Ceci pourrait suggérer que l'accumulation d'expérience aide les conducteurs à éviter les situations dangereuses, bien que la fiabilité des données sur les presque accidents soit contestable. Elle reposait en effet sur une auto-évaluation rétrospective et le taux de réponse a également diminué au cours de la période de quatre ans, ce qui signifie que l'amélioration apparente de la sécurité pourrait également être liée à un abandon sélectif dans l'échantillon.

Dans l'ensemble, les recherches suggèrent que les formations post permis centrées sur les compétences de maniement du véhicule peuvent améliorer la manipulation du véhicule par les jeunes conducteurs, mais ne les rendent pas plus sûrs. Cela peut être en partie parce que les jeunes pilotes interprètent mal l'objectif principal de la formation, en se concentrant de manière disproportionnée sur les compétences techniques (Katila et al., 1996). Il est possible d'améliorer les prestations de sécurité des formations en révisant le contenu des cours afin de souligner que la formation du conducteur est conçue comme une mesure de sécurité, en focalisant sur l'anticipation et l'évitement des situations dangereuses plutôt que sur la manipulation des situations dangereuses (Katila et al., 2004).

D'autres travaux suggèrent que les conducteurs qui reçoivent la formation en tant que mesure de sécurité peuvent en retirer des avantages significatifs de sécurité. Par exemple, les policiers au Royaume-Uni suivent une formation post permis, qui fournit des bases à de nombreuses formations post permis, et lui accordent généralement une grande valeur. (Dorn et Brown, 2003). Dans une évaluation sur simulateur comparant conducteurs formés et un groupe contrôle, les conducteurs formés présentaient une conduite plus sûre: ils étaient beaucoup moins susceptibles de tenter des manœuvres dangereuses de dépassement ou de se trouver dans des situations dangereuses; l'évaluation a montré aussi des réductions significatives des vitesses pratiquées à l'approche de dangers potentiels (Dorn et Barker, 2005). Ceci suggère que la formation post permis des conducteurs peut améliorer la sécurité chez les conducteurs qui envisagent la formation avec l'intention d'apprendre une conduite sécuritaire, bien que ce résultat doive être reproduit sur une population plus représentative et avec des mesures qui intègrent les comportements réels sur la route.

Formations sur les compétences cognitives: le niveau 2 de la matrice GDE

Les formations portant sur les compétences cognitives peuvent concerner un contexte plus large de la conduite, en particulier l'anticipation ou l'évitement des situations dangereuses. La reconnaissance de l'importance de ces compétences cognitives a conduit à une production importante de formations post permis qui visent directement ces compétences.

Ainsi, la perception des risques, la capacité des conducteurs à détecter ou à anticiper des dangers potentiels ont été très souvent liées à l'implication accidentelle (Horswill et McKenna, 2004), les jeunes conducteurs novices ayant une perception des dangers plus déficiente que les conducteurs expérimentés (Horswill et McKenna, 2004 ; Isler et al., 2009), probablement en raison de leurs stratégies moins efficaces de balayage visuel : utilisation moindre des rétroviseurs extérieurs de la voiture (Underwood et al., 2002), tendance à fixer leur regard directement devant leur voiture plutôt que de « scanner latéralement », ce qui facilite la détection des risques périphériques (Crundall et Underwood, 1998). Les tests de perception des dangers impliquent généralement que les conducteurs regardent des vidéos de scènes de trafic et indiquent quand il est approprié d'exécuter une certaine action (ex., freiner, tourner) ou quand ils détectent un danger. Des recherches récentes ont porté sur l'évaluation des formations post permis pour améliorer la perception des dangers, sur la base des scores aux tests pour prédire l'implication dans un accident lors de la première année de permis (Boufous et al., 2011; Wells et al., 2008). Deux principaux types de formation à la perception des risques ont été évalués : la conduite commentée et le complètement de tâches.

Les participants à la conduite commentée fournissent et/ou reçoivent un commentaire verbal détaillé sur une scène de conduite (Crundall et al., 2010) ou regardent des vidéos (Chapman et al., 2002 ; Isler et al., 2009; McKenna et al., 2006). Les jeunes conducteurs qui ont reçu une formation à la « conduite commentée » ont de meilleurs scores aux tests de perception des dangers (Chapman et al., 2002; Crundall et al., 2010 ; Isler et al., 2009; McKenna et al., 2006), la formation a augmenté le balayage visuel horizontal lors de la conduite (Chapman et al., 2002) et produit de plus grandes réductions de vitesse à l'approche des risques (Crundall et al., 2010). Lorsqu'ils sont évalués par des tests sur vidéo qui évaluent la vitesse et les intervalles de sécurité, les conducteurs entraînés prennent moins de risques et commettent moins d'infractions que les conducteurs témoins (McKenna et al., 2006). Ceci implique qu'une conduite dangereuse peut résulter de l'ignorance et de l'inexpérience tout autant que d'une prise de risque délibérée.

Dans une approche similaire à la conduite commentée, Wang et al. (2010) ont exposé des conducteurs à une série de situations dangereuses sur simulateur, puis ont demandé au groupe en formation de commenter une vidéo de leur performance et ont comparé aux performances de conducteurs experts. Les conducteurs formés ont montré une meilleure anticipation des risques, et des réductions de vitesse plus importantes à l'approche de dangers. Globalement, cette recherche suggère que la réflexion sur les performances de conduite, par le biais des commentaires ou en revoyant des performances, peut améliorer sensiblement la perception du danger.

Dans le complètement de tâches, les participants regardent des vidéos de scénarios de conduite et doivent souligner les dangers potentiels ou indiquer les actions de conduite appropriées (Fisher et al., 2002, 2006 ; Pollatsek et al., 2006 ; Pradhan et al., 2005; Regan et al., 2000). Sur simulateur, les conducteurs formés démontrent des comportements de conduite plus sûrs que les témoins (Fisher et al., 2002) et ces effets persistent pendant au moins un mois (Regan et al., 2000). Les conducteurs formés présentent également une capacité supérieure de balayage visuel et sont plus susceptibles de se focaliser sur les zones contenant des dangers potentiels, à la fois sur simulateur (Fisher et al., 2006; Pollatsek et al., 2006; Pradhan et al., 2005) et sur route (Fisher et al., 2006).

Ces résultats sont encourageants, mais aucune étude publiée n'a encore testé directement le lien entre la formation à la perception des dangers et le risque d'accident ou d'autres mesures directes de la sécurité. La plupart de ces programmes de formation utilisent des simulateurs ou des tâches informatiques qui représentent la conduite et la mesure dans laquelle des changements de comportement pourraient se généraliser à la conduite réelle reste incertaine. En outre, comme les conducteurs ont reçu la formation et l'évaluation dans le contexte de la même étude, leur comportement de conduite prudente pourrait être attribuable aux caractéristiques de la demande.

Une autre compétence cognitive qui est essentielle pour les conducteurs est la "conscience de la situation", la compréhension de "ce qui se passe" (Endsley, 1995). Cette dimension a été étudiée dans deux contextes liés à la formation des conducteurs : la formation du conducteur augmente-t-elle la conscience? La conscience favorise-t-elle une conduite plus sûre? Deux études longitudinales avec des mesures sur route ont évalué par des essais contrôlés et randomisés si la conscience de la situation est affectée par une formation post permis (Stanton et al., 2007 ; Walker et al., 2009). Dans les deux évaluations, l'évaluation du cours a démontré l'accroissement des connaissances de l'environnement de conduite (donc une conscience accrue). Les sujets ayant participé à la formation étaient plus efficaces pour utiliser leurs connaissances et ont montré une augmentation des comportements positifs

comparativement aux témoins. Ces résultats confirment que la formation post permis du conducteur peut améliorer les compétences techniques de conduite et au-delà, à savoir améliorer la conscience de la situation.

Il a également été prouvé que l'entraînement cognitif visant à améliorer la conscience de la situation peut améliorer les performances des conducteurs novices. Soliman et Mathna (2009) ont assigné au hasard des conducteurs novices et des conducteurs expérimentés à des groupes de formations cognitives et à des groupes témoins. Dans une évaluation par simulateur (de basse fidélité), les conducteurs expérimentés ont montré une plus grande conscience de la situation que les conducteurs novices et les conducteurs formés ont montré une plus grande conscience de la situation que les conducteurs non formés, indépendamment de l'expérience. Bien que la formation n'ait pas amélioré les performances sur route des conducteurs expérimentés, les performances des conducteurs novices formés ont également montré beaucoup moins de collisions, d'erreurs et d'infractions.

Une seule étude a évalué un programme complet qui s'est adressé à une gamme de compétences cognitives, comprenant la perception du danger, la conscience de la situation et l'auto-évaluation ("insight"). Dans un essai randomisé et contrôlé, Isler et al. (2011) ont comparé un programme sur une semaine de ce type avec un programme traditionnel sur les compétences procédurales et un groupe contrôle. Le groupe ayant participé au programme complet a montré une meilleure perception des dangers et de meilleures capacités de recherche visuelle, ainsi qu'une diminution des attitudes à risque et une confiance réduite dans les capacités de conduite, mais ne s'est pas amélioré sur les mesures techniques de conduite.

Comme pour le composant de formation traditionnelle, la formation cognitive à la perception des risques a été réalisée par un format intensif en petits groupes impropre à l'administration de masse. Un autre aspect encore plus problématique est qu'on ne dispose pas d'une bonne évaluation à long terme des effets de la formation parce que, en raison de considérations éthiques, le groupe de formation traditionnelle et le groupe témoin ont reçu la formation des compétences cognitives d'ordre supérieur après l'évaluation immédiate à court terme. Ainsi, il est difficile de savoir si la formation a eu un véritable effet à long terme sur le comportement au volant.

Actions et formations sur les compétences de mobilité : le niveau 3 de la matrice GDE

Le niveau 3 de la matrice génère plutôt d'autres types d'actions que la formation, visant à réduire l'exposition au risque par des modifications de la mobilité (conducteur désigné, offres de mobilité, covoiturage, etc.). On peut néanmoins citer à ce niveau les programmes d'entraînement à l'éco-conduite dont les évaluations produisent généralement des résultats positifs à propos de la consommation d'essence, ou de l'émission de CO₂ (cf. Kemel, 2013, par exemple l'évaluation d'une formation à l'éco-conduite pour les personnels du CETE de l'Ouest). Un débat subsiste néanmoins dans divers pays (Finlande, France par exemple) pour savoir si la conduite plus souple et anticipatrice de l'éco-conduite se traduit réellement par des gains de sécurité en termes d'accidents.

Au niveau 3 de la matrice, nous pouvons évoquer aussi les programmes de prévention en santé publique sur les consommations d'alcool et de cannabis des jeunes (cf. Guillemont et al., 2013)¹². Divers types d'interventions ont été évaluées positivement : les interventions universelles, tels que les "life skills training" ("entraînement des compétences psycho-sociales", telles que l'estime de soi ou la résistance aux pressions des pairs), le "social norms marketing" (marketing des normes sociales, où l'on tente de corriger les normes subjectives et injonctives à propos de la consommation d'alcool ou de cannabis), les programmes dirigés vers les parents (tels que le Strengthening Families Program visant à renforcer la supervision et la communication parentale), les approches communautaires (telles que le Projet Northland, qui implique divers acteurs de la communauté), les programmes basés sur les modèles de décision à double processus (tel que le Strong African American Families), les programmes de feedback par e-learning tels que Alcohol 101 (Plus), My Student Body : Alcohol, electronic Check-Up to GO (e-CHUG), Alcohol Edu. Tous ces programmes ont permis de diminuer les consommations ou les infractions pour alcoolémie.

¹² Guillemont Juliette et al., « Interventions validées ou prometteuses en prévention de la consommation d'alcool chez les jeunes : synthèse de la littérature », Santé Publique, 2013/N°1 Suppl. S1, p. 37-45.

Au niveau 3 de la matrice, il restera enfin à développer des programmes concernant les effets de la fatigue au volant, facteur important d'accident chez les jeunes mais qui n'a pas encore été pris en compte.

Approches pour améliorer les attitudes relatives au risque: le niveau 4 de la matrice GDE

L'idée que les jeunes conducteurs novices ne parviennent pas à appliquer des compétences de conduite sûre a incité le développement d'autres types de formation pour s'attaquer aux facteurs comportementaux comme la prise de risque et l'excès de confiance. Deux exemples sont la formation à la résilience en pré ou post permis et la formation à l'insight.

Certains de ces cours ne comportent que peu ou pas de conduite (Griffin et al., 2004), mais les données suggèrent qu'ils peuvent renforcer chez les jeunes conducteurs des compétences qui favorisent une conduite sécuritaire.

La formation à la résilience se centre sur la réduction des comportements à risque par l'entraînement des compétences interpersonnelles; des recherches récentes ont évalué si les programmes de résilience peuvent réduire la conduite dangereuse des adolescents. Il s'agit de deux programmes américains en milieu scolaire (Griffin et al., 2004 ; King et al., 2008) et d'un programme communautaire australien (Senserrick et al., 2009). Les trois ont observé des résultats positifs.

Ils ont été associés à une augmentation auto-déclarée du port de la ceinture de sécurité (King et al., 2008), à une augmentation de la capacité à éviter les situations de conduite sous l'influence de l'alcool (Roi et al., 2008; Senserrick et al., 2009), à d'importantes réductions des taux d'accidents (Senserrick et al., 2009) et à des améliorations à long terme dans la conduite dangereuse, la commission d'infractions et la perte de points (Griffin et al., 2004).

Bien que ces résultats soient prometteurs, les évaluations ont une portée limitée: seul Griffin et al. (2004) ont utilisé un essai contrôlé et randomisé. L'étude australienne avait un groupe contrôle important, mais les groupes différaient de manière significative sur le statut socio-économique et la situation géographique (Senserrick et al., 2009). Les recherches futures devraient donc évaluer les formations à la résilience en utilisant des essais randomisés et contrôlés dans des populations plus diverses.

La formation à l'insight encourage les conducteurs à évaluer de façon réaliste leur aptitude à conduire et a été développée à partir de l'observation que la formation des compétences procédurales favorise l'excès de confiance chez les jeunes conducteurs. Les conducteurs qui croient qu'ils sont plus habiles croient aussi qu'ils sont des conducteurs plus sûrs (Horswill et al., 2004), et ces conducteurs présomptueux sont moins enclins à éviter les situations dangereuses. Bien que la formation à l'insight soit souvent recommandée dans la littérature, il y a encore peu d'évaluations de son efficacité. Deux études indiquent que cette formation réduit l'excès de confiance et augmente les comportements de conduite positifs auto déclarés (Gregersen, 1996; Senserrick et al., 2001). Malheureusement, aucune étude n'a inclus un groupe témoin, ce qui rend les résultats ambigus : ceux de Gregersen (1996) constatant la diminution de l'excès de confiance par la formation à l'insight pourraient être dûs, soit au fait que la formation à l'insight réduise l'excès de confiance, soit au fait que les formations des compétences procédurales renforcent la confiance excessive.

Une seule étude a examiné si la formation à l'insight peut réduire l'excès de confiance en ce qui concerne les compétences de perception des dangers et les compétences procédurales (White et al., 2011). Les résultats ont indiqué que la formation à l'insight n'a pas réduit l'excès de confiance pour les deux types de compétences, mais la manipulation de l'insight a été faussée : les participants ne recevaient pas de feedback (retour) sur leur performance, de sorte que la tâche n'a pas fourni de feedback pour les sujets quant à leur niveau de compétence réel. La manipulation de l'insight ne s'appliquait par ailleurs qu'à la perception des risques, donc il n'y avait aucune raison de prévoir que cela affecterait aussi l'auto-évaluation des compétences procédurales.

D'ailleurs, des recherches récentes ont remis en question l'hypothèse que les jeunes conducteurs seraient plus excessivement confiants ; ainsi, de nombreuses études sur l'excès de confiance ont demandé aux participants de se comparer par rapport à "la moyenne des conducteurs" (Sundström, 2011). Ces recherches démontrent que la plupart des gens s'évaluent au-dessus de la moyenne sur la

plupart des dimensions (Headey et Wearing, 1988), ce qui suggère qu'un biais cognitif général (l'optimisme comparatif) sous-tend cette confiance excessive. Une méthodologie alternative compare l'auto-évaluation de chaque conducteur à celle de son formateur : en utilisant cette méthode, 50 % des conducteurs novices évaluent précisément leurs compétences, tandis que 30 à 40 % les surestiment et 10-20 % les sous-estiment (Mynttinen et al., 2009a , 2009b; Sundström, 2011). Les conducteurs qui reçoivent une formation par un professionnel et ceux qui sont formés ont une auto-évaluation plus précise (Mynttinen et al., 2009a , 2009b). La littérature suggère que seuls les conducteurs très inexpérimentés surestiment significativement leurs compétences de conduite ; à la suite de cette phase initiale, les auto-évaluations augmentent proportionnellement avec le niveau objectif de compétence (Boccarda et al., 2011a et b). Ceci indique que les conducteurs peuvent être entraînés à évaluer plus précisément leurs compétences, ce qui devrait produire une amélioration de la sécurité. Toutefois, aucune étude n'a encore associé une auto-évaluation précise de ses compétences de conduite à l'implication accidentelle ou à un comportement plus sécuritaire.

1.3 Enseignements des évaluations

Que conclure sur l'efficacité des formations post permis pour l'amélioration de la sécurité des jeunes conducteurs novices?

Malgré la multiplication des études évaluant ces formations, les preuves de leur efficacité sont limitées; les évaluations ont des faiblesses méthodologiques, ce qui limite la fiabilité et la validité des résultats des évaluations. Ces limitations portent sur :

La conception de l'évaluation

Idéalement, les formations doivent être évaluées par des essais randomisés et contrôlés, afin de s'assurer que les effets observés sont réellement attribuables à la formation. De nombreuses évaluations n'ont pas atteint cet objectif. Même dans des essais randomisés et contrôlés, un biais peut toujours exister lorsqu'il existe des abandons sélectifs du groupe de formation. Ceci est plus susceptible de se produire lors de l'utilisation de registres officiels : les participants du groupe contrôle ne peuvent pas abandonner parce qu'ils ne participent pas activement à l'évaluation (voir par exemple Stock et al., 1983).

Certaines études ne comprennent que des évaluations des groupes contrôles à court terme, parce qu'il est contraire à l'éthique d'empêcher les participants des groupes contrôles d'accéder aux formations à long terme (voir par exemple, Isler et al., 2011). Des comparaisons longitudinales sont essentielles pour évaluer pleinement les effets de la formation et pour observer si les effets à court terme de la formation décroissent au cours du temps. Une option est d'utiliser une conception à "temps décalé" où les sujets du groupe contrôle reçoivent une formation un ou deux ans après le groupe expérimental, ce qui réduit leur incitation à avoir accès à une formation alternative.

Les données longitudinales doivent aussi être évaluées à des intervalles de temps appropriés, les conducteurs novices améliorant en effet rapidement leurs performance, l'analyse des données sur des intervalles de six mois ou même de trois mois peut être plus appropriée que sur des intervalles d'un an, d'autant plus que les taux d'accidents sont les plus élevés au cours des six premiers mois (Lee et al., 2011; Mayhew et al., 2003). Néanmoins, si une formation produisait vraiment des améliorations significatives, celles-ci devraient pouvoir être observées même si les sujets du groupe contrôle accédaient à une formation alternative.

En plus de l'absence de groupes contrôles appropriés, de nombreuses évaluations ont échoué à mesurer des variables qui sont co-occurentes à la formation et qui peuvent biaiser les interprétations des résultats de l'évaluation. Par exemple, les formations pré permis ont été historiquement confondues avec une accélération de l'accès au permis, ce qui augmente les taux d'accidents, et cette association a pu laisser entendre que la formation pré permis des conducteurs serait responsable d'une augmentation des taux d'accidents. En outre, de nombreuses évaluations ne tiennent pas compte des variables qui peuvent considérablement prédire le risque d'accident, notamment le sexe, l'agressivité ou l'excès de confiance. Il est important de se rappeler que plusieurs variables sociales et individuelles influencent à la fois le risque d'accident et la probabilité qu'un conducteur suive une formation. La manière la plus

appropriée de contrôler les effets de ces variables est d'utiliser des essais contrôlés et randomisés, ce qui devrait éviter tout biais systématique entre le groupe formé et le groupe témoin. Une approche moins souhaitable serait de créer des modèles statistiques qui prennent en compte les effets de ces variables : ceci est moins souhaitable, car ceci présuppose que les chercheurs ont choisi le modèle statistique le plus approprié et les variables les plus importantes à contrôler ; Hauer (2010) note en effet que de nombreux résultats de recherche apparemment contradictoires peuvent être dûs aux choix des variables spécifiques ou des modèles statistiques.

Enfin, le choix des critères de mesure des résultats peut affecter la fiabilité des résultats de l'évaluation. Alors que la comparaison des taux d'accidents s'impose intuitivement, leur utilisation dans les évaluations des formations des conducteurs est problématique pour plusieurs raisons. Premièrement, les taux sont peu fiables : ils varient considérablement au fil du temps, même sur des populations ou des périodes apparemment équivalentes (pour une revue, voir Wahlberg, 2003). Deuxièmement, tous les accidents ne sont pas signalés, les registres officiels sont biaisés car ils ne prennent en compte que les accidents les plus graves. Les auto-évaluations sous-estiment aussi les taux car les conducteurs ne parviennent pas à signaler tous les accidents, que ce soit délibérément en raison du biais de désirabilité sociale ou non intentionnellement en raison de l'oubli (voir par exemple, Begg et al., 1999). Troisièmement, les accidents ont de multiples déterminants et les différentes catégories d'accidents ont probablement des différentes causes sous-jacentes (Wahlberg, 2003). Certains accidents peuvent être dûs à la personnalité du conducteur (par exemple, les accidents liés à la vitesse) tandis que d'autres peuvent être dûs à une mauvaise perception du danger (par exemple, " a regardé mais n'a pas réussi à voir "). Il est peu probable que les formations des conducteurs influencent l'ensemble de ces types d'accidents dans la même mesure (en effet, le type d'accident impacté dépendra du type de formation suivie), mais la plupart des évaluations traitent des accidents comme une variable binaire et ne font pas de distinction entre les accidents de différentes gravités ou causalités. Enfin, les accidents sont des événements relativement rares, ce qui signifie que des grands échantillons sont nécessaires pour détecter de manière fiable des petites réductions de taux d'accidents.

Une mesure plus pertinente de l'implication accidentelle serait d'examiner le type de collision et la gravité. Certains programmes de formation produisent de petits effets subtils mais importants, l'amélioration de la perception du risque peut entraîner un conducteur à détecter un danger et à freiner une demi-seconde plus tôt. Cette différence ne peut pas éviter un accident, mais pourrait réduire considérablement la gravité de l'accident. Une autre option serait de calculer le délai avant le premier accident des jeunes conducteurs : par exemple, en utilisant une "survival analysis", la comparaison pourrait révéler si la participation au programme entraîne systématiquement une différence entre les jeunes conducteurs formés et non formés (Senserrick et al., 2001). L'analyse de survie a été employée pour démontrer l'efficacité du permis progressif (voir plus loin, Masten et al., 2010) et pourrait être particulièrement utile lors de l'évaluation des formations qui se produisent peu de temps après l'obtention du permis, lorsque les taux d'accidents sont les plus élevés.

Une autre alternative est d'évaluer si les formés et les non formés diffèrent en termes de comportements de conduite sécuritaires; plusieurs études ont évalué les performances de conduite sur simulateur (par exemple, Dorn et al., 2005), ce qui a aussi ses limites: il est souvent pratique de mesurer la performance pendant une ou deux heures, ce qui ne peut pas être représentatif de la participation dans les situations réelles de trafic, en raison à la fois des limites des caractéristiques de la durée et de la demande. Une conception plus rigoureuse serait d'installer des caméras discrètes dans les propres véhicules des participants et de consigner des observations naturalistes de leur comportement au volant sur une période prolongée (par exemple, de douze à dix-huit mois), comme par exemple dans les récentes études sur le "naturalistic driving" des adolescents (Lee et al., 2011; Simons-Morton et al., 2011). Cette méthode est coûteuse en main-d'œuvre mais peut potentiellement fournir les données les plus précises concernant les effets de la formation sur le comportement du conducteur, en particulier en ce qui concerne les implications dans des accidents mineurs et les presque accidents.

La conception des programmes

Même lorsque l'évaluation est conçue de manière appropriée, de nombreuses études sont limitées par la conception même du programme de formation. Souvent, les cours ne comprennent pas de post test pour évaluer si le cours a amélioré les compétences. Sans un test final, les évaluations qui ne trouvent

aucun effet de la formation conduisent à des résultats ambigus : il se pourrait que les conducteurs n'aient pas appris de nouvelles compétences pendant le cours, ou il se pourrait que le cours ait été un succès pour enseigner des compétences, mais, que pour une raison quelconque, les conducteurs n'appliquent pas ces compétences au cours de la conduite quotidienne.

Certains programmes comprennent des éléments qui peuvent augmenter le risque d'accident. Par exemple, le Montana a récemment commandité une étude longitudinale sur l'évaluation d'un cours de conduite défensive qui comprenait la formation au dérapage et d'autres compétences techniques (Kelly, 2005), malgré les préoccupations soulevées par ce type de formation dans des recherches antérieures (Gregersen, op. cit.; Katila et al., op. cit.).

En outre, le contenu et l'étendue de la formation varient sensiblement entre les cours, même parmi les cours qui paraissent similaires, ce qui ne permet pas de comparaisons fiables entre les évaluations. Par conséquent, certaines évaluations vont montrer que les taux d'accidents ont diminué, d'autres qu'ils ont augmenté, et d'autres ne trouvent aucun effet ; il est difficile d'évaluer si cela est dû à des effets véritablement distincts de différents programmes ou à des problèmes méthodologiques dans les évaluations.

1.4 Conclusions

La plupart des évaluations de formations post permis des conducteurs ne sont pas parvenues à trouver une relation entre la formation des conducteurs et le taux d'accidents ultérieurs (Christie, 2001; Ker et al., 2005; Mayhew et Simpson, 2002; Roberts et Kwan, 2008). Ceci a pu être interprété comme la preuve que la formation des conducteurs ne pouvait pas améliorer la sécurité et a pu inciter certains décideurs à remettre en question la valeur de la formation des conducteurs. Cette position doit être nuancée :

- Tout d'abord, l'efficacité de la formation peut être évaluée à partir de deux perspectives distinctes: améliore-t-elle les compétences cibles (ex. les manœuvres) ou la sécurité sur la route ? Cette distinction est importante, parce que certains types de formation (ex. les formations procédurales) peuvent améliorer les compétences de conduite, mais pas la sécurité, tandis que d'autres formations (ex. la formation à l'insight) améliorent apparemment la sécurité sans influencer la compétence. Idéalement, la formation des conducteurs devrait améliorer et la sécurité et le niveau de compétence.
- En second lieu, il apparaît que les différents types de formation améliorent certains aspects de la sécurité des conducteurs novices à différents stades d'expérience de la conduite et que de tels programmes doivent être adaptés à des populations spécifiques. Ainsi, Groeger et Banks (2007) suggèrent qu'il est irréaliste de s'attendre à ce que les compétences enseignées dans la formation initiale puissent avoir un effet significatif sur la sécurité dans la phase post permis. En effet, les circonstances de conduite dans cette phase sont sensiblement différentes de celles de la formation initiale.

Pour résumer :

1. lors de la formation initiale, l'accent devrait être porté davantage sur la sécurité que sur le développement des compétences.
2. les programmes de formation à court terme ne devraient pas être considérés comme un substitut pour l'acquisition d'une expérience importante sur la route. L'entraînement des compétences procédurales peut améliorer la capacité de maniabilité du véhicule et la conscience de la situation, il peut également favoriser l'excès de confiance.
3. il pourrait également être intéressant de réaliser une évaluation systématique et bien contrôlée de la formation à la résilience, compte tenu des travaux qui suggèrent qu'elle puisse avoir un effet protecteur à long terme.

4. les formations cognitives semblent améliorer à la fois la perception des dangers et la conscience de la situation chez les jeunes conducteurs novices, mais des recherches supplémentaires sont nécessaires pour évaluer si cela conduit à un risque d'accident réduit.
5. la formation à l'insight est notamment utile pour réduire l'excès de confiance, mais nécessite aussi une évaluation plus rigoureuse.

2. Études françaises sur les dispositifs post permis

En France, il n'existe que peu de travaux sur les dispositifs post permis. Les trois études suivantes posent les bases d'une réflexion sur trois dimensions : l'évaluation d'un dispositif expérimental français mis en place dans les années 90 ; les compétences à développer prioritairement chez les conducteurs après le permis de conduire et chez les formateurs en charge des formations ; la façon d'y parvenir ; enfin, les avis et attentes des jeunes conducteurs sur ces formations.

2.1 Évaluation du dispositif expérimental de rendez-vous d'évaluation à destination des conducteurs novices et expérimentés

Note sur les formations post-permis de conduire (DSCR, 1998)

Il s'agissait pour la DSCR de proposer un cadre de référence pour les formations de perfectionnement à la conduite déjà existantes, développées par des organismes privés à la demande d'entreprises ou de particuliers. Cette perspective d'un complément de formation pour l'ensemble des conducteurs intervenait au même moment que l'instauration de l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs novices responsables d'infractions (lors de la commission d'une infraction entraînant la perte d'au moins trois points).

Le cahier des charges établi par la DSCR à la suite de différentes consultations, comprenait un programme de formation destiné aux formateurs/animateurs des stages labellisés et un programme de formation commun aux rendez-vous d'évaluation (à destination des jeunes conducteurs) et aux rendez-vous de perfectionnement (à destination des conducteurs expérimentés). Ce programme comportait un audit de conduite sur route ouverte et un temps de formation en salle sous forme de réunion-discussion. Les objectifs de ces deux phases s'inspiraient du Programme national de formation à la conduite (PNF) et des niveaux hiérarchiques de la matrice GDE en matière de compétence, de facteurs d'accroissement du risque et d'auto-évaluation. La labellisation de l'établissement impliquait le respect des clauses du cahier des charges.

L'expérimentation portait également sur le coût et le financement de ces stages : comment déterminer un équilibre entre la part prise en charge par les conducteurs et celle prise en charge par des organismes prescripteurs (assureurs, entreprises, collectivités...) ?

L'ensemble du dispositif reposait sur le volontariat, pour les différents acteurs du système. Les préfetures avaient un rôle de diffusion du cahier des charges, d'information des acteurs, de labellisation d'une expérimentation limitée dans la durée (un an) et un suivi des actions au plan local (impliquant des remontées d'informations vers la DSCR). En parallèle, une évaluation globale du projet était confiée à l'INRETS¹³, aux fins d'apprécier au plan statistique et scientifique l'impact réel de ces actions sur le comportement des conducteurs ainsi que sur leur accidentologie¹⁴.

Évaluation qualitative des rendez-vous d'évaluation post-permis pour les conducteurs novices (Chatenet, 2001)

Cette étude rend compte de l'analyse qualitative relative à la mise en œuvre des rendez-vous d'évaluation (RVE) et à l'application du cahier des charges, dans un objectif de généralisation de cette expérimentation.

¹³ Institut national de recherches et d'études sur les transports et leur sécurité, aujourd'hui intégré à l'IFSTTAR

¹⁴ En référence à une note de la DISR en date du 9 juillet 1999

L'étude repose sur des entretiens avec les organisateurs, des observations de stages et un questionnaire administré à de jeunes stagiaires (satisfaction, suggestions de modification des RVE, changements prévus dans leur façon de conduire et caractéristiques socio-démographiques). Trente-six entretiens ont été recueillis, onze observations de stages menées, trois journées de formation de formateurs observées et quatre-vingt deux questionnaires administrés à de jeunes participants, une vingtaine ayant été contactés ensuite par téléphone. Ont été explorées les dimensions organisationnelles (en particulier les différents modes de partenariats) et pédagogiques (contenus, méthodes, outils, techniques d'animation, formation des animateurs, etc.) du dispositif.

Cette première évaluation révèle de nombreuses difficultés dans le dispositif des RVE au bout d'un an et demi :

- un faible investissement des acteurs : du fait de l'absence de lisibilité quant à la pérennité du financement du dispositif ; de l'absence de mesures incitatives ; du fait d'une position peu claire par rapport aux mesures déjà existantes (rendez-vous pédagogiques de l'AAC¹⁵ et stages de sensibilisation à la sécurité routière durant la période probatoire)
- des difficultés de mise en place des partenariats (collectivités-assureurs-organismes de formation) et manque de cohérence au niveau national, inter régional ou local.
- une grande hétérogénéité des pratiques pédagogiques malgré le cahier des charges détaillé, que ce soit pour les RVE ou pour les formations d'animateurs.
- Une faiblesse de l'échantillon du côté des usagers mobilisés, même si l'appréciation des trente-deux jeunes interrogés était globalement positive, ce qui ne permet pas de conclure sur l'efficacité des stages mais souligne déjà des différences fondamentales en fonction du mode de recrutement des stagiaires (via leur assurance ou sur la base du volontariat).

« Le bilan que l'on peut dresser de l'expérimentation initiée depuis plus d'un an et demi est donc médiocre. Son déroulement apparemment chaotique peut être attribué à la coexistence d'initiatives locales, de partenariats nationaux et d'expériences de formation engagées depuis plusieurs années. De surcroît, on a vu que la réalisation de RVE et RVP repose sur des fondements pédagogiques et théoriques différents. D'après les témoignages recueillis, la réalisation de RVE poserait deux problèmes spécifiques à la population à laquelle ils s'adressent, c'est-à-dire les conducteurs novices : le problème de financement et du recrutement », (Chatenet, 2001, p.45).

Évaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés (Chatenet, 2002)

Cette seconde étude s'est penchée plus spécifiquement sur l'évaluation des rendez-vous de perfectionnement (RVP) mis en place pour les conducteurs ayant obtenu leur permis depuis au moins dix ans. Le schéma proposé pour le stage ainsi que ses objectifs sont quasiment identiques à ceux du RVE. Cependant, le contenu du programme insiste davantage sur l'actualisation des connaissances (réglementation, infrastructure, technologie et influence de l'état physiologique et psychologique sur la conduite d'un véhicule).

Cette recherche étudie les spécificités propres aux RVP par rapport aux RVE et resitue les RVP dans le contexte des mesures existantes (récupération de points ou alternative aux poursuites judiciaires).

Combinée aux éléments recueillis sur les RVE (voir étude précédente), elle repose également sur l'analyse d'entretiens semi-directifs auprès d'organismes et d'animateurs et sur l'observation de stages dans cinq départements.

Les éléments étudiés et recueillis portent sur des modèles de partenariat (État/collectivités locales, compagnies d'assurance, entreprises), des exemples de RVP (objectifs, type d'intervention, procédé pédagogique, activités proposées, déroulé des sessions), des méthodes et approches utilisées. Onze propositions concrètes sont retenues pour une mise en œuvre optimale du dispositif.

Comme dans la première phase d'évaluation, les lacunes constatées ont trait à l'absence de perspectives des RVP qui limite les initiatives ; au difficile cheminement des directives nationales au plan local (manque d'informations, manque d'acteurs concernés et quelques résistances locales) ; à la

¹⁵ Apprentissage anticipé de la conduite

diversité des pratiques pédagogiques ; aux insuffisances constatées en matière d'animation de groupe et d'adaptation au public visé (Chatenet, 2002, pp.47-48). Les expériences qui fonctionnent reposent sur un partenariat actif et souvent ancien, plutôt à l'initiative d'organismes que de financeurs. Les conducteurs interrogés (92 novices et 53 expérimentés) confirment que la demande d'une formation continue pour les conducteurs existe réellement.

Sur ces différents aspects et dans une perspective de généralisation des RVE et des RVP, les propositions sont les suivantes:

1. Différencier plus clairement les mesures existantes à l'encontre du conducteur novice et les positionner sur le continuum éducatif (formation initiale et accompagnée pour les RDV pédagogique de l'AAC, formation complémentaire pour les RVE et démarche de réhabilitation pour les stages de récupération de points), quitte à revoir le modèle d'accès à la conduite et la délivrance du permis de conduire ;
2. Élaborer un cahier des charges différent pour les RVE (modèle d'accès à la conduite) et les RVP (formation continue via les assurances, les entreprises et les associations) ;
3. Effectuer un recensement exhaustif (avec un descriptif) des actions proposées aux conducteurs sur l'ensemble du territoire pour une meilleure lisibilité et homogénéité de l'ensemble ;
4. Encadrer la procédure de labellisation par les services préfectoraux en limitant le cahier des charges aux conditions organisationnelles ; les critères pédagogiques étant du ressort des pédagogues, dans le cadre d'un référentiel partagé ;
5. Réaffirmer des repères théoriques et situer les RVE dans le domaine de la prise de conscience, du développement et de la stabilisation de compétences (anticipation, perception et détection des dangers) et de valeurs personnelles ou de groupes (motivations, habitudes personnelles, normes de groupe, styles de vie) ;
6. Terminer systématiquement la phase d'audit en circulation réelle par un bilan en groupe, prévoir un bilan général de la session et inclure dans la fiche d'observation des critères plus comportementaux que techniques ;
7. Accorder une place importante aux échanges d'expériences entre les jeunes conducteurs, sur des sujets issus du quotidien et des styles de vie (vitesse, expérience de presque-accident, influence des passagers, conducteur désigné, etc.) et mettre à disposition des animateurs les outils adéquats ;
8. Pour les adultes, prendre en compte, dans la démarche pédagogique, l'importance des méthodes participatives et la prise en compte de l'expérience de ces conducteurs ; s'inspirer des méthodes propres aux stages de sensibilisation à la sécurité routière, tout en maintenant une distinction forte entre les deux catégories de conducteurs ;
9. Accroître les exigences au niveau des compétences des animateurs et distinguer la formation post permis pour les enseignants de la conduite titulaires du Bepecaser¹⁶ de celle des animateurs de stages de sensibilisation à la sécurité (psychologues ou titulaires du BAFM¹⁷) ; la question se pose également de la prise en charge financière de cette formation ;
10. Instaurer un dispositif de labellisation des activités d'enseignement de la sécurité routière et de la conduite de formation post permis (ce qui suppose de construire un référentiel ou d'aller vers des normes ISO)
11. Plus largement, réaffirmer la nécessité d'un cursus professionnel qui définisse un vocabulaire et des référents communs pour l'ensemble des formateurs intervenant en formation initiale ou continue des usagers (Chatenet, 2002, pp.50-57).

Au delà de ces deux évaluations qualitatives, le dispositif prévoyait un suivi administratif par les pouvoirs publics, la mise en œuvre des deux types de rendez-vous ainsi qu'un suivi quantitatif, confié à l'INRETS en lien avec l'ONISR, pour évaluer l'impact du dispositif sur le comportement et l'accidentalité. Nous n'avons pas trouvé trace de ces analyses.

¹⁶ Brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière

¹⁷ Brevet d'aptitude à la formation de moniteurs

2.2 Compétences à développer chez les conducteurs novices

L'équipe de Nancy-LISEC (Laboratoire inter-universitaire des sciences de l'éducation et de la communication) a réalisé des études sur les comportements des élèves des écoles de conduite face aux situations de formation (Hernja, 2005, 2007), afin d'apporter des éléments permettant d'envisager des approches pédagogiques différentes dans le champ des formateurs des conducteurs. Nous présentons ci-dessous les résultats de trois études porteuses d'enseignements et de propositions dans ce cadre.

Approche cognitive des comportements des élèves des écoles de conduite face aux situations d'apprentissage (Hernja, 2007).

La théorie opératoire de Piaget constitue le fondement théorique des approches proposées. Dans cette étude, trente-trois sujets de 18 à 20 ans sont placés dans différentes situations de conduite (théoriques et pratiques). Leurs comportements au volant sont ensuite analysés via la méthode de d'entretien d'explicitation. Il s'avère que la connaissance des règles du code de la route et les habiletés dans le maniement du véhicule, nécessaires à la maîtrise, ne semblent pas suffire à révéler le degré de compréhension des différentes situations. En d'autres termes, connaître une règle de conduite ne présage pas de son application et de sa compréhension.

La compréhension des situations de conduite et les prises de risques chez les conducteurs novices (Higél et Hernja, 2008).

Une autre étude a été réalisée par le même laboratoire sur des jeunes conducteurs novices (18-20 ans). Les résultats montrent que six mois après l'obtention du permis de conduire, avec une expérience d'environ trois mille kilomètres, plus du tiers des conducteurs novices se retrouvent en grande difficulté lors de situations de conduites complexes (par exemple, priorité de passage complexe dans un carrefour en croix sans signalisation ou insertion sur une voie rapide à partir d'une voie d'accélération). L'analyse des réponses des sujets permet de constater que les difficultés rencontrées se concentrent sur la maîtrise des actions dont les résolutions s'appuient sur les opérations intellectuelles de niveau formel (coordination des points de vue, opération hypothético-déductive).

Il est par conséquent intéressant d'examiner le lien entre la formation et le comportement après le permis. Les auteurs ont à ce titre construit, à l'attention des enseignants, un modèle hiérarchique des niveaux cognitifs de résolution des situations de formation. Ces niveaux sont inférés de l'analyse des comportements des sujets observés et analysés lors des études. Ils parlent de niveau stratégique lorsqu'il y a coordination d'actions mentales pour guider l'action et de niveau tactique lorsque l'action est liée à l'expérience acquise ou à des simplifications de la situation.

Les auteurs distinguent quatre niveaux :

- le niveau stratégique supérieur nécessite la mise en œuvre d'opérations mentales de niveau formel (coordination mentale, anticipation, application de règles complexes, capacité de remise en cause des règles ou invention de règles, etc.)
- le niveau stratégique inférieur est fondé sur des coordinations sensorimotrices et des raisonnements de niveau concret (cause à effet, application des règles, difficulté face à l'anticipation à partir d'hypothèses)
- le niveau tactique supérieur s'appuie sur l'expérience (sur-évaluation des capacités personnelles de conduite, recherche de solutions dans la réserve d'expériences)
- le niveau tactique inférieur est lié à des formes de simplifications ou de régressions cognitives (détournements de consignes, compréhension limitée des situations et des règles du code de la route, incompréhension des risques)

Les stratégies ou les tactiques de résolution sont différentes selon les personnes et leur capacité à traiter les éléments d'informations disponibles en situation. La maîtrise des situations est possible à partir de la mise en œuvre d'opérations mentales adaptées (niveau stratégique) ou encore d'un recours à l'expérience (niveau tactique supérieur). Les difficultés dans la maîtrise des situations se situent

essentiellement au niveau tactique inférieur, avec des personnes incapables de comprendre les situations à partir de la réflexion ou de l'expérience. Les personnes du niveau stratégique supérieur sont les seules à maîtriser les situations complexes que l'expérience ne recouvre pas.

En ce qui concerne les prises de risques, elles sont absentes au niveau stratégique supérieur et elles deviennent de plus en plus fréquentes à mesure que le niveau de résolution baisse et que la compréhension des situations est faible. La prise de risque au niveau tactique inférieur est problématique car elle concerne des personnes qui prennent des risques sans en avoir conscience.

La maîtrise des situations de conduite ne dépend pas simplement des compétences sensorimotrices ou encore d'automatismes. Les compétences nécessaires à la résolution des situations complexes sont également cognitives. Cela pourrait expliquer le fait que les personnes ayant des niveaux d'études élevés sont surreprésentées à la fois parmi les sujets capables de résoudre les situations théoriques et les situations pratiques. Les personnes ayant des niveaux d'études faibles sont deux fois plus souvent en difficulté dans les situations théoriques et trois à quatre fois plus souvent en difficulté dans les situations pratiques de conduite ou lors de confrontation aux situations complexes de la phase de conduite. En termes de prise de risque, la maîtrise des situations de conduite de niveau 2 (GDE) est insuffisante pour que les conducteurs puissent circuler sans risque. Les risques virtuels ou réels auxquels les conducteurs novices sont confrontés ne sont pas simplement la conséquence de violations du code de la route. Les risques sont liés à l'incapacité des sujets à comprendre les situations de conduite.

2.3 Compétences à développer chez les formateurs

Une étude sur « *l'analyse des activités et enrichissement des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite* » (EPEC), a été menée, entre 2007 et 2010 (Higelé, Sieffer et Hernja, 2011). Cette recherche comporte deux phases : la première a pour objet l'analyse des activités des enseignants de la conduite à partir de l'observation de leurs pratiques en situation, aussi bien en salle qu'en voiture, la seconde la construction d'exercices de remédiation à destination d'élèves en difficulté.

Cette recherche porte sur les modes de raisonnement des élèves des écoles de conduite et des conducteurs novices face à des situations complexes aussi bien en salle qu'en voiture.

Le plan d'expérimentation vise à déterminer et à discuter, au regard des déficits en termes de compréhension, les approches pédagogiques mises en œuvre par les enseignants face aux difficultés des élèves. Ont également été recueillis des éléments concernant diverses situations posant problème aux élèves au cours de la formation en salle ou en voiture. Ces situations étaient destinées à être exploitées lors de la seconde phase de la recherche.

Seuls onze des vingt-six enseignants participant à l'étude, dont trois des treize débutants, assurent des séances de formation en salle. Or les représentations qu'ont les enseignants des difficultés des élèves sont influencées par le fait d'animer ou non des séances de « code ». En effet, les enseignants qui n'animent pas de manière régulière considèrent, contrairement aux autres, qu'il n'y a pas de lien entre les difficultés des élèves en salle et en voiture. Ils estiment plutôt que l'apprentissage de la conduite dépend avant tout de l'acquisition de savoir-faire liés à la manipulation et à la maîtrise du véhicule.

Par ailleurs, tous les enseignants déclarent être confrontés à des élèves en grande difficulté mais leur repérage est souvent long, parfois consécutif à plusieurs échecs inexplicables à l'examen théorique, avec comme conséquence des abandons en cours de formation.

Les enseignants indiquent la nécessaire automatisation de certains savoir-faire lors de la partie pratique. Contrairement aux débutants, les enseignants expérimentés et ceux qui ont une expérience d'autres types de formation soulignent que ce qui est automatisé doit aussi être compris. Les enseignants revendiquent également la nécessité d'une prise en compte pédagogique des erreurs. Ils ont néanmoins des difficultés majeures à déterminer leur origine et à les analyser, particulièrement lorsqu'elles sont liées aux raisonnements mis en œuvre par les élèves.

L'analyse des discours des enseignants a permis de classer les élèves en trois groupes:

- les élèves capables d'un niveau de raisonnement élevé et qui traversent la formation sans accroc, réussissant les examens théoriques et pratiques avec un nombre d'heures en salle et en voiture limité ;
- les élèves ayant des difficultés ponctuelles, souvent par rapport à des situations complexes ;
- les élèves qui ont des difficultés majeures, souvent dans l'ensemble des situations et par rapport à plusieurs types de raisonnements. Ils sont fréquemment condamnés à des échecs répétés et parfois à des temps de formation de plusieurs années.

Les enseignants, qu'ils soient expérimentés ou débutants, sont conscients des difficultés qu'éprouvent leurs élèves à imaginer, anticiper ou comprendre. Ils ont relevé que certaines aptitudes intellectuelles telles que traiter plusieurs informations à la fois, tirer immédiatement les conséquences des informations perçues, imaginer des véhicules virtuels, sont difficilement mises en œuvre chez une partie des élèves.

Les enseignants ont retenu trois des situations repérées à l'issue de la première phase: distance de sécurité par rapport à un véhicule circulant à allure lente, insertion sur une voie rapide, passage à hauteur d'une intersection sans visibilité. Ils ont également souhaité réfléchir à la manière d'enseigner le dépassement, situation qu'ils rencontrent rarement durant l'apprentissage mais qui présente de forts enjeux pour la sécurité des conducteurs novices.

Les exercices construits avec les enseignants sont de trois types:

- des exercices en salle,
- des exercices d'observation et d'analyse,
- des exercices en voiture.

Les exercices en salle sont centrés sur la compréhension des règles de circulation et la prise de conscience des risques. Ils sont utilisés en groupe selon des modalités précisées pour chacun d'eux.

Les exercices d'observation consistent à aller sur le terrain pour comprendre, par l'observation, les comportements des autres conducteurs. Lorsque l'observation directe est impossible ou difficile, le travail est fait à partir de photographies. Ces exercices font le lien entre les exercices en salle et ceux en voiture.

Les exercices en voiture visent la maîtrise de situations de conduite complexes. Ils sont centrés sur la compréhension des règles de conduite. Dans le but de favoriser la prise de conscience des risques, ils peuvent être menés concomitamment avec plusieurs élèves.

Plusieurs enseignants soulignent que la mise en œuvre des exercices en salle a des effets positifs sur les comportements des élèves lors de la formation pratique. Le travail en salle permet, en particulier, de réduire le nombre et la durée des explications en voiture pour les élèves en difficulté mais également pour les autres (par exemple, l'utilisation du rétroviseur avec les distances de sécurité).

Il serait donc utile de construire des liens entre l'enseignement en salle et en voiture, au-delà des objectifs liés à la seule réussite aux examens. Le travail en salle peut être, tout au long de la formation, utile à l'apprentissage en voiture. La pratique de la conduite peut également aider les élèves à comprendre les règles et à prendre conscience des risques.

Conclusions

Les difficultés de conduite et la prise de risque chez les conducteurs novices ne sont pas seulement liées aux caractéristiques propres à la jeunesse. Le déficit de compréhension des situations de conduite peut être constaté six mois après le passage du permis de conduire et mis en lien avec différents niveaux d'opérations intellectuelles. En fonction du niveau auquel se situe le conducteur novice, il peut se mettre en danger ou prendre des risques sans même en avoir conscience.

2.4 Attentes des conducteurs novices en matière en prévention

Cette étude réalisée par l'agence de communication d'entreprises ANACOM pour le compte de la Macif constitue une tentative pour comprendre les raisons pour lesquelles certains conducteurs novices

s'avèrent difficiles à convaincre lorsqu'il s'agit de participer à des sessions de stage basées sur le principe des groupes de parole. Les avis des parents ont également été sollicités.

Les automobilistes novices, contrairement aux conducteurs récents de deux-roues motorisées, semblent peu enclins à prendre des risques de manière délibérée. Toutefois, leurs discours laisse apparaître une sous-estimation des risques auxquels ils sont exposés.

A contrario, les conducteurs de deux-roues à moteur adoptent délibérément des pratiques à risque et la conscience qu'ils ont du danger s'estompe rapidement après l'obtention du permis de conduire.

Les lacunes dans la formation à la conduite sont perçues, elles portent exclusivement sur des aspects techniques. Des attentes existent pour un complément de formation sauf parmi les plus jeunes, conducteurs de deux-roues de moins de 50cm³, plus réticents à l'égard de la prévention. Elles portent sur un complément de formation pratique dans l'objectif d'apprendre à faire face à des situations critiques.

Le principe du stage de sensibilisation est très bien accueilli à condition qu'il soit assorti d'incitations financières : bons d'achat d'essence, réduction sur la cotisation d'assurance, réductions pour l'achat d'équipements de sécurité chez les conducteurs de deux-roues à moteur.

En ce qui concerne les modalités du stage, le principe d'un groupe de parole est unanimement rejeté au profit de mises en situation concrètes, en conditions réelles ou sur simulateur, complétées par des témoignages, des images chocs et de la communication persuasive (spots publicitaires). Il y a un consensus autour de la durée du stage qui est de l'ordre d'une demi-journée avec un nombre de participants réduit (autour de dix).

Les attentes des parents diffèrent peu de celles de leurs enfants : elles sont partagées quant à l'utilité d'actions de prévention pour leurs enfants, considérant qu'ils sont déjà très avertis des dangers encourus. Les modalités envisagées pour une action de prévention sont les mêmes que celles énoncées précédemment : témoignages, images chocs, stages éventuellement.

Cette étude rejoint les résultats d'une étude par questionnaire réalisée aux Pays-Bas auprès de conducteurs ayant participé à un stage de perfectionnement (Goldenbeld, 1995) et qui avait conclu que les motivations les plus importantes étaient les suivantes :

- en apprendre davantage sur la conduite sûre et la manière d'éviter les situations d'urgence
- en apprendre davantage sur la maîtrise du véhicule
- en apprendre davantage sur la manière de conduire dans une situation d'urgence

On retrouve à travers ces résultats une vision de la conduite qui peut être qualifiée de « traditionnaliste » en termes de méthodes comme de résultats. L'accent est mis sur le développement des compétences de maniement du véhicule et la conscience des limites (de la route, du véhicule). Les conducteurs souhaitent apprendre « quelque chose » qui augmente leurs capacités de conducteurs et qui se situe davantage du côté des compétences techniques que du côté des compétences cognitives ou psychologiques. Compétences qui peuvent être contre-productives du fait de la surestimation de soi qu'elles peuvent engendrer chez les jeunes conducteurs. La question qui se pose est de savoir dans quelle mesure il faut tenir compte de ces avis : offrir aux gens ce qu'ils attendent, avec le risque que cela les renforce dans leurs convictions ou que cela ne serve à rien, ou aller à contre-courant et courir le risque d'avoir un biais de sélection important dans la participation aux actions avec des gens déjà avertis et convaincus, en laissant de côté les profils à « haut risque ».

II- DESCRIPTION DES DISPOSITIFS POST PERMIS À L'INTENTION DES CONDUCTEURS NOVICES.

1. À l'étranger

1.1 Dispositif obligatoire: l'exemple de la Suisse

Dans les trois pays où nous avons effectué notre mission, il existe des directives réglementaires très strictes sur les formations post permis, qui concernent surtout les formations obligatoires. Ce sont les ministères des transports qui prescrivent ces réglementations. Nous reproduisons à titre d'exemple et d'illustration les directives nationales suisses sur le référentiel de formation du post permis dans les pages suivantes. On voit qu'elles sont très détaillées et concernent tous les aspects des stages :

- les centres, leur accréditation, la surface des locaux, les équipements, les caractéristiques des circuits, les assurances, les garanties de la qualité.
- les programmes des deux jours de la seconde phase, les objectifs, la durée et les procédures pour la mise en place des exercices
- les formateurs, leurs formations initiales et continues, les sujets de l'examen psychopédagogique

Le 27 octobre 2004, le Conseil fédéral suisse a introduit le permis de conduire à l'essai avec une période probatoire de trois ans. Quant au permis de conduire d'une durée illimitée, il n'est délivré qu'aux personnes qui auront participé à tous les cours de formation complémentaires prescrits par le Conseil fédéral et qui n'auront commis aucune infraction aux règles de la circulation routière entraînant une annulation de l'autorisation de conduire.

L'exécution ainsi que la garantie de la qualité relèvent des compétences des cantons (art. 27g OAC) qui ont pour mission de mettre en place des structures répondant à des critères uniformes en ce qui concerne les organes de formation, les organisateurs de cours et la formation des animateurs.

Les personnes désireuses d'organiser des cours de perfectionnement doivent être agréés par l'autorité compétente de leur canton de domicile et les cours doivent être conçus selon le programme cadre prévu par la réglementation définie. Les descriptions des contenus s'appliquent par analogie aux cours pour conducteurs de voitures de tourisme ou pour motocyclistes. Il appartient aux organisateurs d'élaborer les programmes détaillés.

Pour les formateurs, l'admission au cours de formation est régie par l'art. 64b, al. 2 et 3, OAC. La personne qui remplit les conditions doit se présenter à un test d'aptitude socio-pédagogique auprès d'un organe de formation pour animateurs. Le test d'aptitude socio-pédagogique est organisé par les cantons. La formation dure 19 jours au total.

Dans le sens d'une pratique uniforme, les cantons exemptent les personnes suivantes du cours des modules préparatoires : les moniteurs d'auto-école et les experts de la circulation, les titulaires du certificat d'« eco-coach », les instructeurs diplômés du CSR et les moniteurs d'auto-école de la cat. IV.

L'examen donnant droit au certificat de compétence est mis sur pied par les organes de formation et a lieu sous la surveillance des cantons.

Les personnes désirant former des animateurs doivent être reconnues par l'OFROU qui apprécie les dossiers de candidature. La reconnaissance de l'OFROU sera accordée s'il est établi que les objectifs de formation fixés à l'art. 64c OAC pourront être atteints grâce à l'engagement d'enseignants compétents.

La surveillance et le contrôle de la qualité ressortissent aux cantons et se fondent sur l'art. 27g OAC. Ces derniers vérifient les demandes des candidats à l'ouverture de centres de formation en collaboration avec l'OFROU. Ils évaluent périodiquement, et à court terme si nécessaire, le système garantissant la qualité des organisateurs de cours. Ils examinent les communications des participants au sujet des expériences faites lors des cours de formation complémentaire.

En livrant la reconnaissance par voie de décision, l'OFROU perçoit un émolument (débours compris) en vertu de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFROU (RS 741.091). Les organes de formation participent, au prorata, aux coûts de la garantie de la qualité et des mesures de surveillance.

Les coûts de l'étude des conditions d'admission (y compris le test d'aptitude socio-pédagogique) au sens de l'art. 64b OAC, de la formation elle-même, de la mise sur pied des examens finals au sens de l'art. 64d OAC ainsi que de la délivrance de l'autorisation d'exercer une activité d'animateur sont à la charge des candidats. Les cantons perçoivent des émoluments pour leurs dépenses.

Les organisateurs de cours participent, au prorata, aux coûts de l'étude des conditions d'admission, de la délivrance de l'autorisation ainsi que de la garantie de la qualité et des mesures de surveillance. Les cantons perçoivent des émoluments à cet effet.

1.2 Modalités d'incitation pour les conducteurs dans les dispositifs facultatifs

Les cours volontaires, qu'il s'agisse d'entraînement à la conduite, de perfectionnement, de conduite défensive ou de discussion de groupe sont généralement « offerts » par des acteurs privés qui essaient de motiver les jeunes par diverses incitations : primes d'assurance, vouchers, etc.

Le tableau suivant résume les types de formation volontaires ainsi que leurs durées dans divers pays européens et autres.

Pays	Cours volontaires	Durée du cours
Allemagne	entraînement à la conduite sécuritaire	8 h (un jour) ou 3 sessions (9h)
Grande-Bretagne	entraînement en situation réelle ("Pass plus")	de 6 h à plusieurs jours
Belgique	entraînement à la conduite sécuritaire ("on the road")	un jour (5h)
Hongrie	entraînement à la conduite sécuritaire	un jour
Islande	discussion de groupe	un jour, ou 3 sessions (14 h)
Australie (Victoria)	entraînement optionnel	
Nouvelle-Zélande	conduite commentée, défensive	9 ou 4 h

Grande-Bretagne

Il n'y a dans ce pays que des formations et des dispositifs post permis facultatifs. L'Académie de conduite de Mercedes-Benz inclut une formation post permis et offre des prix réduits pour l'assurance et l'achat d'une nouvelle voiture.

Un modèle de formation volontaire, le "Pass Plus", offre aux conducteurs novices l'occasion d'améliorer leurs compétences de conduite dans des situations variées. L'accent est mis sur la consolidation des aspects qui n'ont pas pu être pratiqués de manière adéquate au cours de la formation initiale. Le thème central est l'identification des dangers. La formation comprend six modules: conduite en ville, conduite par tous les temps, conduite en milieu rural, conduite de nuit, conduite sur les doubles voies de circulation et conduite sur les autoroutes. Tous les modules sont réalisés en situation réelle de circulation. Certaines compagnies d'assurance proposent des réduction de primes; environ 10 à 15 pour cent des conducteurs novices font usage de ce programme.

Les évaluations par les assurances n'ont montré aucun effet positif des formations post permis. Le cours de Mercedes-Benz n'a pas été évalué.

Pays-Bas

Il n'y a pas de formation post permis obligatoire. Il y a quelques formations volontaires. Les jeunes conducteurs (ou leurs parents) peuvent décider eux-mêmes s'ils veulent suivre ces cours. Certaines compagnies d'assurance offrent un prix réduit pour assister à ces cours, et dans certains cas ils offrent un rabais sur la prime d'assurance pour les jeunes conducteurs qui ont suivi ces cours.

Belgique

En Belgique, les conducteurs novices sont invités à participer volontairement à un cours de 3,5 heures (" On-the-Road "), comprenant diverses manœuvres de conduite et de freinage d'urgence sur circuit; des réductions sur les primes d'assurances constituent une incitation pour la participation aux cours. Dix à quinze pour cent des conducteurs novices assistent à ce cours.

Italie

Pour les Italiens, il y a un malentendu : les améliorations des compétences du conducteur peuvent avoir des effets positifs, mais les améliorations de la performance de conduite des effets négatifs (cf. projet SUPREME). Il n'existe pas de programme national pour les formations post permis, ni obligatoires, ni volontaires, mais des initiatives existent au niveau régional : la région du Piémont a offert des cours de formation au dérapage (« corsi di guida de sicura ») pour les conducteurs novices (ces cours sont onéreux). La polémique est encore forte et le malentendu perdure entre experts et décideurs.

Suisse

Les Suisses ont essayé " un peu tout " pour augmenter le pourcentage de participants aux programmes volontaires : moins de 1% des automobilistes participent à ces stages ; de plus, on observe qu'une sélection s'effectue : les taux d'accidents sont comparés avant et après, et ce sont surtout les bons conducteurs qui participent. Les Suisses vont développer une campagne de deux millions de CHF pour les motiver.

Les assurances ont offert des stages aux motards acheteurs de Yamaha, qui n'en ont pas profité malgré la gratuité. Les autres incitations proposées par les assureurs n'ont pas eu davantage de succès.

L'idée la plus efficace selon les Suisses, c'est la collaboration avec les entreprises qui offrent des stages. L'Armée aussi, mais de façon plus ou moins obligatoire. Les entreprises proposent gratuitement des stages de perfectionnement à l'éco-conduite qui rencontrent du succès. Ces cours volontaires existaient avant les cours obligatoires de seconde phase; on ressent par ailleurs une forte demande pour des cours de conduite sur neige.

Autriche

Dans ce pays, les formations volontaires sont en augmentation car, selon les experts autrichiens, « il y a beaucoup de marketing. Les vendeurs de voitures, les assurances, offrent des vouchers, des discounts, c'est comme n'importe quel business! ».

Il existe des cours de conduite défensive proposés par le Kfv à Esso, Shell, etc., des compagnies pétrolières principalement, car elles ont des règles strictes de sécurité, mais aussi à la Croix-Rouge. Le programme type de ces formations consiste en des explications théoriques sur les techniques et stratégies de la conduite défensive et de l'entraînement pratique sur véhicule.

Les Autrichiens n'ont pas fait d'évaluations de l'impact de ces formations car elles sont encore trop peu nombreuses et concernent des conducteurs expérimentés ayant peu d'accidents ; en revanche, les évaluations de la procédure sont positives : les conducteurs sont satisfaits.

Allemagne

Diverses organisations (ADAC, Verkehrswacht , DVR) proposent des formations pour les conducteurs novices. Au cours de ces sessions d'une journée, les conducteurs novices participent à des exercices pratiques de conduite et à des discussions de groupe.

La formation à la conduite sécuritaire "Junge Fahrer" ("Jeunes conducteurs") offerte par l'ADAC traite des techniques de freinage sur différentes surfaces et des forces centrifuges qui agissent dans les virages.

La formation organisée par l'association des bénévoles Deutsche Verkehrswacht est proposée aux conducteurs novices avec une ou deux années d'expérience de conduite, mais aussi à d'autres groupes cibles (par exemple, les personnes âgées). Elle comprend des exercices pratiques et des discussions de groupe encadrées sont utilisées pour évoquer divers sujets (force centrifuge, évitement d'obstacles, techniques de freinage appropriées et conduite dans les virages) .

Le DVR a donné des lignes directrices et identifié des critères de qualité pour la conception de formations à la conduite sécuritaire. Ces éléments sont destinés à aider à l'élaboration d'une formation et permettent aux concepteurs concernés d'obtenir la certification du DVR.

Dans le cadre d'un projet qui a pris fin en 2010, les conducteurs novices de 13 des 16 Länder allemands ont pu assister à une série de séminaires de formation (Fortbildungsseminar für Fahranfänger) : cette mesure visait les conducteurs novices en période probatoire de deux ans (après l'obtention du permis), ainsi que ceux dont la période d'essai avait été étendue à quatre années pour cause d'infractions. Le séminaire comprenait trois réunions de groupe de 90 minutes chacune, un entraînement pratique de 60 minutes en situation réelle, et un total de quatre heures d'exercices pratiques de sécurité sur un circuit fermé. Malgré les incitations, les taux de participation sont restés faibles. L'évaluation a révélé que les participants présentaient ensuite un risque d'accident nettement plus élevé et qu'ils étaient plus susceptibles de commettre des infractions, en comparaison avec des non-participants du même âge présentant des caractéristiques identiques (Willmes -Lenz et al., 2009).

Un programme comparable « Jugend fährt sicher » (« Jeunes conducteurs en toute sécurité ») avait déjà été testé en Allemagne au début des années 1990. Il était destiné à encourager des attitudes adaptées chez les participants, comme un moyen pour prévenir une possible surestimation des compétences de conduite et une augmentation de la propension à la prise de risque. L'évaluation ultérieure n'a trouvé aucune preuve d'une amélioration du comportement des participants lors de la période analysée, douze mois après la participation au programme (Leutner et al. 2009).

Les évaluations ne sont donc pas très positives : les jeunes conducteurs continuent à commettre des infractions. Les résultats de la fréquence du récidivisme n'ont pas été publiés, par décision politique, car selon les experts allemands, "c'est un business, un marché pour les formateurs, ils ont fait du lobbying auprès de la CDU ! Le Bast n'a pas été impliqué dans l'évaluation"...

Afin de motiver les jeunes à participer aux stages volontaires, les Allemands ont tenté de raccourcir la période de probation, de deux ans à un an, mais les évaluations en 2003 et en 2009 ont été négatives : les participants avaient plus d'accidents et d'infractions que le groupe contrôle.

1.3 Les programmes en Europe et leur transposition dans la matrice GDE.

Nos observations en Autriche et en Suisse des stages de seconde phase sur deux jours montrent qu'effectivement ces programmes permettent d'atteindre les niveaux 2, 3 et 4 de la matrice en travaillant des compétences différentes par rapport à la formation initiale. Les méthodes et contenus pour atteindre cet objectif sont détaillés ci-dessous.

Objectifs et contenus

Les formateurs précisent dès le début du stage que l'objectif est de travailler sur le comportement (le sien ou celui de ses pairs), et non sur la technique de conduite.

L'auto-évaluation est utilisée au travers d'exercices qui permettent au jeune conducteur de comparer le sentiment qu'il a de sa performance avec la réalité révélée par des enregistrements de données :

Illustration : exercices concernant le thème de la vitesse

Exercice 1 : sur une portion du circuit, on demande au sujet de rouler compteur masqué, une première fois à 30 km/h puis une seconde fois à 50 km/h. Un radar enregistre les vitesses du véhicule. Chacun commente ensuite sa propre performance et ses sous ou surestimations.

Exercice 2 : la formatrice demande à chacun de positionner sa voiture derrière une autre voiture, comme lorsqu'il roule à 40 km/h en ville. On dispose des marques sur le bord de la piste. Puis les deux voitures roulent à 40 km/h sur deux voies parallèles. L'une des deux doit stopper brutalement au signal donné. Dans la quasi totalité des cas, la voiture de derrière va au-delà de la marque posée par le sujet et ce dernier s'aperçoit qu'il serait entré en collision avec la voiture le précédent.

Exercice 3 : les mêmes principes sont appliqués sur piste mouillée (les surfaces glissantes sont un enjeu plus important en Suisse qu'en France). Des marques sont préalablement disposées au bord de la piste. Les conducteurs doivent "deviner" à quelle distance ils vont s'arrêter après le signal donné. L'exercice est réalisé à différentes vitesses. Les conducteurs et leurs passagers échangent les rôles au cours des exercices.

Exercice 4 : en virage sur piste mouillée, les sujets doivent prédire à quelle vitesse ils peuvent prendre le virage sans sortir des cônes, puis l'exercice est répété jusqu'à ce que la bonne vitesse soit trouvée (celle permettant de respecter les cônes).

A la suite de chaque séance, la formatrice met en relation l'exercice avec les situations de conduite réelles. On évite ainsi les impasses précédentes des exercices sur circuit basés sur l'amélioration de la performance, on renforce l'auto-évaluation et on atteint les objectifs du niveau 2 de la matrice.

Illustration: exercices concernant le thème de l'alcool

Le dernier exercice de la première journée consiste à utiliser les lunettes simulant les effets de l'alcool : les participants doivent marcher entre des obstacles, attraper une balle. Cet exercice est vécu sur un mode très ludique et peu pris au sérieux : en effet, ces lunettes « déformantes » ne reproduisent pas la réalité des expériences vécues en état d'ivresse. L'expérience sert à introduire des explications sur les effets de l'alcool sur la conduite et la réglementation (depuis le 1er janvier 2014, le conducteur en permis probatoire doit avoir une alcoolémie à zéro)

Illustration: exercices concernant le thème de l'éco-conduite (niveau 3 de la matrice GDE)

L'exercice d'éco-conduite est le suivant : le jeune conducteur conduit vingt minutes, en présence de ses pairs qui procèdent à des enregistrements (nombre de changements de vitesse, nombre d'arrêts, consommation d'essence). Cette séquence sur route est suivie d'une heure d'enseignement théorique en salle au cours de laquelle le formateur informe des données enregistrées. Un re-test est réalisé dans les mêmes conditions, les mêmes mesures sont enregistrées pour constater l'évolution en termes de sécurité et de consommation de carburant.

Méthodes

Nous présenterons ici des méthodes recommandées par les consensus d'experts, appliquées dans les stages post permis observés.

La participation des jeunes et la prévention par les pairs

Cet aspect est présent dès le début des stages, lorsque les jeunes commencent à remplir une fiche (nom, prénom, domicile, profession, hobby, ancienneté du permis, nombre de km déjà parcourus, usage de la voiture, attentes), mais, pour chaque sujet, c'est le voisin qui doit le présenter au reste du groupe (méthode de la présentation croisée). Les règles de vie lors du stage sont explicites : laisser parler les gens, s'écouter les uns les autres, ne pas oublier de sourire! Oui, ce n'est pas parce que c'est obligatoire qu'il faut perdre sa bonne humeur! Respecter les gens (« que veux-tu dire ? »), accepter l'avis des autres, les différences; la confidentialité et le non jugement (principes de l'écoute active). Ces deux derniers points favorisent certainement une expression plus libre et plus sincère des jeunes, ce qui facilite le travail d'auto-évaluation.

Le coaching et l'évaluation par les pairs

Chaque sujet conduit vingt minutes avec deux pairs participants passagers à l'arrière et le formateur à l'avant.

Le coaching et l'évaluation par les pairs sont fondés sur la fenêtre de Johari : il s'agit d'une méthode de représentation de la communication entre deux entités. Elle a été créée par Joseph Luft et Harrington Ingham en 1960. Le mot "Johari" est d'ailleurs tiré des premières lettres des prénoms de ses inventeurs. Elle est basée sur une approche de programmation neuro-linguistique (PNL), et est utilisée principalement en marketing, et en formation de commerciaux. La fenêtre de Johari sert à classer les différentes informations sur une personne: les informations dont la personne dispose sur elle-même (zone publique et cachée), les informations dont elle ne dispose pas (zone aveugle et zone inconnue).

Les jeunes remplissent d'abord un questionnaire d'auto évaluation reproduit ci-dessous :

Le profil de conducteur :

	Véhicule : conduire	Toujours	Fréquent	Parfois	Rare
1	Je vérifie l'état de mon véhicule avant de prendre la route (pneus, ampoules, niveaux, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Ma position de conduite est adéquate (siège, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Je maîtrise mon véhicule (démarrer, s'arrêter, freiner, ch. de vitesses, trajectoires, tenue du volant, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Environnement : bien conduire	Toujours	Fréquent	Parfois	Rare
4	Je respecte les règles de la circulation (lois, priorités, signaux, marquages, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	J'adapte mon comportement aux conditions de la circulation (météo, état de la chaussée, horaires,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	lieux, etc.)				
6	J'adapte mon comportement aux autres usagers (conducteurs, piétons, enfants, ouvriers, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Je suis distrait par mes passagers (discussions, distractions, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Je suis influencé par les autres conducteurs (tensions, nervosité, agressivité, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	J'adapte un comportement respectueux de l'environnement (économie de carburant, bruit, pneus, freins, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Soi : bien se conduire	Toujours	Fréquent	Parfois	Rare
10	Je prends des risques (rechercher et dépasser ses limites... se mettre et/ou mettre les autres en « danger », etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Je montre clairement mes intentions dans la circulation (clignotants, placement, vitesse d'approche, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	J'adapte mon comportement aux différentes situations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Je tolère les erreurs des autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Je suis vigilant par rapport au danger (concentration, attention, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15	Je qualifierai mon style de conduite de (2 réponses possibles)	Tendu <input type="checkbox"/>	Prudent <input type="checkbox"/>	Dynamique <input type="checkbox"/>	Téméraire <input type="checkbox"/>
----	--	--	--	--	--

Puis, chacun des trois jeunes conduit vingt minutes sur route ouverte et les deux autres participants passagers à l'arrière remplissent ensuite la feuille de feedback (retour) :

1. Ma voiture, c'est mon outil de travail. Si je n'ai plus de voiture, je perds mon travail. Est-ce que je pourrais lui prêter ma voiture à la façon dont il/elle vient de conduire ?

Oui

Non

2. Je pourrais sans doute dormir sur le siège arrière même lors d'un long voyage jusqu'en Espagne par exemple.

Oui

Non

3. Je lui confierais sans doute mes frères et sœurs ou mes enfants pour se rendre une journée à Europa Park.

Oui

Non

Son style de conduite : _____

Pour t'aider, sois attentif par exemple à la position de conduite, à l'observation, à l'adaptation de la vitesse, au respect des distances, aux priorités, au placement du véhicule, au comportement.

Pour conclure, on peut espérer que cette confrontation avec l'évaluation par ses pairs puisse aider le jeune à améliorer son auto-évaluation.

Conclusions sur la mise en œuvre de la matrice GDE

Les exercices décrits ci-dessus et les méthodes utilisées permettent de mieux atteindre les niveaux 2 et 3 de la matrice, en évitant les impasses des centrations sur le pilotage et les savoir-faire techniques. Par la confrontation avec les mises en échec, avec les retours et le coaching des pairs, on peut espérer améliorer l'auto-évaluation et atténuer les évaluations peu réalistes de soi.

Nous exprimons deux réserves en ce qui concerne l'atteinte des compétences des niveaux supérieurs :

1. ce n'est pas parce qu'une compétence d'un certain niveau est travaillée par le formateur que tous les jeunes participants vont nécessairement la mettre en pratique ensuite ; par exemple, pour l'éco-conduite en Suisse, alors que l'exercice vient d'être terminé et que le jeune a pu se rendre compte qu'il a utilisé moins d'essence en appliquant les règles de l'éco-conduite, le formateur demande aux jeunes s'ils vont mettre en œuvre cette pratique dans l'avenir, plusieurs jeunes ont répondu qu'ils n'en avaient pas l'intention car ils trouvaient cela "mou", "lent" !
2. pour les problèmes de comportements plus sévères relevant du niveau 4 (addictions, pathologie), un stage collectif de deux jours n'est pas suffisant pour "guérir" le jeune conducteur. Ces problèmes relèvent d'approches individuelles spécifiques, intensives (comme le préconisait le rapport Bestpoint, op. cit.) et dans la durée.

1.4 Efficacité/efficience des dispositifs européens

Les programmes obligatoires pour les jeunes conducteurs novices :

Il est difficile de tirer des conclusions univoques à partir des travaux sur l'efficacité et l'efficience des formations post permis : si certains effets positifs de diminution des accidents ont pu être observés en Suisse et en Autriche, ce n'est pas le cas en Allemagne ou en Belgique. Même lorsqu'un effet positif est constaté, l'analyse montre qu'il est difficile d'en attribuer le bénéfice seulement au stage de formation post permis.

Une raison majeure à cet état de fait tient à la grande difficulté méthodologique des travaux voulant mettre en évidence l'impact d'un stage post permis sur l'implication accidentelle des jeunes conducteurs novices et isoler l'effet du stage, tant les facteurs de confusion potentiels sont nombreux.

Lorsque la mesure est obligatoire, tous les jeunes sont concernés ; on ne peut donc constituer un groupe contrôle valide et on en est donc réduit à une comparaison avant/après. A cela s'ajoute la tendance systémique à la baisse de l'insécurité routière dans les pays concernés par ces formations post permis (où les mesures telles que les radars ou l'intensification des sanctions ont eu, elles aussi, un impact sur l'implication accidentelle et infractionniste des jeunes ¹⁸).

Lorsque le stage post permis obligatoire est inséré dans un permis probatoire, il est difficile de déterminer si l'effet préventif est dû à la fragilisation du permis ou au stage lui-même.

Il n'est pas rare aujourd'hui d'observer qu'un programme efficace dans un pays ne l'est pas dans un autre, car le contexte social, économique, politique, etc. est différent.

Quelques exemples ci-dessous illustrent les enseignements présentés plus haut :

En Suisse

Le résultat le plus positif de l'impact d'un stage post permis de seconde phase a sans doute été observé dans ce pays, où le nombre des accidents a diminué de 50% et où certains aspects du comportement de conduite ont été améliorés.

La formation à la conduite en deux phases, entrée en vigueur en décembre 2005, a assorti le système alors en vigueur d'une période probatoire de trois ans. Les conducteurs novices sont tenus de suivre deux jours de cours pendant la phase probatoire. Les sanctions ont par ailleurs été renforcées en cas d'infraction donnant lieu à un retrait de permis. La période probatoire est prolongée d'un an lors d'un premier retrait de permis; le permis à l'essai est annulé lors du deuxième. Une nouvelle demande de permis d'élève conducteur peut être déposée au plus tôt un an après l'annulation, mais elle requiert une expertise psychologique qui confirme l'aptitude à la conduite.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a chargé le BPA (Bureau de prévention des accidents) d'examiner son impact sur l'accidentalité. Pour mieux comprendre et interpréter les résultats des analyses d'accidents, le BPA a réalisé différentes enquêtes auprès des conducteurs novices.

Les données des accidents enregistrés par la police entre 2000 et 2011 ont servi de base à l'étude. Au moyen d'analyses de régressions de Poisson, on a cherché à déterminer si l'évolution positive de la courbe des accidents chez les jeunes conducteurs novices, suite à l'introduction de la formation en deux phases, n'était pas due uniquement à la tendance générale en matière de sécurité routière, ou aussi à la pénétration croissante de la période probatoire.

Comme évoqué plus haut, la Suisse a été confrontée à une difficulté récurrente, celle d'examiner les effets d'une mesure légale obligatoire sans groupe témoin approprié (non soumis à la réglementation). Un procédé expérimental est dès lors exclu et les effets ne peuvent pas être déterminés avec certitude. Une approche statistique permet néanmoins de vérifier si des changements sont intervenus dans l'évolution générale des accidents, mais on ne sait généralement pas dans quelle mesure ceux-ci sont aussi liés à d'autres causes.

Dans cette étude suisse, des conditions restrictives supplémentaires viennent s'ajouter à la problématique générale. Ainsi, la statistique des accidents ne dit pas si les personnes impliquées avaient un permis de conduire définitif ou à l'essai. Il n'est donc pas possible d'exploiter des données individuelles, mais uniquement des données agrégées. Par ailleurs, on ne dispose pas de données suffisamment détaillées sur le nombre de titulaires du permis de conduire, si bien que les transferts d'exposition observés autour de la date d'introduction de la nouvelle réglementation ne peuvent pas être contrôlés statistiquement et qu'ils interviennent donc de manière indissociable comme facteur de confusion dans les résultats.

Compte tenu des difficultés, des données lacunaires et des incertitudes liées à la modélisation d'une tendance générale en matière de sécurité routière, une interprétation prudente des effets déterminés s'impose. Les constats suivants peuvent néanmoins être dressés au sens de la meilleure hypothèse disponible. L'analyse réalisée pour l'ensemble des conducteurs débutants révèle le caractère significativement positif des effets de la période probatoire. Les jeunes conducteurs novices y causent

¹⁸ globalement, une diminution de 30% des accidents corporels pour les jeunes conducteurs novices entre 2000 et 2010 selon la base de données IRTAD, donc même dans les pays où il n'y a pas de formation post permis ...

moins d'accidents avec des personnes blessées que ce qui était escompté sur la base de la tendance générale en matière de sécurité routière. Pour autant, les effets positifs présentent des variations aléatoires si l'on se concentre sur la seule mise en danger de soi.

Des analyses détaillées en fonction de l'âge et de l'ancienneté du permis montrent par ailleurs que les bons résultats ne concernent pas systématiquement tous les âges, ni toutes les années de conduite. Enfin, sur la base d'analyses d'interactions, on peut considérer que les effets sont bien moindres chez les femmes.

Des enquêtes qualitatives et quantitatives ont été réalisées en complément aux analyses d'accidents. Les résultats ont été étudiés afin d'examiner les effets de la nouvelle réglementation en termes de connaissances, d'attitude et de comportement. Concrètement, il s'agissait de savoir comment les conducteurs novices perçoivent la menace de sanctions et si les objectifs des cours de seconde phase sont atteints.

Deux questionnaires ont été élaborés à cette fin. L'un est une enquête postale visant à comparer les conducteurs débutants issus de l'ancien et du nouveau système de formation ; l'autre, une enquête en ligne destinée à comparer les conducteurs novices avant et après le premier et/ou le second cours de perfectionnement.

Une enquête qualitative sous forme de groupes de discussion a, par ailleurs, été réalisée pour consolider empiriquement ces informations quantitatives et enrichir leur contenu.

Pendant la période probatoire, les conducteurs novices commettent moins d'infractions routières et adoptent moins de comportements risqués (conduite sous l'influence de l'alcool, excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité) que les conducteurs débutants ayant obtenu directement le permis définitif sous l'ancien système. Puisque ces améliorations interviennent dès le début de la période probatoire et qu'elles n'augmentent plus après les cours de seconde phase, il y a tout lieu de penser que les effets sont avant tout liés à la menace de sanctions.

Dans le cadre du contrôle des objectifs des cours, les effets sur la sécurité ne se sont pas vérifiés empiriquement dans les proportions escomptées pour les quatre domaines étudiés, à savoir les connaissances sur l'accidentalité, l'appréciation des dangers, l'introspection et les connaissances sur les actions à effectuer pendant la conduite. Les résultats positifs concernent en particulier les connaissances relatives à l'adoption d'une conduite respectueuse de l'environnement et la reconnaissance de l'importance de la distance de sécurité. Après avoir suivi les cours de seconde phase, les conducteurs novices prennent de surcroît plutôt conscience qu'il est possible de ne pas voir certains dangers en situation de circulation. En revanche, les enquêtes n'ont pas permis de vérifier empiriquement si des améliorations sécuritaires étaient intervenues dans le style de conduite ou, en d'autres termes, si les conducteurs débutants avaient l'intention d'adopter une conduite moins sportive ou moins « tête-brûlée » à l'avenir.

De même, leur appréciation des causes des accidents mérite d'être optimisée. En effet, ils continuent à méconnaître l'importance des effets de leur propre comportement sur l'accidentalité et à surestimer celle de facteurs externes comme l'état de la route, les conditions météorologiques ou les défauts techniques des véhicules.

Les enquêtes semblent indiquer que les cours de seconde phase ne parviennent pas à faire de l'introspection critique un instrument pédagogique pour encourager une auto-évaluation réaliste dans les proportions requises. Enfin, ce sont précisément les conducteurs novices aux attitudes et comportements problématiques qui semblent le moins bénéficier des cours de seconde phase et obtenir trop rarement des feedback correctifs.

Conclusion de l'expérience suisse :

La période probatoire y constitue une mesure de prévention pertinente compte tenu du risque accru d'accident des jeunes conducteurs novices. Les analyses d'accidents réalisées prouvent son efficacité globale en termes de réduction de l'accidentalité. De même, les enquêtes ont fait état d'effets positifs sur le comportement des conducteurs débutants. Les sanctions sont suffisamment dissuasives et leur application est perçue comme suffisamment vraisemblable pour qu'elles puissent produire les résultats espérés.

En revanche, l'impact des cours de seconde phase sur la sécurité routière ne s'est pas vérifié dans les proportions escomptées. On peut supposer que cela tient, en plus de problèmes de constatation des effets qu'il ne faut pas exclure, à la difficulté de la mise en œuvre, qui impose aux animateurs un niveau supérieur d'exigences méthodologiques et didactiques. Il faut savoir par ailleurs que certains politiciens libéraux ont proposé de supprimer ces deux cours car ils n'auraient pas assez d'effets. Selon eux, il y a trop de lois en Suisse et cette seconde phase est trop chère et sans bénéfices: son coût est de 350 CHF par jour, environ 500 à 600 euros.

Différentes idées et approches devraient être examinées pour améliorer les effets sur la sécurité routière. Il est recommandé d'optimiser les cours de seconde phase en tenant compte de la matrice GDE. Pour lutter contre une pratique largement répandue qui consiste à repousser le plus possible la participation aux cours de seconde phase jusqu'à la date limite, il faudrait définir un cadre temporel fixe.

Propositions de la Suisse pour améliorer la seconde phase du dispositif :

Tout d'abord il serait souhaitable d'instaurer un continuum éducatif inspiré du modèle français, particulièrement avant l'âge de 18 ans. Les enseignants de la conduite suisses constatent en effet que les jeunes sont trop ignorants quand ils abordent le permis. Il faudrait donc installer un système cohérent entre les deux phases du permis et mieux faire le lien avec l'éducation routière en milieu scolaire.

En ce qui concerne l'organisation des deux jours de formation, le contenu devrait être amélioré: la terminologie des intitulés doit être modifiée : éviter de parler des accidents spécifiques des jeunes conducteurs ; transmettre la notion de sur-risque ; faire le lien entre la formation et les problèmes spécifiques à cette catégorie de conducteurs (inexpérience, vue d'ensemble, distances de sécurité).

L'articulation des deux phases pourrait se réaliser en développant l'autocritique du jeune conducteur; la première phase abordant les niveaux 1 et 2 de la matrice, la seconde phase les niveaux 3 et 4. Néanmoins, les professionnels suisses pensent que l'on pourrait aussi atteindre les niveaux supérieurs de la matrice dans la première phase, avec l'aide du coaching : par exemple, s'arrêter après une situation dangereuse, et faire s'interroger le conducteur : « qu'as tu fait là ? », « Qu'est ce qui a mené à cette situation ? », « Comment aurais-tu pu faire autrement ? ». Ce coaching de proximité pourrait être mis en œuvre dès la première phase. Le freinage d'urgence apparaît en seconde phase mais pourrait être intégré en première phase, à travers une interrogation sur le « pourquoi » du freinage d'urgence.

Il est aussi suggéré d'aborder de manière pragmatique des sujets proches des préoccupations concrètes des jeunes et qui touchent à leur comportement sur la route : par exemple, les faire réfléchir sur les moyens à mettre en place pour « sécuriser » une sortie du samedi soir.

Au niveau des technologies, il n'est pas envisagé d'utiliser de simulateurs. Le e-learning commence à être utilisé pour préparer l'examen théorique. Le projet du BPA est de développer un portail "sécurité routière" agrégeant toutes les ressources pour les apprenants, les enseignants et les parents. Cependant l'issue du projet est envisagée aux alentours de 2025 : le système fédéral, qui exige l'unanimité sur les sujets communs, ne permet pas, de ce fait, une évolution rapide des projets. Pour le moment, les experts suisses pensent disposer d'un canevas très précis de ce qui est fait sur les pistes, mais ils pensent avoir échoué sur la réalisation du matériel pédagogique : ils avaient pensé que le marché répondrait correctement à la demande, mais la qualité n'a pas été à la hauteur des exigences. La prochaine fois (en 2017-2018), il faudrait offrir de meilleurs matériels pédagogiques.

En conclusion : les professionnels suisses estiment que la deuxième phase de la formation à la conduite apporte d'ores et déjà une contribution manifeste à la sécurité routière. Celle-ci pourrait toutefois être encore améliorée grâce à diverses adaptations.

En Autriche

L'Autriche est le second pays où un effet positif de la formation post permis pour les jeunes conducteurs novices a été remarqué et dont le "résultat phare" d'une diminution de 34% des accidents a été le plus diffusé dans la littérature et repris par les divers acteurs.

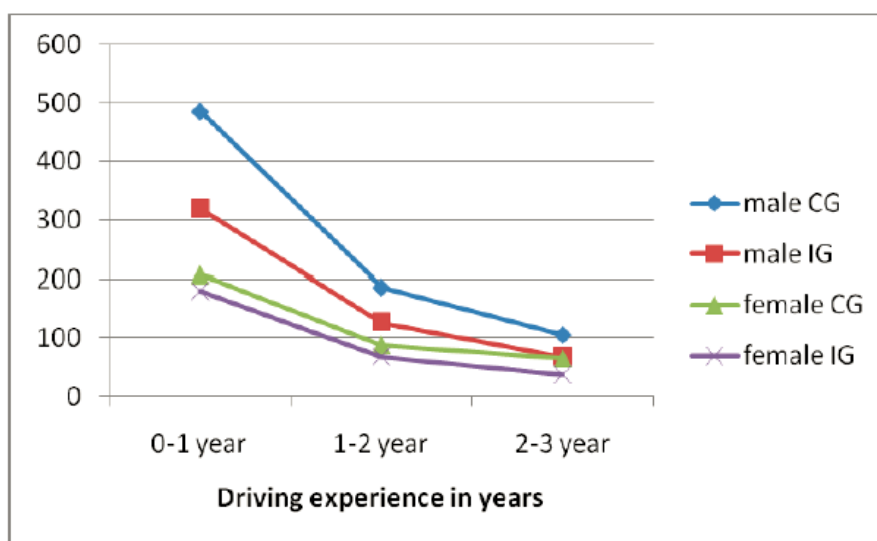
L'évaluation a été réalisée par un chercheur du KfV, Michael Gattschka, et a été présentée dans divers congrès (ICTTP à Washington D.C., Fit to Drive à Vienne); elle a aussi été discutée par les hollandais (Wiliam Vlakveld) et les allemands (ADAC).

La méthodologie a été critiquée sur les mêmes faiblesses qu'en Suisse (absence de groupe contrôle sur la même période, donc existence de facteurs de possible confusion).

L'étude a consisté essentiellement à comparer des cohortes de jeunes conducteurs novices, une cohorte avant la mise en œuvre de la mesure et qui sert de "groupe contrôle", entre 1995 et 2002, une cohorte après, entre 2004 et 2006. On mesure les accidents sur les trois premières années de la conduite.

Conducteurs de 18 ans impliqués dans des accidents à un seul véhicule :

18 year old drivers involved in single vehicle accidents by gender



Une réduction de 34% des accidents est observée pour le groupe des jeunes conducteurs masculins et novices en comparant avec les cohortes précédentes; le système semble donc bien atteindre la cible pour laquelle il a été créé : réduire les accidents à un seul véhicule des conducteurs masculins novices. Les évaluations de la procédure par entretiens montrent aussi que cette mesure est bien acceptée par les jeunes conducteurs et considérée désormais comme faisant part du cursus normal d'accès à la conduite.

L'impact persiste au moins pour les trois premières années après le permis (pour les autrichiens, ceci est assez rare, des mesures de formation ne sont selon eux normalement efficaces que dans la première année).

Si l'évaluation de l'impact est positive, l'évaluation de la procédure a montré un potentiel d'amélioration de l'application. Ainsi, la seconde session de conduite avec feedback a été transformée en une session d'éco-conduite.

Évaluation de la formation post permis obligatoire pour les motocyclistes

Le rapport¹⁹ « d'évaluation de la deuxième phase dans le cadre du permis de conduire » par des chercheurs du Kfv et de Test & Training International (Pripfl, Brandstatter, Knowles, Gatscha, 2010) traite de l'évaluation de la formation à deux phases pour les motocyclistes novices.

En 2008, le ministère fédéral autrichien des Transports, de l'Innovation et de la Technologie a demandé au KfV d'évaluer cette mesure en termes d'accidents, d'attitudes et d'acceptation par les

¹⁹ Evaluation der zweiten Ausbildungsphase im Rahmen des Führerscheinklasse A Erwerbs AutorInnen

motocyclistes novices; afin d'estimer les effets sur la sécurité routière. L'évaluation était basée sur trois niveaux :

- des données issues des registres des permis afin d'obtenir une impression de l'acceptation globale (par exemple, le respect des délais) ;
- une évaluation de la procédure basée sur une enquête sur les participants;
- des analyses statistiques sur les accidents avant/après.

Les résultats indiquent une bonne acceptation de la mesure ainsi que sa pertinence. L'évaluation de la procédure a montré des effets positifs: par exemple, les participants masculins ont appris à avoir une évaluation plus réaliste de leur style de conduite, moins de confiance exagérée dans leurs compétences. Des changements positifs d'attitudes ont été observés.

Néanmoins, les analyses sur les accidents n'ont pas montré d'effet de diminution de leur nombre. Cette absence d'impact sur les accidents des jeunes motards, à la différence des jeunes automobilistes, pourrait être attribuée au fait qu'ils ne commencent pas tous à conduire régulièrement après le permis. De plus, le post permis pour les motards ne comprend que la formation sur piste et des discussions de groupe, mais ne comprend pas de phases de conduite avec feedback. Des recommandations pour l'amélioration de ce dispositif sont présentées dans l'annexe 5.

Pour conclure sur l'expérience autrichienne, l'évaluation est globalement positive, car même en contrôlant des facteurs de confusion comme l'activité policière, le résultat reste positif ; les experts autrichiens estiment "n'avoir jamais observé d'effets négatifs du système multi-phases, comme pour la conduite accompagnée à 17 ans". Selon eux, la formation multi-phases a donné des effets positifs partout, sauf en Norvège où elle était trop orientée sur les savoir-faire techniques. Si elle est faite correctement, "elle débute un processus de réflexion, mais on devrait mettre plus de ressources sur la recherche, sur le design des infrastructures. Ceci dit, la qualité du formateur est le facteur de succès le plus important pour la manière dont les jeunes conducteurs réagissent à ces formations, il n'y a pas assez de travail sur ce point".

Les experts autrichiens pensent que l'on pourrait combiner la seconde phase de formation avec d'autres stratégies comme la boîte noire²⁰ (à l'instar des Finlandais, voir ci-dessous) et qu'enfin, il devrait y avoir des directives européennes pour les formations des jeunes conducteurs novices, trop laissées au bon vouloir de chaque pays (les régulations étant par exemple plus strictes pour la formation des conducteurs professionnels).

En Finlande

Dans ce pays, il n'y a pas eu de nouvelles évaluations du système de seconde phase depuis le rapport de convention DSCR/INSERR/INRETS en 2008; les Finlandais ont réalisé de nombreuses évaluations de leur système de seconde phase, et comme elles ne vont pas dans le même sens, ils ne savent plus si la seconde phase améliore l'éco-conduite ou la sécurité, ou l'inverse.

Une délégation finlandaise est même venue en Autriche pour essayer de comprendre la raison de la stagnation des progrès du post permis en Finlande, la conclusion de cette mission a été qu'ils disposaient d'un nombre trop réduit de scénarios de situations réelles de trafic, et qu'ils accordaient trop de place aux discussions.

Le projet Trafisafe

Il s'agit d'une innovation combinant le suivi post permis et la boîte noire.

L'objectif de ce projet est de motiver les jeunes conducteurs novices, ainsi que leurs parents, à une conduite responsable. Le groupe cible est les jeunes conducteurs de sexe masculin ayant récemment obtenu leur permis de conduire et leurs parents (généralement le père).

²⁰ enregistreur de données d'accidents

Une boîte noire recueille des informations sur la sécurité de la conduite et l'éco-conduite. Le feedback est transmis par smartphone aux jeunes et aux parents afin de susciter des discussions sur le style de conduite. Un rapport détaillé d'évaluation hebdomadaire est disponible sur le site web de Trafisafe.

Le groupe contrôle est composé de jeunes conducteurs de sexe masculin qui ne participent pas au programme. L'essai de terrain a été lancé en Juin 2013 et l'étude a été étendue en novembre pour couvrir les mois d'hiver jusqu'à avril 2014. 65 jeunes conducteurs de sexe masculin et leurs parents participent actuellement à l'étude.

Résultats préliminaires sur le comportement de conduite du projet Trafisafe :

Les excès de vitesse de plus de 10 km/h étaient d'environ 5 % pour le groupe expérimental et de 13-14 % pour le groupe contrôle. Un indicateur global de risque d'accident était meilleur pour le groupe expérimental.

Après trois mois, un questionnaire a été remis à la fois au jeune conducteur novice et aux parents. On leur a demandé d'évaluer l'intérêt du feedback de Trafisafe et des caractéristiques différentes de la rétroaction sur une échelle de 4 (faible) à 10 (excellent). En décembre 2013, 57 utilisateurs ont rempli le questionnaire (26 conducteurs novices et 31 parents). Toutes les évaluations sont très positives. D'autres résultats sont attendus pour fin 2014.

Pour conclure, le projet Trafisafe annonce sans doute une évolution prochaine du post permis où les nouvelles technologies de l'information prendront leur place.

1.5 Le contrôle de la qualité

En Suisse

Tous les centres en Suisse sont des établissements privés car les pouvoirs publics ont rendu la seconde phase obligatoire mais ne donnent pas de subventions ; donc, des enseignants s'associent, investissent (un centre comme celui L-2 de Romont que nous avons visité a coûté 4 millions d'euros) et deviennent actionnaires de leur centre. L-2 est une franchise, avec un certain nombre d'établissements dans le pays. Le programme des deux jours de la seconde phase est identique dans tous les centres.

Le contrôle de la qualité est de la responsabilité de chaque canton et de l'ASA ; afin que la qualité soit homogène dans tout le pays l'ASA a confié au VSR (Conseil Suisse de Sécurité routière) cette tâche, car il menait déjà des évaluations des formations post-permis. Le contrôle qualité concerne les domaines suivants : le contrôle de la qualité de l'application ; la supervision pédagogique de l'examen pour les formateurs qui veulent enseigner en seconde phase ; l'évaluation et l'agrément des centres.

Parmi les critères d'agrément, les formateurs de seconde phase doivent enseigner régulièrement (au moins trente jours dans les trois dernières années), et doivent suivre une formation continue (au moins deux jours tous les trois ans). Une commission de contrôle de la qualité supervise donc régulièrement les centres, les formateurs, les examens des formateurs.

Tous les centres sont audités, aucun n'a jamais perdu son agrément jusqu'ici. Les contrôles qualité étaient trop lâches, ils ont été renforcés mais on ne va pas jusqu'à la disqualification.

La formation complémentaire des enseignants pour pouvoir faire la seconde phase peut poser problème : si ce sont ceux qui n'avaient pas assez de travail avec la première phase qui s'inscrivent, est-ce qu'ils seraient donc les moins bons ? ! Et est-ce que ce sont les bons enseignants à qui l'on offre ces formations complémentaires ? Nos collègues suisses se posent toujours cette question sans connaître la réponse ;

Les défis qui subsistent dans le modèle suisse sont les suivants :

- 1) Avoir suffisamment de « bons formateurs » de seconde phase, capables d'encourager des discussions entre les jeunes, de leur transmettre des messages.

- 2) S'assurer que le contenu de la seconde phase est bien transmis aux conducteurs novices ; en effet, cette seconde phase nécessite des compétences de coaching et d'animation de groupe, qui ne sont pas évidentes pour des formateurs qui sont plus habitués à l'entraînement individuel et aux cours théoriques en salle de cours.
- 3) S'assurer que les jeunes suivent bien la seconde phase dans le bon timing, et non pas seulement au dernier moment. Actuellement, 40 % des jeunes conducteurs novices suivent la formation du premier jour six mois après le permis.

En Autriche

La loi sur les permis de conduire autrichiens contient la plupart des règles concernant le processus et le contenu de la formation multi-phases.

Pour la mise en œuvre pratique, une commission réunit les écoles de conduite, les deux clubs automobiles (ARBÖ et ÖAMTC) et le KFV ; chaque institution envoie un représentant à cette commission.

Cette commission détermine les détails du programme de formation sur piste. Elle est également habilitée à décider des qualifications des opérateurs des centres de formation à être autorisés à offrir de la formation multi-phases.

Elle a produit un rapport du groupe d'experts QuaSiMEP : *Qualitätssicherung Mehrphasenausbildung* (Winkelbauer et al. 2011, Editions du Kfv)²¹. Son objectif était d'explorer les mesures possibles pour soutenir la réussite de la formation multi-phases dans l'avenir et d'améliorer le système.

Dans une première étape, les critères d'évaluation des centres de formation ont été collectés et discutés. Dans la deuxième phase du projet, trente des quarante centres de formation en Autriche actuellement en fonction ont été visités et évalués sur des critères identiques. En outre, les opérateurs de centres de formation et les représentants des prestataires de cours ont été interrogés afin de recueillir des commentaires et de nouvelles idées sur la formation multi-phases. Enfin, les résultats de ces deux enquêtes ont été examinés par le groupe d'experts QuaSiMEP et ont conduit à des recommandations pour le maintien et l'amélioration de l'impact de la formation sur piste et des discussions de groupe.

Un permis d'exploiter un centre de formation doit être retiré si les critères pour la tenue d'une telle autorisation ne sont plus remplis. Cependant, il n'existe pas de contrôle continu. La Commission n'a pas le droit d'inspecter les centres de formation. Certains des centres de formation ont refusé d'accorder l'accès à leurs locaux et de coopérer avec le groupe d'experts, qui se composait principalement de membres de la Commission. Ces faits constituent le cœur du problème dans le processus.

Les autorisations pour les centres de formation ainsi que pour les instructeurs sont plus ou moins accordées sur le long terme sans surveillance. La Commission a l'expertise nécessaire pour évaluer la qualité de la formation et le maintien de conditions, par conséquent, la Commission serait l'opérateur idéal d'un futur système de contrôle de la qualité.

Des critères supplémentaires pour l'octroi des autorisations et de l'évaluation de la qualité devraient être ajoutés à ceux en vigueur, notamment en matière de formation et de recyclage des formateurs et des psychologues. Les caractéristiques techniques des centres de formation pourraient aussi être améliorées : par exemple, la disponibilité de motos équipées d'un ABS, le contrôle périodique des véhicules utilisés par les formateurs et fournis aux clients, la qualité des surfaces dans les zones de dérapage, les équipements. Les concepts et les manuels des fournisseurs de cours (y compris les psychologues), le contenu ainsi que l'approche didactique, devraient être inclus dans l'évaluation. Les agréments pour les centres de formation, et pour les instructeurs et les psychologues, devraient être émis pour une période de cinq ans maximum. Les dépenses de la Commission devraient être couvertes à l'avenir par la perception des sommes perçues pour les renouvellements de ces agréments autorisations de ces permis, ceci nécessite une adaptation du statut juridique de la Commission.

²¹ L'assurance qualité de la formation multi-phases

1.5 Conclusions

Les formations post permis obligatoires pour les jeunes conducteurs novices semblent effectivement apporter un bénéfice par rapport à la formation initiale, en atteignant les niveaux 2 (compréhension des distances de sécurité, zones aveugles, anticipation des scénarios d'accident, etc.) et 3 (éco-conduite) de la matrice GDE, ainsi qu'en améliorant les compétences d'auto-évaluation par les questionnaires de profilage et les séances de feedback.

Les jeunes ont déjà roulé de manière autonome, la plupart ont vécu des situations assez dangereuses quand ils ont perdu le contrôle et la seconde phase permet de discuter de ces situations. De plus, le caractère obligatoire a l'avantage par rapport aux formations volontaires d'éviter le biais de sélection des populations et de pouvoir toucher aussi les groupes à risque (si les formations volontaires pour jeunes conducteurs ont peu d'effets sur les taux d'accidents dans les pays européens étudiés, c'est peut-être justement parce qu'ils ne touchent pas les groupes à risque...).

Il subsiste un certain nombre de points d'interrogation pour améliorer le système car les résultats quant aux effets sur les taux d'accidents sont encore fragiles et partiels (certains aspects de la conduite ont pu être améliorés, d'autres non):

- l'interaction entre la pratique et la théorie, entre la piste et la salle : les Autrichiens ont séparé le travail sur la piste et celui des psychologues, les Suisses voudraient au contraire articuler pratique et théorie (faut-il faire travailler les psychologues au bord des pistes?...). Au début, la coordination entre le psychologue et le formateur de conduite n'était pas intense en Autriche, les psychologues étaient jugés trop théoriques mais cette communication y a été améliorée depuis. Les résultats des recherches sur la pédagogie de la conduite et les recommandations du CNSR vont plus dans le sens d'une intégration.
- la transmission de connaissances et de règles est d'autant plus efficace qu'elle est suivie par un exercice pratique permettant de l'illustrer, et il faut par ailleurs que les exercices sur circuit puissent être mis en relation avec les expériences réelles du jeune dans la circulation et des conséquences possibles de ces expériences (les interactions avec les autres usagers tels que les piétons ou les deux roues par exemple). De même, les presque-accidents, les accidents ou les infractions du jeune depuis l'obtention du permis doivent être analysés afin d'en expliciter les mécanismes et causalités.
- il faut concevoir et développer le post permis par rapport à la formation initiale, et donc distribuer les contenus de formation entre ces deux phases : si certains objectifs étaient réalisés plus tôt, ceci protégerait le jeune plus précocement. Par exemple, pour les auto-écoles ayant accès à des circuits, certains des exercices sur les distances de freinage pourraient être réalisés en formation initiale. De même, le travail de feedback par les pairs permettant d'améliorer l'auto-évaluation pourrait également débiter avant le post permis car des groupes de jeunes apprentis pourraient y être constitués.
- il faut poursuivre la réflexion sur les matériels pédagogiques et leurs qualités : ex. les lunettes simulant les effets de l'alcool, qui font l'objet d'interrogations quant à leur utilité²². Le questionnaire d'auto-évaluation suisse présenté plus haut pourrait être complété, par exemple par les items du d'auto-évaluation suédois (Université d'Umea) plus complet. D'autres méthodes apparaissent (simulateurs, e-learning, boîtes noires, questionnaire de personnalité, etc.), il conviendra de voir ce que chacune peut apporter en complément.
- les parents sont encore notoirement absents de ces dispositifs, or nous savons qu'entre 18 et 25 ans, l'environnement familial continue encore à être une source influente de protection ou de risque, il conviendrait donc de les impliquer plus, à l'instar de la conduite accompagnée. S'ils assistaient à une séance avec leur enfant, certains des phénomènes d'influences éventuellement négatives pourraient ainsi être repérés et analysés.

²² voir par ex. le projet PERLE (Rapport de convention DSCR/IFSTTAR) sur les techniques pédagogiques utilisées dans les lycées français.

L'efficience d'une formation post permis est liée à deux conditions sine qua non:

- **une sélection et une formation exigeantes des formateurs**, particulièrement sur les méthodes d'intervention : coaching, techniques d'animation, travail sur les attentes et croyances des jeunes, etc.

[Les scénarios de coaching tels que proposés dans le rapport HERMES pourraient être introduits dans cette formation complémentaire. La qualité du formateur est le facteur de succès le plus important pour la manière dont les jeunes conducteurs réagissent à ces formations, ce que pointait déjà le rapport ANDREA].

- **un contrôle qualité sérieux et permanent** des centres de formation et des intervenants

[Avant d'impulser un post permis dans notre pays, il nous faudrait d'abord définir les critères d'évaluation des centres de formation, les visiter et les évaluer en appliquant les critères développés. Un permis d'exploiter un centre de formation post permis devrait être retiré si les critères pour la tenue d'une telle autorisation ne sont plus remplis. Des critères supplémentaires pour l'octroi des autorisations et de l'évaluation de la qualité devraient être ajoutés à ceux en vigueur, notamment en matière de formation et de recyclage des formateurs et des psychologues. Les caractéristiques techniques des centres de formation pourraient aussi être améliorées: par exemple, le contrôle périodique des véhicules utilisés par les formateurs et fournis aux clients, la qualité des surfaces dans les zones de dérapage, les équipements. Les concepts et les manuels des fournisseurs de cours (y compris les psychologues), les contenus ainsi que l'approche didactique, devraient être inclus dans l'évaluation. Les agréments pour les centres de formation, les titulaires du Bafm/Bepecaser et les psychologues devraient être limités à une période de cinq ans maximum.]

Ces deux aspects (formation des formateurs et contrôle de la qualité) nécessitent donc la production de textes les réglementant, ainsi qu'un débat sur leur financement. Les régulations de l'Union européenne sont plus strictes pour les conducteurs professionnels que pour les conducteurs novices.

Dans le contexte actuel, le coût supplémentaire (600€ pour un stage en Suisse) pour devenir conducteur de plein droit peut poser des problèmes d'acceptabilité sociale.

3) Les formations doivent s'insérer dans un système probatoire "fragilisant" le permis du jeune conducteur novice, et un travail d'explication doit être opéré afin de justifier cette fragilisation et le coût des formations. Des diminutions importantes d'accidents ont été obtenues, dans certains pays, par la conjugaison de l'amélioration de certaines compétences, notamment cognitives et la prise de conscience par les jeunes de leur vulnérabilité (risque d'accident et/ou perte du permis).

2. En France

2.1 Des dispositifs à l'initiative des assureurs²³

Il n'existe pas actuellement en France d'obligation de formation pour les conducteurs en matière de post permis de conduire comme cela peut être le cas dans d'autres pays européens. Un recensement des prescripteurs nationaux a été réalisé pour les besoins de cette étude. Il ne vise pas l'exhaustivité, nous avons choisi de rencontrer prioritairement les organismes proposant un dispositif national et pérenne dans le cadre du post permis en direction des jeunes conducteurs ou des conducteurs novices : il s'agit majoritairement des assureurs, en partenariat avec leurs prestataires : les réseaux de

²³ Nous avons décrit en annexe les différents acteurs rencontrés lors de l'étude

l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, les centres de conduite et les organismes qui œuvrent dans le cadre des risques routiers professionnels.

Tous les acteurs de l'assurance rencontrés sont signataires de la convention État/assureurs qui propose un cadre de référence permettant de mieux cibler les initiatives afin d'améliorer la cohérence et l'efficacité des actions de prévention. Les études détaillées des accidents de l'IFSTTAR et les statistiques de l'ONISR servent également de cadre référentiel pour le développement des actions.

Il est également fait référence à l'observatoire Calyxis²⁴ qui a analysé 9 000 dossiers de sinistres des assureurs sur trois régions MACIF et à la création d'un observatoire au niveau européen regroupant 450 000 dossiers avec deux mutuelles françaises et des mutuelles européennes.

La **MACIF** a également un projet d'analyse de dossiers des personnes hospitalisées dans l'Ain à l'instar de ce qui s'est fait pour le projet ESPARR²⁵, afin d'affiner sa connaissance des risques et de la survenue des accidents pour adapter et réorienter les démarches de prévention. Cette assurance a mis en évidence que sur près de 4 000 tués chaque année, 683 font partie de ses sociétaires et que le nombre des blessés sociétaires MACIF est de 14 000 sur près de 97 000 personnes blessées par an.

AXA Prévention réalise un sondage²⁶ chaque année en avril avec TNS Sofres²⁷, portant sur la perception du risque et les pratiques déclarées des conducteurs (enquête réalisée par téléphone du 12 au 24 décembre 2013 auprès d'un échantillon national représentatif de 1200 personnes).

Pour les opérateurs que sont les centres de formation à la conduite, la formation de cinq jours établie à la fin des années 1990 par la DSCR dans le cadre des rendez-vous post permis d'évaluation (RVE) et de perfectionnement (RVP) sert encore parfois de référentiel (« Cahier des charges - référentiel Formation des formateurs », DSCR, 1998, fiche n°4). Les RVE destinés aux conducteurs novices s'inscrivent dans une démarche préventive qui vise à réduire leur sur-risque d'accident. Les RVP destinés aux conducteurs expérimentés répondent plus à une logique de perfectionnement de la conduite.

Le cadre réglementaire que constituait le programme national de formation à la conduite (PNF) datant de 1989 est progressivement remplacé par le REMC²⁸, nouveau référentiel de compétences pour la réalisation des programmes et des cours liés à l'éducation et la sécurité routières. La matrice GDE²⁹ est prise en compte pour l'acquisition des compétences.

Pour les conducteurs responsables d'infractions, les stages réglementés de sensibilisation à la sécurité routière offrent un cadre de référence pour d'autres actions proposées à différents stades de la procédure pénale. Une circulaire du ministère de la Justice de 2001 avait présenté en annexe un catalogue de stages à thèmes multiples établi avec la DISC (Ministère de la Justice, 2001) aux fins de garantir les modes d'intervention dans ce cadre.

Quel(s) objectif(s) général (aux) ?

Pour les compagnies d'assurance, l'objectif des actions post permis s'inscrit dans une démarche de prévention globale de réduction de la sinistralité des accidents sur la route mais aussi dans la vie courante de ses sociétaires et adhérents. Nous présentons ci-dessous la philosophie des différents organismes rencontrés.

²⁴ Créé en 2007 à partir du CEPR (Centre européen de prévention des risques regroupant des compagnies d'assurance, des collectivités locales et l'Université), Calyxis est un pôle d'expertise sur les risques du quotidien.

²⁵ Étude de suivi d'une population d'accidentés de la route dans le Rhône: constitution et suivi d'une cohorte prospective

²⁶ <http://www.axaprevention.fr/observatoire-risques/etudes-barometres/Pages/barometre-route-10-ans.aspx>

²⁷ Anciennement Sofres (Société française d'enquêtes par sondage), référence des études de marketing et d'opinion

²⁸ Par arrêté du 13 mai 2013, le référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne devient le référentiel pour la réalisation des programmes et des cours liés à l'éducation et à la sécurité routière. Il remplace le PNF, programme National de Formation.

²⁹ Les objectifs de la formation du conducteur, Goals of Driver's Education, de E. Keskinen et M. Hatakka est un modèle théorique du comportement du conducteur, outil de référence pour l'ensemble des acteurs européens travaillant dans le champ de l'éducation routière

L'objectif global du groupe MACIF est de diminuer la sinistralité par la responsabilisation réfléchie des personnes. La prévention des risques routiers est un axe majeur de sa politique de prévention. Des actions de sensibilisation sont menées auprès de ses sociétaires et du grand public dans toute la France pour réduire le nombre de blessés et tués sur les routes.

L'association MAAF Prévention et Sécurité a réalisé une expérimentation (dans les années 2000) auprès de 40 000 jeunes de 18 à 25 ans, dans 29 départements (avec un groupe témoin) dans l'objectif de poser les bases d'une formation obligatoire au niveau national mais les résultats n'ont pas été concluants et l'expérience n'est pas allée jusqu'à son terme.

La prévention MAIF quant à elle a pour mission de développer notamment en milieu scolaire des actions d'éducation à la sécurité routière et domestique au bénéfice des enfants, des adolescents mais aussi des seniors, du milieu associatif, des collectivités locales et territoriales.

L'AGPM (Association générale de prévoyance militaire) s'engage en mettant en place des actions importantes de prévention, de sensibiliser, informer, éduquer, ce qui permet de développer un bon comportement et d'éviter l'accident. Cet engagement s'applique dans trois domaines de la vie quotidienne : la sécurité routière avec la Mission de Prévention et de Sécurité Routière dans les Armées, les accidents de la vie courante et la santé.

AXA, très présent sur le segment de l'assurance automobile collective et individuelle, a pour mission la prévention routière mais aussi la prévention santé, vie courante, réseau sociaux.

L'objectif de GEMA prévention est de réduire la fréquence et la gravité de la sinistralité sur les routes et à la maison.

Les objectifs des professionnels de l'enseignement de la conduite et de la formation en sécurité routière sont la réduction des accidents en s'appuyant sur la réduction des prises de risque au volant ainsi que la promotion de la sécurité routière. Le principe du **groupe Centaure** est une meilleure appréhension des dangers de la route, en partant du principe que les règles sont connues et que le maniement du véhicule est acquis mais que le mécanisme de l'accident est méconnu et que connaissance de ses propres limites est limitée. L'objectif est donc de faire comprendre comment se réalisent les risques et comment les éviter.

Le circuit Beltoise a pour mission la performance au volant : savoir comment éviter de mettre en péril sa propre vie et celle des autres en supprimant le risque de tout accident, même matériel.

L'Association nationale pour la promotion de l'éducation routière (ANPER) s'est fixée comme objectifs de promouvoir la sécurité routière par des actions en direction des usagers de la route, d'améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite et d'organiser la formation continue des enseignants de la conduite (premier organisme de formation professionnelle continue sur son secteur).

L'APR (Association prévention routière) a pour mission d'étudier, de mettre en œuvre toutes les mesures et d'encourager toutes les initiatives propres à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation routière.

L'ACA (Automobile club association) regroupe, représente et défend les intérêts des automobilistes et les usagers de la route.

L'association P.S.R.E (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise) organise ainsi des manifestations réunissant collectivités et entreprises dans différentes régions afin de sensibiliser les différents acteurs, de mutualiser les connaissances et les expériences dans le but favoriser les actions locales et d'assurer leur cohérence dans les environnements spécifiques.

2.2 Quelles incitations pour les jeunes conducteurs ?

Les solutions sont variables d'un organisme à un autre et peuvent évoluer avec le temps au sein d'un même groupe, pour une recherche optimale d'un équilibre entre viabilité et mutualisation des risques : incitation par réduction de la cotisation à court ou moyen terme, avantages en terme de bonus, cadeaux aux prestataires, etc.

La **MACIF** propose à tous les novices une action post permis par les conseillers lors d'un nouveau contrat automobile. Il y a engagement moral à participer à la signature de l'acte d'assurance pour les

« jeunes » conducteurs de deux-roues (y compris pour les cylindrés inférieurs à 50 cm³) devant les parents et le conseiller MACIF.

Chez **AGPM**, toutes les actions sont gratuites et sont souvent réalisées à la demande des agences. L'incitation se fait lors de l'achat du contrat automobile ou par mail ensuite pour les adhérents. Les adhérents bénéficient de 5 % de réduction sur leur contrat automobile s'ils suivent un stage post permis et 5 % s'ils suivent un stage éco-conduite. Les deux peuvent se combiner et donc aboutir à une réduction de 10 % de la prime d'assurance.

Chez **ACM**, un stage est proposé à chaque nouvel assuré automobile au moment de la souscription de son contrat par le chargé de clientèle. La moitié du prix du stage est prise en charge par ACM et le suivi du stage donne droit à des avantages sur la prime d'assurance : abaissement du bonus-malus ; évolution plus rapide du bonus; ouverture d'avantages au moins pendant dix ans.

AXA prend en charge les trois quarts du stage (150€ sur 200€) puis le jeune conducteur bénéficie d'une réduction de 50€ au bout d'une année d'assurance.

Le stage est gratuit chez **Matmut, Pacifica et GMF**.

MAAF réalise des actions en direction des apprentis au sein des CFA (centres de formation des apprentis).

Pour les sociétaires de **Pacifica**, la participation à un stage entraîne 5% de réduction sur sa cotisation l'année suivante et 5 % supplémentaire l'année d'après. La nuit d'hôtel est parfois offerte si le stage est trop éloigné du domicile de l'assuré.

GMF offre une réduction commerciale de 75€ en l'absence d'accident responsable au cours de l'année suivant le stage.

Groupama prend en charge tout ou une partie du coût du stage (185€) et propose un avantage tarifaire mais pas d'action sur le bonus (car les conducteurs garderaient cet avantage y compris en allant chez un autre assureur). Les caisses régionales ont le choix entre promotion ou obligation de ce stage « jeunes conducteurs ». Le stage est proposé à la souscription d'un nouveau contrat.

Les stages **AXA** « bonne conduite » sont proposés dans le cadre du Kit première assurance automobile. Sur présentation de l'attestation de stage, une remise commerciale peut être accordée lors de la seconde année suivant la souscription du contrat. Le stage est également ouvert aux jeunes conducteurs non clients AXA.

Quant à **APR**, les incitations se font via le site internet national, les sites des comités départementaux, et la presse locale (quotidienne régionale).

Les compagnies d'assurance sont pour l'essentiel à l'origine des incitations. L'incitation financière est conditionnée à l'acceptation et au suivi de l'action proposée. Les incitations concernent soit une prise en charge à hauteur des trois quarts ou de la moitié soit une prise en charge totale du coût du stage.

Les assureurs évoquent la crainte de certains de leurs assurés ou sociétaires d'être « contrôlés » en participant à des actions sur le risque routier (notamment les audits de conduite qui évaluent le comportement). Ils évoquent également la crainte d'une sanction financière sur leur contrat d'assurance.

Tous les acteurs évoquent le problème de participation aux actions proposées et cherchent à améliorer les incitations et le taux de remplissage des stages.

2.3 Quels programmes, quelles méthodes, pour quels types d'action ?

Nous décrivons ici les différents programmes à destination des jeunes conducteurs d'après les documents à notre disposition, à savoir les plaquettes de présentations de stage et quelques programmes plus détaillés, lorsqu'ils nous ont été adressés.

Prev'acteur (MACIF) : ce dispositif récent à destination des conducteurs novices sociétaires utilisant un véhicule à deux ou quatre roues a comme objectif de développer la capacité du jeune à être acteur

de sa prévention et également de celles de ses pairs. Le contenu vise un travail sur les représentations issues du groupe en matière de comportements à risque (conduite sous influence et comportement de vitesse), les méthodes d'animation sont issues de la pédagogie active, la formation se déroule exclusivement en salle et dure trois heures. Les animateurs sont des professionnels (psychologues et formateurs experts) issus du réseau des stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Les actions post permis de la **MAAF** ont pour thème les dangers de la conduite sous influence (alcool, drogue, médicaments). La formation a lieu dans les trois mois après souscription d'un contrat à la MAAF et elle consiste en une journée de formation théorique pour expliquer la réglementation et la justifier. Elle comporte également un volet sur les sorties des jeunes en boîtes de nuit. Une formation d'une demi-journée est réalisée entre trois et six mois plus tard pour la vérification des acquis. Ensuite, un bilan de l'année écoulée avec une visite du jeune conducteur en agence (avec un représentant MAAF) sur les enseignements de l'ensemble de la formation est mis en place. Dans ces actions, la MAAF utilise un film qui montre des jeunes conducteurs en situation et qui sert de fil rouge à la session (avec des extraits de campagnes de communication de la DSCR et un discours sur la drogue au volant).

Les actions post permis d'**AGPM** abordent les risques routiers tels que l'alcool, la drogue et l'éco-conduite. Ces interventions consistent en un audit de conduite d'une demi-journée avec comme thème l'éco-conduite (trois personnes par voiture) : deux trajets sont effectués, avant et après la « formation » et les données de consommation sont enregistrées et fournies à l'agence après l'action pour un retour vers le conducteur, accompagné d'un commentaire général sur sa conduite. Le stage « perte d'adhérence » consiste à les mettre en échec et leur faire prendre conscience des lois physiques inhérentes à la vitesse, quel que soit le véhicule conduit. AGPM a fait le choix d'outils modernes tels que les simulateurs récents, des tablettes embarquées.

Les actions post permis de la **MATMUT** ont pour thème l'éco-conduite et la conduite préventive. Les sessions durent trois heures trente et se déroulent le matin ou l'après-midi. Elles comportent une partie théorique et pratique et un débriefing à l'issue de la séquence. Des unités itinérantes se déplacent dans toutes les régions françaises. Les parcours en circulation sont dédiés aux conseils et à l'audit de conduite. L'aspect théorique de la formation se déroule en salle de cours puis les exercices pratiques sur sites fermés ou en circulation suivant la formule. Plusieurs programmes sont ainsi proposés. L'éco-conduite consiste en une démonstration des techniques éco-préventives et un parcours en circulation avec des conseils, une analyse de la consommation et un bilan. La conduite préventive consiste en des apports théoriques sur les techniques de conduite préventive, la découverte de situations d'urgence : freinages d'urgence et pertes d'adhérence (les pertes d'adhérence sont obtenues grâce au skid-car, un chariot équipé de quatre mini-roues fixées sous le châssis du véhicule) et la démonstration des mesures de sécurité. Enfin, la sensibilisation aux risques de la conduite des deux-roues à moteur est abordée soit sur piste avec prise en main de la machine, manipulation allure lente et normale avec et sans passager avec des exercices de freinage et d'évitement, soit en circulation des exercices en circulation encadrés avec captures vidéo, analyse et mise en place du référentiel de conduite.

ACM a développé un programme intitulé « Conduite attitude » dans laquelle l'objectif est d'éviter de se mettre en situation d'accidents. Le stage dure une journée avec une partie pratique (sur piste) et une partie théorique. Des exercices de type test de freinage d'urgence sur piste mouillée/sèche sont réalisés.

Les actions post permis d'**AXA Prévention** abordent les thèmes suivants : vitesse, freinage, perception (alcool/drogues), nouveaux risques (téléphone, smartphone) et éco-conduite. La formation consiste en un programme alternant théorie et pratique d'une durée de cinq heures (10h-16h), elle est organisée dans dix-huit villes de France à raison de deux sessions par an dans chaque ville et un effectif de trois à huit personnes par session. Les exercices se font sur un parking.

Les actions post permis de **Pacifica** ont pour thème l'auto-évaluation des risques et la prise de conscience dans le but de « corriger » les automatismes de conduite. La partie théorique en salle propose un questionnaire d'évaluation « la sécurité routière en dix questions », et porte sur les fondamentaux de la conduite sécuritaire (voir, prévoir, anticiper), sur la réglementation avec une vidéo sur les accidents de la route. Deux types de stages pratiques sont proposés : une journée sur piste ou une heure de coaching avec un enseignant de la conduite. Sur piste, les exercices consistent en une série de tests d'évitement (avec des ballons figurant les pièges quotidiens de la route), d'appréhensions des distances de sécurité et de freinages d'urgence sur sol sec et mouillé. Le coaching personnalisé se

déroule en deux temps : une partie théorique préalable (avec tests et visionnage de films) et une partie pratique dans laquelle une heure de conduite est réalisée avec un coach selon un programme personnalisé.

Les actions post permis de **GMF Assurances** portent sur les risques routiers (alcool) et sur l'éco-conduite. Le programme dure une journée. La partie consacrée à l'éco-conduite se déroule collectivement avec un audit individuel de conduite. Les outils utilisés sont principalement des simulateurs (Ediser) avec logiciels intégrés : risque routier, éco-conduite et conduite d'urgence (problématique spécifique à la police). Il existe vingt neuf simulateurs en France (bientôt quatre supplémentaires pour les DOM).

GEMA Prévention cible les jeunes utilisateurs de deux-roues à moteur. Les actions portent sur l'alcool et la conduite. Ce sont des dispositifs itinérants avec pistes éducatives. Les stages « jeunes » comportent des aspects théoriques (sensibilisation alcool, équipements...), il n'y a pas vraiment de supports à cette intervention au cours de laquelle sont effectués des exercices pratiques sur une moto fixe (home trainer), et sur la piste avec moto double commande.

Les actions post permis de **Centaure** ont pour thème la perte d'adhérence, le freinage d'urgence, le choc latéral, les effets de la vitesse, les distances de sécurité... elles consistent en une journée de formation (6h30) qui alterne théorie et pratique sur circuit. Les séquences de formation comportent quatre phases : l'exposé théorique, la mise en pratique à bord des véhicules Centaure (expérience d'une situation concrète de conduite, similaire à ce que l'on peut vivre au quotidien), l'expérimentation des différentes façons de réagir, des comportements à adopter et le débriefing des événements vécus.

Les actions post permis du **circuit Beltoise** se déclinent en plusieurs programmes : stage conduite juste, audit de conduite, éco-conduite et conduite sportive. Dans tous les cas, la formation se déroule sur une journée avec comme outils des simulateurs et une caméra embarquée. Le moniteur analyse la conduite sur la base d'un référentiel développé par Beltoise issu de l'analyse des accidents (dans 50 % des cas, le conducteur n'a pas vu, dans 40 % des cas le conducteur n'a pas compris, dans 10 % des cas, il s'agit d'une défaillance globale). Les conducteurs sont mis en situation pour une recherche de solution afin d'éviter l'accident (apprendre à mieux voir et mieux comprendre). Trois modes d'action sont possibles : jouer sur la trajectoire, jouer sur l'allure et mieux communiquer avec les autres. Dans les formations, une évaluation écrite de la conduite (critères : ne fait jamais, fait de temps en temps, fait systématiquement) est réalisée.

Les actions post permis de **CER association** portent sur les distances d'arrêt et de sécurité, le temps de réaction, l'alcool, le téléphone et l'éco-conduite pour le stage « auto » et portent sur la maîtrise technique, la prise de conscience de ses propres limites de sécurité et l'optimisation des réactions pour le stage « moto ». Ceux sont des rendez-vous d'évaluation d'une journée entre le sixième et le douzième mois après le permis pour le stage moto. Ces actions se déroulent sur une journée et ils utilisent des DVD-ROM interactifs, un simulateur de conduite (FAROS, un des partenaires des C.E.R.), le simulateur d'alcoolémie AXA.

Les actions post permis de l'**ANPER** consistent en des stages d'éco-conduite avec audit et analyse de la pratique sur une journée portant sur les enjeux et les représentations de la conduite. Un retour à six mois d'une durée d'une demi-journée pour les novices est réalisé.

Les actions post permis d'**ECF** portent sur des compléments de formation nécessaires, mais après une prise de conscience (18 à 23 mois après le permis), sur des thèmes différents de ceux de la formation initiale ; il s'agit de travailler sur les prises de risque vécues. Pour les jeunes de 16 à 22 ans, le programme s'intitule « zéro tué » : un des deux rendez-vous est consacré à la prévention des infractions et des accidents (« PIA »). Les parents sont le public visé par ce dispositif : ils sont invités à une réunion d'information collective pour le leur présenter lorsqu'ils inscrivent leur enfant dans le cadre de la conduite accompagnée. Deux rendez-vous pédagogiques supplémentaires (en plus des deux initiaux obligatoires) sont proposés après le permis ainsi qu'un suivi trimestriel par téléphone ou mail.

D'autres types de stages sont proposés:

- le stage MSA (Maîtrise et sécurité auto) : ce stage a pour objectif de sensibiliser les conducteurs aux risques liés à la conduite. Il se déroule sous forme de quatre ateliers avec des groupes d'environ douze personnes. Ils ont pour thème le freinage d'urgence, la simulation et perte d'adhérence, l'audit de conduite.

- le stage MSRE (Maîtrise et sécurité routière en entreprise) : ce stage s'organise sur demande et en fonction des besoins et objectifs donnés par l'entreprise. Il a pour thème le freinage, la réglementation, l'établissement de constat amiable, l'audit de conduite et l'environnement. Les stages d'éco-conduite ont pour objectif de sensibiliser et former les conducteurs à une conduite responsable et citoyenne. Ils se déroulent en deux phases : évaluation du conducteur et apprentissage de nouvelles méthodes de conduite.

Les actions post permis de l'**Automobile club prévention** s'intitulent « Conduite Attitude » et stages « 2 roues (cyclomoteur, débutant, niveau 1 et 2) ». Elles se déroulent sur une journée en salle et/ou sur piste avec des outils pédagogiques issus des nouvelles technologies : simulateurs, outil d'analyse de comportement (G-Cam), outil de mesure et d'analyse des consommations (TSR), réactiomètre, mesure de la vision (ESSILOR).

2.4 Qui sont les formateurs ?

Dans les actions post permis d'ECF, les formateurs sont les prestataires d'ECF et les stages sont animés par des psychologues du réseau des stages de sensibilisation à la sécurité routière, employés par la MACIF pour l'occasion, des enseignants de la conduite titulaires du Bepecaser ou bénévoles qualifiés de la sécurité routière, employés en contrat de prestations directement par la MACIF. La MAAF emploie un officier de police et un animateur MAAF et travaille avec l'ANPER.

Les salariés d'AGPM interviennent pour la partie théorique : il s'agit du responsable prévention et des douze correspondants régionaux qui ont tous reçu une formation par un cadre éducateur de la Mission prévention et sécurité routière dans les armées (MPSRMD). Ce sont des enseignants de la conduite, titulaires du Bepecaser qui interviennent pour la partie pratique.

La Matmut a ses propres salariés et vacataires de M&A prévention (anciennement ceux d'ACO) et emploie également des formateurs Bepecaser (mention deux roues si nécessaire) ou d'anciens pilotes titulaires du BPJEPS.

Le prestataire d'ACM a toujours été Automobile club prévention (ACP) pour les actions post permis.

AXA prévention travaille depuis le début avec CER réseau qui assure la gestion, la location des salles et des parkings. La gestion des actions de Pacifica est confiée à Mondial Assistance. La mise en œuvre des stages est proposée par plusieurs prestataires : trois pour les stages sur piste (ACP, Beltoise, AEI dans le Calvados) et plusieurs pour les stages en auto-école (ANPER, Code Rousseau, établissements de la conduite). GMF travaille en partenariat avec CER (sur trois régions) et SUR (sur quatre régions). Dans les actions de GEMA, les intervenants sont des CRS et le correspondant local est le représentant GEMA sur place.

Les animateurs Centaure sont tous titulaires d'un diplôme d'État (Bepecaser) nécessaire pour animer des formations à la conduite, et bénéficient également de formations internes spécifiques pour l'animation de groupes de manière à leur apporter des connaissances sur des sujets pointus et surtout de perfectionner les techniques d'animation.

Pour le circuit Beltoise, les formateurs sont des formateurs, titulaires du Bepecaser ou des personnes issues du milieu du pilotage qui doivent passer un BP JEPS mention perfectionnement de la conduite. Ils sont sélectionnés et formés par les permanents du circuit Beltoise.

Sur la base d'un programme établi dans les années 98-99 par la DSCR, les enseignants du réseau CER peuvent bénéficier d'une formation de cinq jours, et ensuite être inscrits sur la liste des formateurs CER mobilisés pour les actions post permis. Il y a environ 200 formateurs CER.

Quant à l'ANPER, les formateurs sont des adhérents de l'association titulaires du BAFM ou du BEPECASER (qui ont également reçu une formation interne de cinq jours correspondant au cahier des charges des actions post-permis). Ponctuellement, il est fait appel à des psychologues du réseau des stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Les intervenants d'ECF sont des formateurs, titulaires du BAFM, ayant suivi une formation de formateur post permis, et des psychologues du travail.

ACA emploie des formateurs titulaires du Bepecaser qui ont suivi une formation interne (cinq jours) lors de leur arrivée, pour les former à la démarche d'auto-évaluation et aux contenus pédagogiques à délivrer lors de la formation. Ils reçoivent également une formation (prochainement annuelle) aux nouveaux produits ACA et ACP. ACA travaille en partenariat avec la FIA (fédération internationale de l'automobile).

2.5 Des outils issus des nouvelles technologies

Nous présenterons ici des produits innovants élaborés par la société Ediser³⁰ développés pour des actions de formation et qui sont utilisés pour des actions post permis par les acteurs énoncés ci-dessus.

Les simulateurs de conduite

Le simulateur « ROADSTAR ».

Le simulateur de conduite est un outil de vulgarisation et de transfert d'expérience. Il peut être utilisé de façon individuelle comme un robot qui guide l'utilisateur (plutôt dans des phases d'apprentissage des commandes et de la gestuelle organisée de conduite). Il est aussi possible de l'utiliser en cours collectifs avec un groupe d'élèves et un formateur.

ROADSTAR propose une gamme d'environnements adaptés à toutes les situations de conduite (une sortie en ville, à la campagne, il est possible d'emprunter l'autoroute, une route de montagne, des tunnels, etc.).

Il permet de démontrer comment conduire en toute sécurité, de façon économique, en se fondant sur l'analyse des situations et les principes d'anticipation au volant.

Les scénarios de ROADSTAR sont classés selon cinq thématiques principales : maîtrise du véhicule, gestion des situations, partage de l'espace, règles formelles et informelles et éco-conduite.

Plusieurs types de véhicules sont disponibles. Ils permettent d'expérimenter différents types de conduites, de gabarits ou de transport de charges (VL, 125 cm³, Cyclomoteur, VUL). Ce qui permet également de se mettre à la place des autres usagers.

Plusieurs paramètres de conduite et du véhicule peuvent être utilisés : gestion des capacités physiques (acuité visuelle réduite, conduite sous l'emprise de l'alcool ou de médicaments, hypovigilance), actions sur le véhicule (modifier la pression des pneumatiques, activer/désactiver l'ABS, l'ASR, l'ESP en temps réel, comparez la conduite économique avec et sans régulateur, etc.).

L'analyse permet de visualiser les distances de sécurité, de réaction, de freinage, et d'arrêt. Cela permet d'aborder plus facilement les notions d'anticipation. Après chaque scénario, des outils intégrés à la 3D permettent de comprendre visuellement les statistiques de conduite.

Un tableau très complet de résultats permet de comptabiliser le nombre d'erreurs commises, l'émission de CO₂ sur le parcours, la vitesse moyenne, le temps de réaction, la distance d'arrêt, etc. Tous ces résultats sont enregistrés pour chaque conducteur et peuvent être édités et consultés ultérieurement. Chaque erreur est répertoriée par typologie.

L'analyse statistique des performances se fait à trois moments cruciaux : lors de l'événement, à la réaction du conducteur, et après l'évènement. L'ensemble des statistiques des utilisateurs est stocké dans une base de données. Il est ainsi possible de consulter ou d'éditer ces données à tout moment pour un suivi de formation.

Ce simulateur peut être utilisé en salle avec cinq ou six personnes. Il est primordial de faire un retour (feedback) après chaque scénario proposé par le formateur qui évalue le groupe et ses besoins et met

³⁰ Créé en 1992, le groupe EDISER (Edition à la Sécurité Routière) est spécialisé dans la conception et la distribution de supports pédagogiques pour les formations au permis de conduire, à la sécurité routière et la prévention santé et sécurité au travail.

en place des objectifs de travail. Le simulateur ne se substitue pas au formateur qui accompagne les conducteurs. Il existe un guide du formateur afin de repérer les principales indications pour répondre au mieux aux besoins des conducteurs. Il est important de faire participer les conducteurs aux phases de conduite chacun à leur tour afin de les maintenir actifs et collaboratifs.

L'essentiel de l'apprentissage se passe dans l'étude avec le groupe de ce qui se produit dans la situation de conduite simulée.

La tablette embarquée

Un autre produit innovant proposé par Ediser est la tablette embarquée (NomaPad). Cette tablette permet de faire un audit de conduite (par exemple en entreprise) avec relevé de compétences procédurales (prise d'information, actions, consommation moyenne).

Le NomaPad est utilisé dans les actions post permis en éco-conduite. Il permet de :

- gérer l'ensemble du suivi pédagogique et administratif des conducteurs à partir du véhicule,
- gérer les conducteurs en groupe ou en individuel,
- dispenser les évaluations de départ,
- accéder aux informations réglementaires mises à jour automatiquement grâce à des bases de données,
- accéder au livret d'apprentissage de chaque élève, grâce au suivi individuel des quatre étapes de formation (école de conduite),
- accéder à la fiche de suivi de chaque conducteur au format numérique,
- accéder à des cours multimédias exhaustifs,
- effectuer des évaluations de synthèses interactives,
- effectuer des examens blancs dans les conditions réelles du bilan de compétences.

En conclusion, les nouvelles technologies liées à la tâche de conduite peuvent être intéressantes pour des actions post permis afin de relever les compétences dans le maniement du véhicule (compétences élémentaires) faisant référence au niveau 1 de la matrice GDE mais également de repérer la maîtrise des situations de conduite et la connaissance et l'application de la règle faisant référence au niveau 2 de la matrice GDE.

2.6 De quelles évaluations dispose-t-on?

Dans les actions post permis de la **MACIF**, l'évaluation se fait surtout par l'intermédiaire de questionnaires de satisfaction de stage. Le service prévention a pour objectif d'aller vers un suivi de cohorte (sur le modèle anglais des équipements en matière de détecteurs de fumée) qui a donné d'excellents résultats et prouvé que la prévention « fonctionne » et est économiquement intéressante.

A part le suivi individuel et immédiat des actions éco-conduite, aucun suivi général n'est effectué chez **AGPM**, alors que les outils existent (la fiche des adhérents enregistre s'ils ont fait ou non un stage et quel type de stage). Un suivi de la sinistralité est réalisé auprès des salariés d'**AGPM** qui bénéficient d'une voiture de service.

Les questionnaires de satisfaction et quelques réactions spontanées ou suggestions sont utilisés chez **Matmut**.

A priori il n'y a pas d'objectifs d'impact sur la sinistralité chez **ACM** mais plutôt des objectifs de remplissage des stages (pour rentabiliser l'intervention du prestataire). Le retour des stagiaires se fait par le questionnaire de satisfaction en fin de stage et un test sur les connaissances acquises durant le stage (synthèse réalisée par ACP pour ACM).

AXA utilise des questionnaires de satisfaction en fin de stage. Il n'y a pas de suivi sur la sinistralité des assurés du fait du faible nombre de stagiaires.

Pacifica évalue également les actions par le biais d'un questionnaire de satisfaction en fin de stage et une enquête post stage a été faite par Mondial Assistance (une vague d'enquête par an en mars => de 1mois à un an après le stage). Les résultats montrent que les participants (18-22 ans) sont très satisfaits du stage circuit par rapport au stage coaching. Actuellement, quant au choix, 60 % d'entre eux demandent un stage sur circuit et 40 % un coaching et en pratique 75 % des actions sont réalisées sur circuit et 25 % en coaching.

GMF évalue également les actions à l'aide de questionnaires de satisfaction (questions ouvertes chez SUR et questions fermés chez CER). Une étude avait été faite entre 2000 et 2005 : elle avait conclu à une baisse des sinistres chez les conducteurs principaux (moins chez les conducteurs désignés dans les contrats). GEMA fournit chaque année à la DSCR un bilan chiffré des actions des mutuelles et des fiches individuelles par action.

Dans les actions post permis du circuit **Beltoise**, dès qu'il y a formation pratique, il y a évaluation individuelle du conducteur qui s'appuie sur le référentiel du groupe (démarche de notation sur la base des critères « ne fait jamais », « fait de temps en temps », « fait systématiquement »). On trouve également une évaluation en fin de stage avec un questionnaire de satisfaction immédiate, qui intéresse aussi bien l'entreprise cliente que le centre Beltoise. Un questionnaire est adressé aux stagiaires six mois après la formation, pour voir ce qui a été retenu et mis en pratique, mais le retour est très faible et ne permet pas une exploitation. Pour suivre les effets des actions, certaines entreprises font leur propre analyse de l'accidentalité, à partir des informations communiquées par leur assurance. Le circuit Beltoise a développé un outil plus complet, le logiciel SAVE, qui permet d'analyser plus finement les accidents et d'adresser une lettre personnalisée aux conducteurs impliqués dans un accident. Les résultats montrent une satisfaction et une confiance renouvelées des clients grâce à une diminution de 50% en moyenne des accidents, une réduction de la gravité et des coûts liés aux accidents et une diminution d'au moins 10 % de la consommation moyenne de carburant.

L'évaluation des formations **ANPER** consiste en un suivi de l'évolution de la sinistralité et des économies réalisées par les entreprises.

ECF évalue son programme « zéro tué » à l'aide d'un suivi trimestriel visant l'analyse de la situation du jeune conducteur ou la transmission d'informations d'actualités.

En ce qui concerne les actions post permis réalisés par **Automobile club association**, on constate un problème de suivi des informations par manque d'effectifs.

L'évaluation des stages de l'étude GROUPAMA

À partir de 2004, Groupama a mis en place des études actuarielles au vu de la nécessité d'avoir un discours basé sur des preuves (cf. charte DSCR). Le modèle est basé sur l'analyse par âge, lieu géographique, sexe, CSP, VL, comparé avec une population de référence des informations sur les sinistres (matériel, corporel et coût des sinistres).

Un modèle de questionnaire d'auto-évaluation post stage a été annexé à la convention de 2007, portant sur les habitudes de conduite des stagiaires depuis le stage, leur accidentalité et les modifications de comportement (respect des limitations de vitesse, respect des distances de sécurité, respect de l'environnement, entretien du véhicule, conditions de dépassement et/ou comportement du conducteur en termes de fatigue, consommation d'alcool/cannabis, téléphone portable, port de la ceinture ou courtoisie). Nous ne savons pas s'ils ont fait l'objet de retours et d'analyses.

Une note méthodologique figure également en annexe encadrant le suivi statistique des personnes ayant participé à un stage post permis dans un organisme signataire de la charte. L'idée est d'évaluer chez les assurés l'impact d'un tel stage sur leur sinistralité (matérielle, corporelle – responsable ou non – dommages sans collision) « toute chose égale par ailleurs » (c'est-à-dire en maîtrisant les effets d'autres variables : ancienneté du permis, sexe, profession-usage, catégorie du véhicule, ancienneté du véhicule, zone géographique, conduite accompagnée, sinistralité antérieure/bonus-malus, ancienneté du stage). La probabilité de survenue d'un sinistre chez les jeunes assurés ayant suivi un stage sera comparée à celle de conducteurs de profils similaires n'ayant pas suivi le stage. L'analyse sera complétée en termes de gravité des sinistres et coûts afférents.

C'est la direction Assurance dommages individuels des particuliers de Groupama qui réalise le suivi statistique de la sinistralité. Quatre exercices ont été conduits, portant sur les années 2006, 2008, 2009 et 2012 (Groupama, 2012, 2013).

D'abord réalisée sur six caisses régionales, l'analyse a été élargie en 2012 à huit caisses régionales (Alpes Méditerranée, Centre Atlantique, Grand Est, Oc, Nord Est, Rhône Alpes, Centre Manche et Paris Val de Loire) relevant du système d'information SIGMA et porte sur l'analyse de la fréquence des sinistres responsables (RC matérielle, DHC, RC corporelle et ACC).

Au 31/01/2013, date de la dernière analyse, Groupama compte 33 968 véhicules pour lesquels le conducteur a suivi un stage Centaure sur 2 289 761 en tout, soit 1,5 % du portefeuille³¹. Les sinistres sont renseignés au niveau du véhicule assuré et non du conducteur ; l'hypothèse est faite que le sinistre est attribuable au plus jeune conducteur lorsqu'il y a plusieurs conducteurs au contrat.

La population a été divisée en deux tranches : « 30 ans ou moins » et « 31 ans ou plus » afin d'étudier l'effet du stage Centaure chez les « jeunes ». Parmi les 30 ans ou moins, les bénéficiaires d'un stage Centaure présentent plus fréquemment les caractéristiques suivantes : jeunes, novices, à bonus malus moyen voire élevé, plutôt urbains, récemment assurés, sur des véhicules d'occasion et ayant pour certains déjà suivi le cycle d'AAC. Ce dernier aspect peut constituer un biais de sélection quant aux résultats observés sur la sinistralité.

Analyse de la fréquence des sinistres

Les données analysées portent sur les sinistres « responsabilité civile matérielle responsables », les sinistres « dommages hors collision responsables » et l'ensemble des sinistres « responsables³² ».

En 2006, 2008 et 2009 et 2012 les résultats suivants ont été observés :

Écart de fréquence de sinistres entre bénéficiaires d'un stage Centaure et non bénéficiaires (uniquement les résultats significatifs)

	Au moins un conducteur de 30 ans ou moins au contrat				Au moins un conducteur de 31 ans ou plus au contrat			
	exercice 2012- fin 2013	exercice 2009- fin 2010	exercice 2008- fin 2009	exercice 2006- fin 2007	exercice 2012- fin 2013	exercice 2009- fin 2010	exercice 2008- fin 2009	exercice 2006- fin 2007
Sinistres responsabilité civiles matérielle responsables	-11%	-35 %	-7 %	-6 %	-7%	-27 %	-10 %	nr
Sinistres dommage hors collision responsables	n.s.	n.s.	n.s.	-4 %	n.s.	-12 %	n.s.	n.s.
Ensemble des sinistres responsables	-6,6%	-21 %	n.s.	-4 %	n.s.	-10 %	-8 %	n.s.

n.s.= résultats non significatifs

³¹ En 2008, sur les six régions étudiées, Groupama comptait 36 956 véhicules ayant obtenu le brevet Centaure sur 1019 690 en tout, soit 3,6 % du portefeuille. Effectifs de 2006 non connus. En 2009, Groupama comptait 61 256 véhicules pour lesquels le conducteur³¹ a suivi un stage Centaure sur 2 080 829 en tout, soit 2,9 % du portefeuille.

³² Sinistres couverts au titre des garanties responsabilité civile, dommages collision, dommages hors collision et accident corporel du conducteur, qu'ils soient entièrement ou partiellement responsables.

Source : (Groupama, 2009, 2011,2013).

Le fait d'avoir suivi un stage Centaure influence favorablement la fréquence des sinistres matériels (couverts au titre de la garantie responsabilité civile), qu'ils soient entièrement ou partiellement responsables. La baisse de la fréquence de ces sinistres est de -11 % chez les moins de 30 ans et de -7 % chez les plus de 31 ans pour les conducteurs ayant bénéficié d'un stage Centaure par rapport aux autres conducteurs (toute chose égale par ailleurs) en 2012. Les chiffres de 2009 étaient nettement supérieurs : - 35 % de sinistres matériels responsables pour les bénéficiaires d'un stage Centaure de 30 ans ou moins et - 27 % pour ceux ayant plus de 30 ans, par rapport aux conducteurs n'ayant pas bénéficié du stage. En 2006 et 2008, les résultats étaient sensiblement les mêmes qu'en 2012.

Au niveau des sinistres dommages hors collision (étudiés car les stages évoquent la situation de perte de contrôle et sa meilleure maîtrise), les résultats ne sont pas significatifs en 2012 pour les deux groupes de conducteurs ayant bénéficié de stages Centaure. Les seuls résultats positifs se trouvent en 2009 (- 12 % de sinistres pour les plus de 30 ans par rapport à ceux n'ayant pas bénéficié de stages) et en 2006 (-4 % de sinistres pour les moins de 30 ans par rapport à ceux n'ayant pas bénéficié de stages).

Au niveau de l'ensemble des sinistres responsables, en 2012, seul les résultats pour les moins de 30 ans sont significatifs de l'ordre de moins 6,6% de sinistres par rapport à ceux n'ayant pas bénéficié de stages). En 2008, seuls les plus de 30 ans enregistraient une baisse de l'ordre de 8 % de ce type de sinistres ; pour 2009, Groupama signale des intervalles de confiance assez larges, « exigeant à tempérer les écarts constatés ».

Analyse de la fréquence des sinistres importants

Il est apparu important pour Groupama d'examiner le lien entre le suivi des ces stages et la survenue de sinistres importants assimilables à des accidents graves³³.

En 2012 les résultats suivants ont été observés :

Écart de fréquence de sinistres accidents corporels entre bénéficiaires d'un stage Centaure et non bénéficiaires (uniquement les résultats significatifs) pour l'exercice 2012 (⇒ 31/01/2013) :

	Au moins un conducteur de moins de 30 ans au contrat	Au moins un conducteur de plus de 31 ans au contrat
Sinistres accidents corporels	n.s.	n.s.
Sinistres responsabilité corporelles	n.s.	n.s.

n.s. = résultats non significatifs

Source : (Groupama, 2013)

Écart de fréquence de sinistres d'un coût supérieur à 3000€ et le coût moyen des sinistres dommages hors collision entre bénéficiaires d'un stage Centaure et non bénéficiaires (uniquement les résultats significatifs) pour l'exercice 2012 (⇒ 31/01/2013) :

	Au moins un conducteur de moins de 30 ans au contrat	Au moins un conducteur de plus de 31 ans au contrat
Sinistres d'un coût supérieur à 3000 €	n.s.	n.s.
Coût moyen des sinistres DHC	5,4%	n.s.

n.s. = résultats non significatifs

Source : (Groupama, 2013)

Aucun effet du stage n'est observé sur les sinistres importants (assimilables à des accidents graves), ni

³³ Sinistres responsabilité civile corporelle responsables et accidents corporels du conducteur responsables

même sur ceux d'un coût supérieur à 3000€. Le coût moyen des sinistres (évalué pour les dommages hors collision responsables) n'est significativement pas différent lorsqu'un stage a été suivi ou non. On retrouve ces mêmes résultats dans les années précédentes.

2.7 Conclusions

Les cibles

La définition du « conducteur novice » diffère d'un acteur à l'autre : la limite d'âge varie de 25 ans à 31 ans. A cette distinction suivant le type de conducteurs s'ajoute, pour les assureurs, la distinction entre : assurés/sociétaires et grand public. Certaines mutuelles ou sociétés d'assurance limitent leurs actions à leurs assurés ou sociétaires, d'autres, au titre de leur mission de prévention, élargissent la cible. D'autres encore consacrent essentiellement ou exclusivement leurs actions aux conducteurs de deux roues motorisés ou de cyclomoteurs (titulaires simplement du BSR). Suivant leur portefeuille, des assureurs proposent plus particulièrement des actions en direction des jeunes apprentis, ou encore des jeunes militaires. Signalons encore les nombreuses actions vis-à-vis des jeunes scolaires ou des jeunes dans le cadre festif. Plutôt que l'âge, certains organismes privilégient une entrée par le risque routier : alcool, vitesse, deux roues... les conducteurs novices sont, pour les conducteurs particuliers, les cibles privilégiées car présentant un surrisque et par voie de conséquence un coût élevé.

Les thèmes

Les thèmes traités majoritairement sur un mode informatif concernent les facteurs de risques majeurs : alcool et drogue au volant (il faudrait parler plutôt d'usage ou de conduite sous influence), et les techniques de conduite « préventive », la vitesse, le freinage, le temps de réaction, les nouveaux risques (téléphone), l'audit de conduite et l'éco-conduite. Les objectifs explicites ou implicites concernent pour une grande majorité des actions visant la maîtrise technique du véhicule (chocs latéral, effets de la vitesse, freinage, distance de sécurité, adhérence) et la conscience du risque.

La piste, la route, la salle : quelles méthodes ?

C'est la combinaison salle/piste qui est la plus fréquente dans les programmes, la partie en circulation étant sous-représentée et souvent traitée sous l'angle de l'éco-conduite.

Pour les actions réalisées sur piste, les méthodes utilisées sont essentiellement démonstratives ou visent à mettre les participants en échec afin de leur faire prendre conscience des lois physiques inhérentes à la vitesse. On retrouve le plus souvent des tests de freinage d'urgence avec des exercices sur piste mouillée et sèche, des tests d'évitement avec des ballons, un travail sur les distances de sécurité. Ces actions sont généralement suivies d'un retour (débriefing) individuel ou collectif, les méthodes utilisées sont peu explicitées.

Certains organismes utilisent pour les tests d'adhérence le skid car (chariot équipé de quatre minis roues fixées sous le châssis du véhicule), un freinographe pour les tests de freinage. Des enregistrements vidéo sont réalisés aux fins d'analyse. Pour les formations « deux roues », certains utilisent des exercices sur moto fixe (home trainer).

Les actions post permis sur route sont peu fréquentes. Elles sont réalisées sur route essentiellement pour de l'éco-conduite avec d'enregistrement de données sur la consommation pour un retour vers le conducteur.

Les actions post permis comprennent également une partie théorique. Il s'agit principalement de sessions à visée informative et ou de sensibilisation à la conduite sous influence ou aux risques routiers (alcool, cannabis, médicaments, fatigue...), d'informations sur les nouveaux risques, l'équipement du véhicule, les défaillances de l'être humain et l'accidentologie. Nous n'avons identifié qu'une seule formation hors circulation, visant un travail sur les dimensions psychologiques des jeunes conducteurs (attitudes, style de vie) et l'influence des pairs avec des méthodes privilégiant l'autoévaluation, la dynamique des groupes (Prev'acteur).

Les programmes (objectifs, durée, méthode, outils)

En ce qui concerne la partie théorique réalisée en salle, les outils sont des supports au travail informatique. Il s'agit pour la plupart de films sur les dangers de la conduite sous l'influence de produits, sur les situations de la vie courante ou sur les accidents de la route avec par la suite un débat.

Certains organismes utilisent des simulateurs : logiciels intégrés portant sur les risques routiers (simulateur Roadstar, simulateur alcool, simulateur retournement, vitesse, temps de réaction), tests visuels, outils pour tester les réflexes (par exemple, le réactiomètre ou un buzzer), caméra embarquée pour l'enregistrement des actions sur piste et sur route, simulateurs d'analyse de la conduite (simulateur Faros, G-Cam, Simalc), simulateurs d'alcoolémie et outils de mesure et d'analyse des consommations de carburant, des émissions de Co2 et l'usure du véhicule pour l'éco-conduite (TSR).

La durée des formations post permis varie peu d'un organisme à un autre. Les durées de formation vont de la demi-journée à la journée entière mais rarement au-delà. Dans la majorité des cas, les actions durent une journée et alternent une partie théorique et une partie pratique. Il y a un constat partagé quant à la difficulté de faire déplacer les stagiaires sur une plus longue durée. Pour les novices, certains professionnels de la conduite organisent des rendez-vous pédagogiques après le passage du permis. La tendance semble aller à l'expérimentation de formules de plus en plus courtes.

Les acteurs

Ce sont majoritairement des enseignants de la conduite (titulaires du Bepecaser) et des formateurs, titulaires du BAFM. Tous reçoivent une formation interne au sein des organismes pour lesquels ils interviennent (en moyenne de cinq jours) portant essentiellement sur les techniques d'animation de groupes et des approfondissements informatiques. Certains organismes font également intervenir des psychologues, animateurs de stages de sensibilisations pour les conducteurs responsables d'infractions pour des interventions en salle qui visent les niveaux supérieurs de la matrice GDE. Certains organismes font intervenir les directeurs eux-mêmes, leurs salariés, des bénévoles et des forces de l'ordre après une formation « interne ».

Les évaluations

Si la plupart des actions post-permis se terminent par une évaluation qualitative (questionnaire de satisfaction), peu d'organismes proposent une évaluation à plus long terme ; ceux qui le font utilisent un questionnaire stagiaire à six mois par exemple mais le faible taux de réponse pose problème. Ces questionnaires mesurent d'une part la satisfaction en fin de stage et vérifient la satisfaction à avoir fait le stage et à avoir appris quelque chose. Le suivi de la sinistralité des particuliers (des assurés notamment) est rarement réalisé du fait du faible du faible nombre de stagiaires. Des problèmes de faisabilité sont invoqués (suivi des dossiers, système informatique non adapté), et la volonté d'assurer ce suivi n'est pas toujours de mise. Plusieurs assureurs disent ne pas être soumis à une obligation de résultats ou de rentabilité pour leurs actions de prévention. L'évaluation est aussi fonction des attentes vis-à-vis de la formation, de la présence ou non d'incitations à moyen terme, du volume de stagiaires traité, etc.

L'évaluation des stages se fait aussi par l'intermédiaire d'objectifs de remplissage des stages. En éco-conduite, l'évaluation se fait de façon immédiate et individuelle (économie réalisée). Sur la partie théorique, l'évaluation se fait parfois par la passation de tests sur les connaissances acquises durant le stage.

A notre connaissance, seul Groupama et le centre Centaure ont réalisé un suivi de la sinistralité. Les résultats montrent que le fait d'avoir suivi un stage Centaure influence favorablement la fréquence des sinistres matériels (couverts au titre de la garantie responsabilité civile), qu'ils soient entièrement ou partiellement responsables indépendamment de l'âge et influence favorablement l'ensemble des sinistres responsables, en 2012, seulement pour les moins de 30 ans. Cependant, il n'y a pas bénéfices des stages Centaure au niveau des sinistres dommages hors collision et au niveau des sinistres importants (assimilables à des accidents graves) ni même sur ceux d'un coût supérieur à 3000€. On trouve des résultats identiques dans les années précédentes.

Nous présentons ci-dessous un tableau récapitulatif des dispositifs à l'intention des jeunes conducteurs. Rappelons que nous avons décrit un dispositif en utilisant les critères suivants : un

prescripteur (assureur) associé généralement à un prestataire avec une action systématique visant les jeunes conducteurs, une formation dédiée en tant que groupe-cible avec des incitations à la clé et une évaluation.

Tableau récapitulatif des dispositifs à l'intention des jeunes conducteurs ou conducteurs novices

Prescrip- teur	Presta-taire	Intitulé de formation	Groupe-cible	Type de formation (route, salle, piste)	Incitations/ prise en charge	Public formé	Éval.
AGPM Prévention	Mission de prévention des armées CPRR	NR	Jeunes militaires Utilisateurs de deux- roues (dont jeunes)	Audit sur route	Stage gratuit	200 à 250 pers.	NR
AXA prévention	C.E.R.	Stage « bonne conduite »	18-25 ans ou conducteurs en période probatoire pas forcément sociétaires	Salle, piste (50- 50%). E- learning pour suivi en cours d'étude	Prise en charge à ¾ du stage (soit 150€) réduction prime de 50€	NR	Questionnaire de satisfaction Pas de suivi de sinistralité
ACM (Crédit mutuel)	Automo-bile Club Prévention	Stage J Prévention	Jeunes conducteurs (moins de 28 ans)	Piste et salle, alternance théorie/pratique	Avantage sur prime d'assurance stage pris en charge à 50% soit 105€	6 000 pers.	Questionnaire de satisfaction A priori pas d'impact sur sinistralité
ECF		Programme "Zéro tué" Région Poitou Charentes	16 à 22 ans et parents	2 RVP supplémentaires + suivi trimestriel mail et tél	Stage gratuit	2 000 à 3 000 pers. en 5 ans	Pas de retour questionnaires
GMF	CER, SUR	Expérience +	Jeunes conducteurs avec permis de moins de deux ans	Route et salle Alternance théorie/ bilan à six mois	Stage gratuit (coût 205€) réduction prime de 76€ à un an si pas d'accidents responsable	1 014 pers. en 2012	Etude entre 2000 et 2005 : baisse des sinistres sur conducteurs principaux
Groupama	Centaure	Stages jeunes conducteurs Groupama	Jeunes conducteurs à souscription d'un nouveau contrat	Salle/piste. Alternance mise en situation sur piste/ retours d'expériences	Coût de 185 € prise en charge partiellement + avantages tarifaires	20 000 jeunes par an	Oui, études actuarielles
MAAF	ANPER pour les 2RM ³⁴	NR	Jeunes apprentis dans les CFA ³⁵ (16-25 ans) et cyclomotoristes	Session de sensibilisation en salle		30 villes en France	NR
MACIF prévention	Ancienne formule : ECF BAFM + psycholo- gogie	Module Prév'acteur	Conducteurs novices 2RM et 4RM (moins de deux ans de permis)	Formation sur piste abandonnée Formation en salle en salle exclusivement	Accès au contrat tous risques	1 000 pers. en 2013	Questionnaire de satisfaction traité Vers suivi de cohorte
MATMUT	M&A Prévention	Conduite préventive Eco-conduite	Pas de stage actuel dédié aux jeunes conducteurs				
PACIFICA /Mondial Assistance	ACP Beltoise AEI ANPER	Conduite attitude Conduire juste	Ex :Beltoise : Voir, prévoir, anticiper afin de tout mettre en oeuvre pour ne plus jamais se placer en situation d'urgence	Piste, salle 75% piste, 25% coaching	Stage gratuit 5% réduction sur cotisation	3000 pers.	Étude sinistralité en cours

³⁴ Deux roues-moteur

³⁵ Centre de formation des apprentis

III- ANALYSE DES DISPOSITIFS FRANÇAIS AU REGARD DES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES ET DE LA LITTÉRATURE

1. La convention de partenariat État-assureurs : prémisses d'une base réglementaire pour les actions post permis envers les jeunes conducteurs ?

Les compagnies et mutuelles d'assurance couvrant le risque automobile et l'État ont des intérêts communs en matière de sécurité routière à savoir une réduction de la sinistralité par la mise en place d'actions destinées à lutter contre l'insécurité routière

Or, jusqu'en 1995, il n'y avait pas de base légale pour la participation des sociétés et mutuelles aux actions de lutte contre l'insécurité routière, contrairement par exemple au dispositif mis en place pour le 1% logement. Cette absence de base légale et l'organisation très décentralisée des sociétés et mutuelles d'assurances limitait les possibilités de directivité de l'administration dans l'utilisation des fonds en provenance de leurs adhérents.

Suite au Comité interministériel de sécurité routière de 1993, une réponse a été trouvée dans l'engagement des sociétés d'assurance à consacrer au moins 0,5 % des cotisations de responsabilité automobile perçues à des actions de prévention routière. Une première convention triennale, portant sur la période 1995 à 1997 a été signée entre l'État d'une part, la FFSA³⁶, le GEMA³⁷ et GROUPAMA d'autre part. Au cours de cette période, les entreprises d'assurances ont investi près de 600 millions de francs dans des actions de prévention des accidents de la circulation.

La reconduction de cette convention en 1998 a abouti à la définition d'un nouveau cadre de référence permettant de mieux cibler les initiatives et d'améliorer la cohérence et l'efficacité des actions de prévention. Six cibles de population (jeunes de moins de 16 ans, jeunes de 16 à 22 ans, motocyclistes, conducteurs expérimentés, salariés d'entreprises, personnes âgées) et cinq cibles d'actions (comportement à travers des actions de formation, comportement à travers des actions de sensibilisation, évaluation des aptitudes physiques et physiologiques du conducteur, contrôles et entretien du véhicule, actions de recherches sociologiques, statistiques ou médicales) ont été identifiées en concertation avec les pouvoirs publics. Un Comité national composé des représentants de la DSCR, de la Direction du Trésor, de la FSA et du GEMA a été chargé de veiller à la cohérence des actions et à leur évaluation.

Bilan de la charte 2003-2007 : participation financière des assureurs

	2003-2007	Moyenne annuelle	2003-2007	Moyenne annuelle
FFSA	24 271	4854	122	24,4
GEMA	12 586	2517	63,53	12,70
Total	36 857	7371	185,53	37,10

Le bilan quantitatif de ces différentes actions fait apparaître que les assureurs ont consacré 185,53 millions d'euros sur la période 2003-2007 aux actions de prévention. Pendant la même période, l'État s'est fortement mobilisé dans la lutte contre l'insécurité routière et les résultats sont encourageants : le nombre de personnes tuées a baissé de 44,4% entre 2002 et 2008 mais l'accidentalité des jeunes et des usagers de deux roues reste à un niveau élevé³⁸.

Pour la quatrième fois, en 2010, la convention est reconduite et articulée autour de trois objectifs :

³⁶ Fédération française des sociétés d'assurances qui regroupe 234 entreprises et réalise 90% du marché français de l'assurance. Les compagnies membres de la FFSA agissent préférentiellement par l'intermédiaire de leur fédération au niveau des actions menées avec la DSCR.

³⁷ Groupement des entreprises mutuelles d'assurance créé en 1964 par la MAAF, la MACIF, la MAIF, la MATMUT, 44 sociétés d'assurance adhérentes. Les mutuelles d'assurances ont créé en 1995 l'association GEMA PREVENTION.

³⁸ Données issues de la note d'information de la FFSA du 3 mars 2010 concernant le renouvellement de la Convention de partenariat Etat-Assureurs sur la sécurité routière

1. La prévention aux différentes étapes de la vie
2. La lutte contre la prise d'alcool et de produits stupéfiants
3. La sécurité des deux-roues motorisés

L'accompagnement des conducteurs novices est explicitement mentionné dans le premier chapitre de la convention : « *l'État et les sociétés d'assurance établiront dans les six mois qui suivent la signature de la présente charte un bilan des actions engagées en matière de stages post-permis. Ce bilan devra dégager en commun les moyens de développement de ces stages, afin qu'ils puissent bénéficier au public le plus concerné par le risque accident* ».

Nous n'avons pas trouvé trace de ce bilan à six mois ou au terme de la convention mis à part un listing des différentes actions, cible par cible. Nous faisons figurer en annexe les fiches vierges de bilan à destination des assureurs : bilan financier et bilan individuel des actions réalisées. Nous n'avons pas pu nous procurer les fiches renseignées, les assureurs concernés ne souhaitant pas qu'elles soient divulguées pour des raisons liées à la concurrence. Nous n'avons pas trouvé trace du suivi par le Comité mixte partenarial chargé de suivre la réalisation de la convention, notamment en ce qui concerne les retours d'expérience des acteurs signataires, la cohérence des actions, l'évaluation des résultats (autres que financiers) et l'actualisation des objectifs de la convention.

Aller plus loin dans la définition d'incitations et dans le cadrage

C'est sous la pression conjuguée de l'État pour des questions liées à la santé et à la sécurité des citoyens et des assureurs pour des questions liées au coût des accidents que des dispositifs post-permis ont commencé à voir le jour dans le secteur privé. Destinés dans un premier temps aux flottes de véhicules et aux conducteurs salariés d'entreprises, une demande de formation se fait jour pour des publics différents, « à plus haut risque » comme les conducteurs novices, les jeunes conducteurs ou la population de faible niveau socio-économique.

Le biais de sélection constitue un problème en ce sens que ce ne sont sans doute pas les jeunes conducteurs qui en auraient le plus besoin qui participent à ces actions.

La concurrence dans ce secteur d'activité encore faible met des pressions sur les dispositifs qui dépendent fortement des assureurs et de leur capacité à convaincre les différents publics concernés à participer à ce type d'actions.

Plusieurs d'entre eux, lors des entretiens évoquent le souhait de voir l'État s'engager dans la définition d'incitations réglementées en direction des conducteurs novices, des incitations qui pourraient porter sur l'accès plus rapide à une assurance tous risque, la réduction du délai de période probatoire en cas de suivi de stage, etc.

2. Quels enseignements tirer des programmes pour conducteurs novices et jeunes conducteurs en France ?

Le tableau ci-dessous rassemble les différents éléments issus des plaquettes commerciales des organismes proposant une formation post permis pour les conducteurs novices ou les jeunes conducteurs

Nous n'avons retenu dans ce tableau que les actions de formation s'inscrivant dans un dispositif en direction des jeunes (voir ci-dessus).

Programmes de formation au sein des dispositifs post permis en direction des jeunes publics :

Prescripteur	Prestataire	Type de formation	Objectifs de formation	Sur route ?	Contenus	Durée	Participants par Session
AGPM assurances	Mission de prévention des armées	Utilisateurs de deux-roues (dont jeunes) : sur piste et en salle	Développer les connaissances du stagiaire afin de les intégrer sans sa pratique et sa vie personnelle	Non prévue	Réponse à un questionnaire Echanges d'expériences Démonstrations didactiques et pratiques (simulateur)	1 jour (7H)	NR
AXA prévention	C.E.R.	Stage « bonne conduite » : salle, piste	Eviter l'accident	Oui	Alternance théorie-pratique (50%, 50%) Exposés (vitesse, distances de freinage, éco-conduite, produits psychoactifs, tél. au volant) Exercices pratiques	1 jour (5H)	
ACM (Crédit mutuel)	Automobile Club Prévention	Stage J (jeunes) Prévention : piste et salle	Prévoir et anticiper les dangers de la route Agir sur le temps de réaction	Non prévue	Exercices sur piste (évaluation de la vitesse et des distances d'arrêt, ex de freinage)	1 jour	14 à 20
GMF	CER, SUR	Expérience +	Sensibiliser les jeunes conducteurs au risque routier, les accompagner dans une démarche sécuritaire et environnementale	Oui	Alternance théorie/pratique : discussion autour des grands thèmes de la sécurité routière, module accidentologie, module freinage, audit de conduite « éco-conduite »	1 jour + bilan au bout d'un an	8, 12 ou 16
Groupama	Centaure	Stage tous public (y compris jeunes)	Favoriser la prise de conscience des risques de la conduite automobile par le vécu	Non prévue	Alternance Mise en situation sur piste, retours d'expériences. En salle : exposés	1 jour, 6H30	
MACIF prévention	Professionnels associés (Formateurs BAFM + psychologues)	Module Pré'acteur en direction des conducteurs novices : en salle exclusivement	Favoriser une attitude responsable à l'égard des consommations festives et des prises de risque en devenant acteur et relais de prévention	Non prévue	Travail sur les représentations et les attitudes, apports de contenus. Utilisation de méthodes actives : brainstorming, jeu de rôle etc.	3H	15 à 20
Pacifica	ACP Beltoise AEI ANPER	Ex : Module Conduire juste	Voir, prévoir et anticiper pour ne plus jamais se placer en situation d'urgence		1) Tests de conduite sur piste, démonstration sur piste	½ jour-née	3 à 12

Les cibles des différents programmes sont, soit les conducteurs novices (titulaires d'un permis probatoire), soit les jeunes conducteurs avec une limite d'âge allant jusqu'à 25 ans, 28 ans voire 31 ans. A cette distinction s'ajoute, pour les assureurs, celle entre sociétaires-assurés et grand public. Certaines mutuelles ou sociétés d'assurance limitent leurs actions à leurs assurés ou sociétaires, d'autres, au titre de leur mission de prévention, élargissent la cible. D'autres encore consacrent essentiellement ou exclusivement leurs actions aux conducteurs de deux roues motorisés ou aux jeunes conducteurs de cyclomoteurs (titulaires simplement du BSR).

En fonction de leur portefeuille, les assureurs vont proposer plus particulièrement des actions en direction des jeunes apprentis, ou encore des jeunes militaires. Signalons également les nombreuses actions vis-à-vis des jeunes scolaires et des jeunes dans le cadre festif. Plutôt que l'âge, certains organismes voudraient privilégier une entrée par le risque routier : usage d'alcool au volant, vitesse, excessive, usage de deux-roues à moteur.

L'examen des différents programmes français fait apparaître une combinaison d'actions de formation: sur piste, sur route, en salle. La proportion entre « pratique » et « théorie » est souvent mentionnée dans les plaquettes, une proportion favorable aux exercices pratiques semblant constituer un argument commercial pour attirer les participants : « 70 % d'exercices pratiques, 30 % d'apports théorique », « 60 % de pratique, 40 % de théorie ».

En ce qui concerne la concordance entre les objectifs énoncés et le contenu des programmes, les exemples ci-dessous ont été choisis car ils sont représentatifs des énoncés concernant la formation sur piste. Nous les avons reproduits tels qu'ils sont énoncés sur des plaquettes de présentation des différents prestataires.

Analyse des objectifs pour la formation sur piste :

Exemples	Objectifs	Compétences ou conscience du risque ?
Exemple 1	Acquérir de bonnes attitudes de conduite	Compétences ?
Exemple 2	Savoir apprécier ses propres limites de conducteur	Conscience du risque
Exemple 3	Découvrir les pièges de la route	Compétences
Exemple 4	Faire l'expérience d'une distance de sécurité insuffisante	Conscience du risque

On note une nette amélioration de la formulation des objectifs qui tentent d'éviter les objectifs de formation liés à la maîtrise du véhicule et se situent majoritairement dans le champ de la conscience du risque. On distingue les objectifs centrés sur les compétences qui concernent principalement le maniement du véhicule (notamment le freinage, le freinage avec évitement d'obstacle, l'expérience de la perte d'adhérence avec ou sans outils comme le skid-car (chariot équipé de quatre mini-roues fixées sous le châssis du véhicule) ou le freinographe) et les objectifs liés à la conscience du risque qui mettent l'accent sur le risque et les effets de la vitesse sur les distances de freinage, de sécurité, etc. Toutefois, les objectifs ne sont pas forcément en concordance avec les exercices proposés qui mettent encore fortement l'accent sur « l'expérience des limites personnelles ou des limites liées au véhicule ou à l'environnement ». Il n'est pas aisé de distinguer si un exercice de freinage ou d'évitement par exemple vise à augmenter les compétences du conducteur ou vise à lui faire comprendre les effets de la vitesse sur la distance de freinage ou encore les fondements du respect des limitations de vitesse par exemple. Seule une observation fine pourrait permettre de distinguer entre ces deux hypothèses : nous n'avons pas eu la possibilité dans le cadre de cette étude de mener cette expertise, d'autant plus qu'il faudrait considérer l'écart entre le message porté par le formateur et le message reçu par le ou les participants.

Les contenus des formations sur piste comportent généralement de la théorie, de la pratique et un retour (feedback) en salle.

Les actions post permis sur route sont peu fréquentes. Elles sont réalisées sur route essentiellement pour de l'éco-conduite: il s'agit essentiellement d'enregistrer des données sur la consommation pour un retour vers le conducteur.

Les actions post permis en salle sont dans tous les cas assurées pour la partie théorique. Il s'agit de sessions dites de sensibilisation ou d'information à la conduite sous influence ou aux autres facteurs de risque routier (alcool, cannabis, médicaments, fatigue, etc.), d'informations sur les nouveaux risques, l'équipement du véhicule, les défaillances de l'être humain et l'accidentologie. Les méthodes utilisées sont des méthodes expositives, des discussions de groupe, des échanges d'expérience.

Les outils sont des supports au travail en salle. Il s'agit le plus souvent de films sur les dangers de la conduite sous influence, sur les situations de la vie courante ou sur les accidents de la route, ils sont généralement suivis d'un débat.

La durée des formations post permis varie peu d'un organisme à un autre : de quelques heures (de 1h à 5h) à la journée entière, rarement au-delà. Dans la majorité des cas, les actions durent une journée et se partagent la partie théorique et pratique en demi-journée. Pour les novices, certains professionnels de la conduite organisent des rendez-vous pédagogiques (de l'ordre de deux) après le passage du permis. Il y a un constat partagé face à la difficulté de faire déplacer les stagiaires sur une plus longue durée. La tendance semble aller à l'expérimentation de formules de plus en plus courtes.

Dans la majorité des actions post permis, on trouve les enseignants de la conduite (titulaires du Bepecaser) et des formateurs, titulaires du BAFM. Tous reçoivent une formation interne (en moyenne de cinq jours) portant essentiellement sur l'animation de groupes (techniques d'animation) mais aussi un apport de connaissance sur des sujets pointus. Les intervenants sont aussi des psychologues du réseau des stages de sensibilisation à la sécurité routière. Certains organismes font intervenir les directeurs eux-mêmes, des bénévoles et des employés des forces de l'ordre bénéficiant d'une formation sur trois jours (pédagogie et pratique).

Quid de l'enseignement en salle?

On peut distinguer dans les méthodes utilisées en salle trois modalités: des formations centrées sur de l'information générale: statistiques d'accidents, scénarios d'accidents (INFORMATION), des formations centrées sur l'introduction aux exercices pratiques en liaison avec des expériences personnelles (THEORIE), enfin des discussions et un apprentissage actif de thèmes de niveau plus élevé (AUTOREFLEXION).³⁹ Dans l'ensemble les méthodes utilisées se situent encore largement dans le champ de l'information.

3. Comment évaluer les méthodes d'éducation?

Si la plupart des actions post permis se terminent par une évaluation qualitative (questionnaire de satisfaction), peu d'organismes proposent une évaluation à plus long terme ; ceux qui le font utilisent un questionnaire stagiaire à six mois par exemple, mais le faible taux de réponse pose problème. Ces questionnaires mesurent d'une part la satisfaction en fin de stage et vérifient la satisfaction à avoir fait le stage et à avoir appris quelque chose. Le suivi de la sinistralité des particuliers (des assurés notamment) est rarement réalisé du fait du faible nombre de stagiaires. On constate souvent des difficultés de faisabilité (suivi des dossiers, système informatique non adapté), mais probablement aussi de volonté d'assurer ce suivi. Plusieurs assureurs disent ne pas être soumis à une obligation de "résultats" ou de "rentabilité" sur leurs actions de prévention. L'évaluation est aussi fonction des attentes vis-à-vis de la formation, de la présence ou non d'incitations à moyen terme, du volume de stagiaires traité, etc.

L'évaluation des stages se fait aussi par l'intermédiaire d'objectifs de remplissage des stages. En éco-conduite, l'évaluation se fait de façon immédiate et individuelle (elle mesure l'économie réalisée). Dans la partie théorique, l'évaluation se fait parfois par la passation de tests sur les connaissances acquises durant le stage.

A notre connaissance, seul Groupama et le centre Centaure ont réalisé un suivi de la sinistralité. Les résultats montrent que le fait d'avoir suivi un stage Centaure influence favorablement la fréquence des sinistres matériels (couverts au titre de la garantie responsabilité civile), que les conducteurs soient

³⁹ Terminologie issue du rapport ADVANCED

entièrement ou partiellement responsables, indépendamment de l'âge. Cela influence aussi favorablement l'ensemble des sinistres responsables, en 2012, seulement pour les moins de 30 ans.

Cependant, il n'y a pas bénéfiques des stages Centaure au niveau des sinistres « dommages hors collision » (notamment les pertes de contrôle) et au niveau des sinistres importants (assimilables à des accidents graves), ni même à ceux d'un coût supérieur à 3000€. On retrouve ces mêmes résultats dans les années précédentes.

Il serait souhaitable que l'État, dans le cadre de la convention État/assurance, fasse un bilan qualitatif des actions concernant les formations post permis de conduire à destination des jeunes, ce thème étant un des thèmes prioritaires défini par cette convention. Chaque année, le Comité de suivi du permis à points est en effet destinataire du bilan quantitatif et qualitatif des actions réalisées dans ce cadre et des enseignements pourraient être tirés collectivement des actions menées aux fins de réorientation et de meilleure définition de ces actions.

4. Le contrôle qualité

Le Comité interministériel du 26 novembre 1997 avait retenu le principe d'une labellisation concernant les activités d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière. Une étude préliminaire avait été engagée afin de montrer la « faisabilité de l'opération et d'identifier les voies à emprunter pour concrétiser l'objectif »⁴⁰. À l'issue des travaux, sept principes avaient été retenus pour une mise en place « réaliste, utile et efficace » dans le contexte français :

1. Principe de volontariat : le label ne constitue pas une condition préalable d'exercice pour les différentes activités, celles-ci étant déjà réglementées (formateur Bepecaser, animateur de stages de sensibilisation, etc.).
2. Principe de qualité pédagogique : le label doit être délivré sur la base de critères strictement pédagogiques (distinct des autorisations administratives ou des référentiels de service s'intéressant aux aspects pratiques et matériels).
3. Principe de sélectivité : l'attribution doit être soumise à un niveau élevé d'exigence, sur la base de référentiels traduisant les prescriptions réglementaires, pour une durée limitée.
4. Principe d'indépendance : les labels ne peuvent être instruits, délivrés et contrôlés que par un organisme indépendant de l'État et des organisations professionnelles.
5. Principe de dynamisation : le « label qualité » doit être un outil d'incitation à l'amélioration de la qualité d'enseignement et non un frein aux innovations
6. Principe de rentabilité : le label doit constituer un objectif « mobilisateur » c'est à dire porteur d'avantages directement exploitables en termes commerciaux : obligation des pouvoirs publics à s'adresser à des établissements « labellisés » pour certaines formations institutionnelles, incitation des sociétés d'assurance et des entreprises à procéder de la même manière
7. Principe de communication : mise en place dans la transparence vis-à-vis des professions concernées, des utilisateurs, des « intermédiaires collectifs » (administrations, entreprises, associations)

Cette étude constituait la phase préliminaire d'élaboration d'un dispositif de labellisation des activités d'enseignement de la conduite et avait produit des référentiels pour différentes activités en formation initiale et en formation post permis (notamment les stages de sensibilisation à la sécurité routière). La mise en place du REMC⁴¹ confirme la nécessité de compétences dans le champ des techniques d'animation, de la communication pédagogique, etc. pour les enseignants de la conduite.

⁴⁰ Conception et modalités de mise en œuvre d'un label qualité des activités d'enseignements de la sécurité routière et de la conduite, ENSERR 2000, P. Barry, A. Billard, L. Gillot, L. Weber avec la participation de A. Duneufjardin, J.L. Legros, J. Mennessier

⁴¹ Référentiel pour la réalisation des programmes et des cours liés à l'éducation et la sécurité routières, qui remplace le PNF

Sur la base des informations recueillies, des organismes certificateurs avaient été rencontrés (c'est l'AFAQ⁴² qui avait été retenu comme organisme certificateur) afin de mettre en place une expérimentation qui n'a jamais été réalisée et qui aurait permis de :

- finaliser le référentiel de formation et notamment les indicateurs permettant d'identifier et d'apprécier les compétences attendues chez les formateurs
- mettre en place un « Comité des labels » chargé du suivi du dispositif général de labellisation
- définir les modalités pratiques (y compris financières) d'introduction de la labellisation et de formation des contrôleurs-auditeurs.

Il avait également été envisagé dans ce cadre de créer un comité de pilotage de mise en œuvre de la labellisation, présidé par la DSCR et comprenant la DGCCRF, les représentants des professions concernées, les assurances et les entreprises (en qualité de clients potentiels).

⁴² La marque AFAQ est délivrée par AFNOR Certification

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

1. Contrôle qualité

De nombreux pays le rappellent en préambule dans leurs recommandations, à l'instar de la Suisse : le contrôle qualité est indispensable à la mise en place d'un dispositif obligatoire aux fins d'homogénéiser les pratiques, de superviser la qualité de l'application pédagogique, d'évaluer et d'agréer les organismes en charge des formations. Les dispositifs français existants dans le cadre de la formation à la conduite : la formation initiale du conducteur ou les stages de sensibilisation mis en place dans le cadre du permis à points n'incluent pas ce contrôle qualité, ce qui entraîne de nombreuses dérives malgré la réglementation en place. Ces activités fortement concurrentielles sont entraînées dans un « scénario négatif (...), la concurrence entraînant les établissements dans une dynamique d'abaissement du coût des stages pour des raisons commerciales, et vers un abaissement des normes de qualité pour attirer davantage de participants (S. Siegrist, Gadget, groupe de travail n°3, 1999) ».

Recommandations :

1. Concevoir un contrôle qualité rigoureux et transparent, préalable à la mise en place d'un dispositif quel qu'il soit, obligatoire ou facultatif.
2. Renoncer à tout dispositif obligatoire si ce préalable n'est pas rempli.

2. Cadre réglementaire et référentiels

Actuellement l'activité de formation liée au dispositif post permis se situe dans un marché fortement concurrentiel. Ce sont les forces du marché, les attentes des consommateurs, les avis et opinions de tel ou tel décideur qui déterminent la qualité de ces « produits ». Compte tenu du contexte français et des expériences précédentes dans ce domaine, seules des normes de références et un contrôle de la qualité du marché pourraient garantir une valeur professionnelle à ce type de dispositif. Il ne s'agit pas d'attirer davantage de participants pour entretenir une offre de stage mais bel et bien de rendre le système performant et efficace pour limiter le surrisque des jeunes, quitte à aller à contre-courant de leurs attentes et de celles de leurs parents.

Recommandations :

3. Mutualiser et évaluer les pratiques dans le cadre de la convention État-assureurs afin de proposer une expérimentation ambitieuse d'un dispositif à destination des jeunes conducteurs ou des conducteurs novices, scientifiquement fondé et valide, avec des critères de qualité communs, des normes garantissant la qualité des dispositifs, fussent-ils facultatifs ou obligatoires.

3. Programmes, formateurs, méthodes et outils

Si l'on considère les trois critères de l'efficacité d'un programme⁴³ : validité théorique (programme fondé sur les connaissances théoriques les plus récentes de la tâche de conduite, prise en compte des motivations concernant la conduite et la vie), validité pratique (articulation avec la vie quotidienne), validité pédagogique (enseignant doté de compétences de haut niveau), aucun des programmes français post permis de conduire pour les jeunes conducteurs ne semble remplir ces conditions.

Une grande majorité des programmes combine formation sur circuit, en circulation et en salle à l'avantage du premier. Très peu de formations sont proposées en circulation : on en dénombre deux sur les sept et elles portent majoritairement sur l'éco-conduite. La terminologie utilisée pour décrire l'activité de conduite dans les référentiels « maison » utilisés se réfère à des modèles anciens de la tâche de conduite (percevoir, détecter, agir, par exemple) plutôt qu'aux modèles récents de prise d'information et de décision, ce qui interroge quant au critère un : la validité théorique. Le lien avec la matrice GDE est cité mais ne semble pas totalement intégré quant à sa traduction en application

⁴³ La terminologie des critères est issue du rapport ADVANCED

pratique : définition des objectifs sans ambiguïté, utilisation de méthodes actives plutôt que de méthodes de présentation, objectifs de travail sur les niveaux supérieurs de la matrice (caractéristiques de personnalité, choix des valeurs, conception de soi, etc.)

Des avancées existent quant à l'articulation de la conduite avec la vie quotidienne dans certaines formations, notamment dans le risque routier en entreprise. Il semble y avoir un déficit de connaissances des problématiques des jeunes conducteurs, de leurs modes d'apprentissage, des déficits cognitifs subsistant après le permis de conduire: quelles sont les habitudes de déplacement des jeunes conducteurs ? Quel est leur style de vie ? Pour quelles raisons utilisent-ils leur véhicule ? Les accidents sont-ils exclusivement imputables à des caractéristiques de personnalité ou à des déficits cognitifs ? Ces questions se posent particulièrement chez les populations dites « à haut risque ».

Les formations psychologiques ne sont pas ou peu proposées à l'exception d'un seul dispositif, d'où le déficit de traitement des compétences de niveau 4.

Enfin, en ce qui concerne les compétences des formateurs, les exigences semblent moins fortes dans les dispositifs de seconde phase que dans la formation initiale du conducteur ou dans les formations post permis à destination des conducteurs responsables d'infractions ; ce qui est paradoxal car les compétences requises sont de haut niveau.

Recommandations :

4. Articuler les formations de seconde phase avec les niveaux de comportement de la matrice GDE et se centrer sur la conscience du risque plutôt que sur les compétences de conduite, à l'exception de quelques compétences utiles dans la formation des conducteurs de deux-roues : les techniques de freinage, la technique visuelle, le freinage et l'évitement d'obstacle (compétences de niveau 1 et conscience du risque de niveau 2).
5. Proposer une complémentarité d'approches (la salle, le circuit, la route) car chacune isolément ne peut apporter de bénéfices significatifs.
6. Pour les formations sur piste : proposer une formation à la conscience du risque sans ambiguïté dans le message délivré ou reçu.⁴⁴
7. Développer les formations sur route, notamment en utilisant une approche cognitive.
8. Développer les formations en salle en utilisant des méthodes d'animation adaptées.
9. S'inspirer des référentiels proposés dans le cadre de la prévention du risque routier en entreprise et des stages de sensibilisation à la sécurité routière.

4. Formateurs et méthodes de formation

Les enseignants ou animateurs des sessions, majoritairement enseignants de la conduite, ne possèdent pas forcément les compétences requises en termes d'approche cognitive, d'animation de groupe, de connaissances des populations, de pratiques de méthodes pédagogiques actives ou innovantes. A aucun moment il n'est fait mention de guides d'animation qui pourraient servir de référence. Nous savons peu de choses concernant le, niveau de compétences des formateurs pour mener un débriefing par exemple ou une discussion de groupe. Enfin, la durée des formations proposées aux jeunes conducteurs (au maximum une journée) est trop courte, en contradiction avec toutes les préconisations issues des consensus d'experts depuis plus de quinze ans maintenant (rapports ADVANCED, NovEV, PREDIT).

Recommandations :

10. Professionnaliser les réseaux de formateurs, qui ne peuvent plus être des bénévoles associatifs ou des directeurs d'agence d'assurance, compte tenu des compétences requises : approche cognitive, animation de groupes de discussion, utilisation de méthodes favorisant la conscience du risque, communication pédagogique.
11. Améliorer et contrôler le niveau des formateurs qui pourraient être des enseignants de la conduite « spécialisés » ou de « seconde phase » spécifiquement formés (formation

⁴⁴ Voir en annexe proposition annexe 4 p.239 Advanced

conséquence d'au moins trois semaines pour reprendre l'exemple suisse de 19 jours, sanctionnée par un examen) et ou des formateurs titulaires du BAFM (avec une formation complémentaire).

12. Concevoir une formation professionnalisante de formateurs portant sur le coaching et les méthodes susceptibles d'accroître les compétences d'auto-évaluation du conducteur sur route et en classe (ex : amélioration du feedback, utilisation d'outils d'auto-estimation, animation de groupes de réunion-discussion).
13. Confier ce qui relève de l'approche psychologique (styles de vie, normes du groupe, contrôle de soi, valeurs personnelles et envers la société, usages de produits psychoactifs) à des psychologues issus du réseau des stages de sensibilisation à la sécurité routière, spécialisés et spécifiquement formés à ce type d'approche.
14. Concevoir un guide du formateur de « seconde phase » comportant une boîte à outils avec la description de méthodes, des scénarios pédagogiques, des connaissances issues des démarches transversales collectives européennes, etc.
15. Auditer les formateurs et leur proposer (imposer) des remises à niveau régulières ainsi qu'un travail réflexif sur leur pratique.

5. Outils

Un outil est au service d'une intention pédagogique et non l'inverse. Toutefois, certains outils, s'ils sont bien utilisés peuvent constituer une aide en terme de perception du danger et de savoir-faire dans la gestion des risques (simulateurs, tablettes embarquées). Certains outils à visée ludique ou de maîtrise du véhicule doivent être abandonnés (skid-car, lunettes déformantes, etc.) car ils entretiennent l'illusion de maîtrise (cf. revue de questions européennes).

Recommandations

16. Expérimenter et évaluer l'usage et l'impact des innovations technologiques dans le domaine de la perception des dangers et des situations à risque.
17. Encourager les concepteurs à proposer des guides méthodologiques pour les utilisateurs, fondés sur des avancées scientifiques pertinentes.

6. Évaluations

L'évaluation pose de nombreux problèmes au plan méthodologique comme cela a été soulevé dans la revue de questions. Les résultats ne peuvent être univoques et généralisables à l'ensemble des populations visées par ces formations qui se répartissent en sous-groupes selon leurs facteurs de risque et leurs styles de vie ; ce qui pose la question des critères envisagés pour les mesures réalisées.

Si la question de l'impact sur la sinistralité ou la commission d'accidents représente un critère ultime, nous ne devons pas perdre de vue des critères intermédiaires en corrélation avec des objectifs psychologiques et pédagogiques (changements d'attitudes, voire de comportements, notamment dans le registre de la santé, des addictions avec ou sans produits, etc). C'est en tenant compte de ces critères intermédiaires que les consensus d'experts se sont révélés particulièrement productifs dans le champ des recommandations.

Recommandations :

18. Utiliser le cadre de la convention État/assureurs qui doit être renouvelée en 2015 pour mutualiser les fonds et mettre l'accent sur l'évaluation des dispositifs existants (en faire une priorité).
19. Confier le suivi de cette évaluation à un organisme indépendant des prescripteurs et de leurs partenaires.

Références bibliographiques

1. Volet européen

- Bartl, G. (ed.). (2000). *DAN Report. Results of EU Project : Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers*, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV; Austrian Road Safety Board), Vienna.
- Bartl, G. (ed.) (2010). *EU HERMES Project : Developing the coaching and communication skills of driving instructors*. alles-fuehrerschein.at GmbH.
- Begg, D., Langley, J. (2009). A critical examination of the arguments against raising the car driver licensing age in New Zealand. *Traffic Inj. Prev.* 10, 1–8.
- Begg, D.J., Langley, J.D., Williams, S.M. (1999). Validity of self reported crashes and injuries in a longitudinal study of young adults. *Inj. Prev.* 5, 142–144.
- Boccaro, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., Rogalski, J. (2011a). Development of student drivers' self-assessment accuracy during French driver training : self assessments compared to instructors' assessments in three risky driving situations. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1488–1496.
- Boccaro, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., Rogalski, J., (2011b). Time course of driving-skill self-assessments during French driver training. *Accid. Anal. Prev.* 43, 241–246.
- Brijs et al. (2014) Evaluating the effectiveness of a post-license education program for young novice drivers in Belgium. *Accident Analysis and Prevention*, 66, 62–71.
- Christie, R. (2001). *The Effectiveness of Driver Training as a Road Safety Measure : A Review of the Literature*. Royal Automobile Club of Victoria, Melbourne, Australia.
- Crundall, D., Underwood, G. (1998). Effects of experience and processing demands on visual information acquisition in drivers. *Ergonomics*, 41, 448–458.
- Dorn, L., Barker, D. (2005). The effects of driver training on simulated driving performance. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 63–69.
- Dorn, L., Brown, B. (2003). Making sense of invulnerability at work—a qualitative study of police drivers. *Safety Science*, 41, 837–859.
- Endsley, M.R., 1995. Toward a theory of situation awareness in dynamic situations. *Hum. Factors*, 37, 32–64.
- Fisher, D.L., Laurie, N.E., (2002). Use of a fixed-base driving simulator to evaluate the effects of experience PC-based risk awareness training on drivers' decisions. *Hum. Factors*, 44, 287–302.
- Fisher, D.L., Pollatsek, A.P., Pradhan, A. (2006). Can novice drivers be trained to scan for information that will reduce their likelihood of a crash? *Injury Prevention*, 12, i25– i29.
- Gregersen, N.P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill—an experiment on the relation between training strategy and skill. *Accid. Anal. Prev.* 28, 243–250.
- Groeger, J.A., Banks, A.P. (2007). Anticipating the content and circumstances of skill transfer : unrealistic expectations of driver training and graduated licensing? *Ergonomics* 50, 1250–1263.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Baughan, C., Goldenbeld, C., Gregersen, N. P. et al. (2003). *Driver training : new models* (EU project BASIC final report). Turku : University of Turku, Department of Psychology
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P. (1999). Theories and aims of educational and training measures. In S. Siegrist (ed.), *Driver training, testing and licensing – towards theory based management of young drivers' injury risk in road traffic* (Results of EU project GADGET, Work Package 3, BFU report 40, pp. 13-48). Berne : Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.

- Hauer, E. (2010). Cause, effect and regression in road safety : a case study. *Accid. Anal. Prev.* 42, 1128–1135.
- Headey, B., Wearing, A. (1988). The sense of relative superiority-central to well being, *Soc. Indic. Res.*, 20, 497-516.
- Horswill, M.S., McKenna, F.P. (2004). Drivers' hazard perception ability : situation awareness on the road. In : Banbury, S., Tremblay, S. (Eds.), *A Cognitive Approach to Situation Awareness : Theory and Application*. Ashgate, Aldershot, UK, pp. 155–175.
- Isler, R.B., Starkey, N.J., Sheppard, P. (2011). Effects of higher-order driving skill training on young, inexperienced drivers' on-road driving performance. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1818–1827.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M. (1996). Conflicting goals of skid training. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 785–789.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S. (2004). Does increased confidence among novice drivers imply a decrease in safety? The effects of skid training on slippery road accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 543–550.
- Kelly, M.J. (2005). *Effects of Defensive Vehicle Handling Training on Novice Driver Safety : Phase I. Preparation for Advanced Driver Training*. Western Transportation Institute, Bozeman, MT.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., Frost, C. (2005). Post-license driver education for the prevention of road traffic crashes : a systematic review of randomized controlled trials. *Accid. Anal. Prev.* 37, 305–313.
- King, K.A., Vidourek, R.A., Love, J., Wegley, S., Alles-White, M. (2008). Teaching adolescents safe driving and passenger behaviors : effectiveness of the You Hold the Key Teen Driving Countermeasure., *J. Safety Research*, 39, 19–24.
- Lee, A.H., Stevenson, M.R., Wang, K., Yau, K.K.W. (2002). Modeling young driver motor vehicle crashes : data with extra zeros. *Accid. Anal. Prev.* 34, 515–521.
- Lee, S.E., Simons-Morton, B.G., Klauer, S.E., Ouimet, M.C., Dingus, T.A. (2011). Naturalistic assessment of novice teenage crash experience. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1472–1479.
- Masten, S.V., Foss, R.D. (2010). Long-term effect of the North Carolina graduated driver licensing system on licensed driver crash incidence : a 5-year survival analysis. *Accid. Anal. Prev.* 42, 1647–1652.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M. (2002). The safety value of driver education and training. *Inj. Prev.* 8, ii3–ii8.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M., Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accid. Anal. Prev.* 35, 683–691.
- Mynttinen, S., Sundström, A., Koivukoski, M., Hakuli, K., Keskinen, E. (2009a). Are novice drivers overconfident? A comparison of self-assessed and examiner-assessed driver competences in a Finnish and Swedish sample. *Transp. Res. Part F Traffic Psychol. Behav.* 12, 120–130.
- Mynttinen, S., Sundström, A., Vissers, J., Koivukoski, M., Hakuli, K., Keskinen, E. (2009b). Self-assessed driver competence among novice drivers—a comparison of driving test candidate assessments and examiner assessments in a Dutch and Finnish sample. *Journal of Safety Research*, 40, 301–309.
- Petersen, A., Barrett, R. (2009). Postural stability and vehicle kinematics during an evasive lane change manoeuvre : a driver training study. *Ergonomics*, 52, 560–568.
- Petersen, A., Barrett, R., Morrison, S. (2006). Driver-training and emergency brake performance in cars with antilock braking systems. *Safety Science*, 44, 905–917.
- Petersen, A., Barrett, R., Morrison, S. (2008). Enhanced postural stability following driver training is associated with positive effects in vehicle kinematics during cornering. *Human Factors*, 50, 159–172.
- Pollatsek, A., Fisher, D.L., Pradhan, A. (2006). Identifying and remedying failures of selective attention in younger drivers. *Curr. Dir. Psychol. Sci.* 15, 255– 259.

- Pollatsek, A., Vlakveld, W., Kappé, B., Pradhan, A.K., Fisher, D.L. (2011). Driving simulators as training and evaluation tools. In : Fisher, D.L., Rizzo, M., Caird, J.K., Lee, J.D. (Eds.), *Handbook of Driving Simulation for Engineering, Medicine, and Psychology*. Taylor & Francis, Boca Raton, FL, pp. 30-1–30-18.
- Pradhan, A.K., Fisher, D.L., Pollatsek, A. (2005). The effects of PC-based training on novice drivers' risk awareness in a driving simulator. In : *Proceedings of the 3rd International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment, Training, and Vehicle Design*, Iowa City, IA.
- Regan, M.A., Triggs, T.J. & Godley, S.T. (2000). Simulator-based evaluation of the DriveSmart novice driver CD-ROM training product. In : *Road Safety : Research, Policing & Education Conference. Handbook and Proceedings*, Brisbane, pp. 315–320.
- Roberts, I.G., Kwan, I. (2008). *School-based driver education for the prevention of traffic crashes*. Cochrane Database Syst. Rev. (4) (Art. No. : CD003201).
- Sanders, N., Keskinen, E. (2004). *EU NOVEV project. Evaluation of post-license training schemes for novice drivers*, CIECA Final Report.
- Senserrick, T.M., Swinburne, G.C. (2001). *Evaluation of an Insight Driver-training Program for Young Drivers*. Monash University Accident Research Centre, Clayton, Australia.
- Senserrick, T., Ivers, R., Boufous, S., Chen, H.-Y., Norton, R., Stevenson, M., van Beurden, E., Zask, A. (2009). Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes. *Pediatrics*, 124, 1287–1292.
- Siegrist, S. (1999) (ed.), *Driver training, testing and licensing – towards theory based management of young drivers' injury risk in road traffic* (Results of EU project GADGET, Work Package 3, BFU report 40, pp. 13-48). Berne : Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- Simons-Morton, B.G., Ouimet, M.C., Zhang, Z., Klauer, S.E., Lee, S.E., Wang, J., Chen, R., Albert, P., Dingus, T.A. (2011). The effect of passengers and risk-taking friends on risky driving and crashes/near crashes among novice teenagers. *J. Adolesc. Health* 49, 587–593.
- Soliman, M., Mathna, E.K. (2009). Metacognitive strategy training improves driving situation awareness. *Soc. Behav. Pers.*, 37, 1161–1170.
- Stanley, L., Mueller, J. (2010). *Effects of Defensive Vehicle Handling on Novice Driver Safety : Phase 3. Data Analysis and Results*. Western Transportation Institute, Bozeman, MT.
- Stanton, N.A., Walker, G.H., Young, M.S., Kazi, T., Salmon, P.M. (2007). Changing drivers' minds : the evaluation of an advanced driver coaching system. *Ergonomics*, 50, 1209–1234.
- Stock, J.R., Weaver, I.K., Ray, H.W., Brink, T.R., Sadof, M.G. (1983). *Evaluation of Safe Performance Secondary School Driver Education Curriculum project. Final Report*. National Technical Information Services, Springfield, VA.
- Sundström, A. (2011). The validity of self-reported driver competence : relations between measures of perceived driver competence and actual driving skill. *Transp. Res. Part F Traffic Psychol. Behav.* 14, 155–163.
- Underwood, G., Crundall, D., Chapman, P. (2002). Selective searching while driving : the role of experience in hazard detection and general surveillance. *Ergonomics*, 45, 1–12.
- Wang, Y., Zhang, W., Salvendy, G. (2010). Effects of a simulation-based training intervention on novice drivers' hazard handling performance. *Traffic Injury Prevention*, 11, 16–24.
- Walker, G.H., Stanton, N.A., Kazi, T.A., Salmon, P.M., Jenkins, D.P. (2009). Does advanced driver training improve situational awareness? *Appl. Ergonomics*, 40, 678– 687.
- White, M.J., Cunningham, L.C., Titchener, K. (2011). Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill : accountability and insight experience manipulations. *Accid. Anal. Prev.* 43, 1309–1315.

2. Volet français et rapports d'études

Advanced, Projet de l'union européenne : description et analyse des formations post-permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes. Rapport final, CIECA, septembre 2002, 274 p.

Assailly Jean-Pascal, Revue de questions sur le continuum éducatif, Rapport final de convention INSERR/INRETS, janv. 2005, 121 p.

Assailly Jean-Pascal, Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE) pour l'accès au permis de conduire en Europe. Revue de la littérature. DSCR / INSERR / INRETS, avril 2007, 34 p.

Bartl Gregor, Assailly Jean-Pascal, Chatenet Françoise, Hatakka Mika, Keskinen Esko, Wilmess-Lenz Georg, EU-Project "Andrea" Analysis of Driver Rehabilitation Programmes, 2002, 90 p.

Broussy Luc, L'adaptation de la société au vieillissement de sa population : France : année zéro!, Rapport de la mission interministérielle sur l'adaptation de la société française au vieillissement de sa population à Mme Michèle Delaunay, ministre déléguée aux personnes âgées et à l'autonomie, Documentation française, janvier 2013.

Chatenet Françoise, La formation continue des usagers. Évaluation qualitative des rendez-vous d'évaluation post-permis pour les conducteurs novices, INRETS, mars 2001, 102 p.

Chatenet Françoise, La formation continue des usagers. Évaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés, INRETS, janvier 2002, 71 p.

DGT (Direction générale du travail)/Ministère du travail, de la solidarité et de la fonction publique, Plan santé au travail 2010-2014, 2010, 50 p.

DGT (Direction générale du travail)/Ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle et du dialogue social, Synthèse des résultats de la campagne nationale de contrôle sur les risques routiers professionnels, 12 juillet 2012, 9 p. ([http : //www.travailler-mieux.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_camp-risque-rout-prof-difussion12juillet2012.pdf](http://www.travailler-mieux.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_camp-risque-rout-prof-difussion12juillet2012.pdf))

DISR/DSCR, Association Centaure, Groupama SA, Charte de qualité des organismes de formation post-permis de conduire, mars 2007, 19 p.

DPSM (Direction du personnel, des services et de la modernisation)/Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer), Guide de référence de la formation, juin 2004, 47 p.

DSCR, Note sur les formations post-permis de conduire (en application des décisions du CISR du 26.11.1997), le 10 décembre 1998, 19p.

Groupama, Étude de l'influence du suivi d'un stage Centaure sur la sinistralité automobile. Exercice 2008 (vu au 31/01/2009), décembre 2009 (reprenant les résultats de 2006), 43 p.

Groupama, Étude de l'influence du suivi d'un stage Centaure sur la sinistralité automobile. Exercice 2009 (vu au 31/01/2010), mars 2011, 21 p.

Ministère de la Justice, Orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière, Circulaire NOR : JUSD0130073C du 25 mai 2001 et annexes, 57 p.

NovEV, UE project : Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report, CIECA, October 2004.

ONISR, La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2011, La documentation française, décembre 2012, 689 p.

Bibliographie études françaises

Hernja G., (2007). Approche cognitive des comportements des élèves des écoles de conduite face aux situations d'apprentissage. *Recherche Transports Sécurité*. 291-302.

Higelé P., et Hernja G., (2008). La compréhension des situations de conduite et les prises de risques chez les conducteurs novices. *Recherche Transports Sécurité*. 13-37.

Higelé, P., Sieffer, N., et Hernja, G. (2011). Analyse des activités et Enrichissement des Pratiques des Enseignants de la Conduite (EPEC). Document de synthèse. Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, direction de la sécurité et de la circulation routière, Université Nancy 2 / LISEC, DRE Lorraine, DDEA

Hernja G. et Sieffer N. (2007). Approche pédagogique de la relation aux risques chez les conducteurs en formation. Compte-rendu des séances de formation et d'échange animées de septembre 2006 à avril 2007. D.R.E. Lorraine, D.D.E. de Meurthe-et-Moselle, C.I.F.P. de Nancy.

Hernja, G. (2012). Synthèse du rapport d'évaluation du dispositif GDE « Goals for Drivers Education », « *Les jeunes Vaclusiens et leurs relations aux risques, approche pédagogique dans l'enseignement de la conduite* », LISEC Lorraine

ANNEXES

Volet européen

Annexe 1 : Le programme belge "on the road"

Nous présentons plus en détail ce programme car il s'agit d'un programme volontaire, un type encore rare en France où il est difficile de motiver les jeunes, dans un pays et une culture proches de la nôtre.

"On the road" est un programme post permis flamand. Il s'est positionné comme un programme "insight", c'est-à-dire qui essaie d'atteindre les niveaux supérieurs de la matrice, les niveaux cognitifs et motivationnels, mais il comporte aussi des éléments correspondant aux deux niveaux inférieurs (entraînement de manœuvres). Le style éducatif n'est pas de type "coaching" mais plutôt traditionnel.

Le programme a débuté en 2007, il est organisé par la "Flemish foundation for traffic knowledge" et l'Automobile-club flamand, et sponsorisé par le Ministère.

Le réseau flamand d'auto-écoles a adopté le programme, les cours sont donc donnés par des formateurs expérimentés ; ils s'adressent aux jeunes conducteurs novices et donc seuls les moins de 25 ans peuvent y participer. Le programme n'est pas obligatoire, les jeunes conducteurs intéressés s'inscrivent en ligne⁴⁵ et donnent leurs préférences pour un site et un jour. Le programme coûte 20 euros et dure trois heures et demie. A la fin, les participants reçoivent un certificat de participation avec lequel ils peuvent obtenir une réduction de leur prime d'assurance.

Il y a un maximum de 15 participants par session et 1000 participants par an.

Promouvoir une conduite défensive est le principal objectif du cours : anticiper les dangers et faire face de manière adaptée aux situations non prévisibles. Des exemples discutés concernent la conduite sous influence, la pression des pairs et la gestion de ces situations (désigner un conducteur, résister aux influences).

Le programme a en général cinq composantes : session en classe, session pratique sur circuit, session sur route, discussion de groupe, et suivi par e-mail. La figure ci-dessous résume les activités.

Description du programme :

Composants du programme	Méthodes et stratégies	Contenus
	Lecture interactive : le formateur est principalement un modérateur, pose des questions, confronte les opinions (brainstorming)	Vitesse Ceinture Conduite sous influence Fatigue
Partie 1: 1h en classe avec le formateur	Objectiver les risques (ex: vitesse=distances de sécurité, gravité du choc, etc.) Méthodes actives, slides, etc. Toujours partir des expériences des participants	Lois physiques et cinématique
Partie 2 : 1h sur circuit	On commente ensuite	Direction

⁴⁵ <http://www.ikvolgontheroad.be/> [consulté le 17 septembre 2014]

Partie 3 : 1h sur route	Le participant choisit son trajet Anticipation des dangers dans situations complexes	Freinage d'urgence avec feedback Style de conduite Détection des risques
Partie 4 : 30 m. en classe	Discussion de groupe : on commente sa conduite et celle des autres	Auto-évaluation Évaluation par les pairs
Partie 5 : e-mail	Suivi individualisé hebdomadaire	Bonnes et mauvaises pratiques

Évaluation du programme « On the road »

L'étude⁴⁶ ne trouve que des effets limités de la participation au programme sur diverses variables psychosociales relatives à la vitesse et à l'alcool.

En ce qui concerne la vitesse, on observe des effets positifs pour les normes descriptives, les intentions comportementales et l'auto-efficacité ; mais, pour l'alcool, des effets négatifs sur les normes injonctives, les normes personnelles et la perception du risque.

Mis à part quelques petits effets positifs, le programme a eu peu d'effet global et parfois même des effets indésirables, lorsque des sujets avaient des préoccupations plus positives pour la sécurité routière au pré-test qu'au post-test. Ces résultats vont dans le même sens que deux études d'évaluation récemment publiées (Beanland et al., 2013; . Boele et al., 2013).

Beanland et al. (2013) ont réalisé une revue de la littérature en examinant les études d'évaluation des programmes de formation post-permis. Ils concluent que l'enseignement des compétences procédurales n'a parfois eu aucun effet ou même des effets indésirables, conduisant à des taux accrus de collision (par exemple, l'enseignement du contrôle du dérapage).

Boele et al. (2013) ont fait une évaluation des programmes post permis pour les motocyclistes et n'observent pas d'effets sur plusieurs des variables ciblées.

Pour comprendre les résultats sur les faibles effets du programme On the road, il est important de prendre en compte les scores des variables psychosociales concernant les excès de vitesse et l'alcool au volant : la majorité des participants étaient déjà favorablement disposés à l'égard de la sécurité routière, le potentiel d'amélioration de leur dispositions relatives à la vitesse ou l'alcool au volant était en fait assez faible. Par conséquent, les petits effets positifs d'intervention sont peut-être ce à quoi il faut s'attendre.

Par contre et malgré les faibles niveaux de détection des risques, le programme n'a pu générer une amélioration significative de la capacité des participants à repérer des objets/événements potentiellement dangereux. Ceci est peut-être lié à la méthode d'enseignement insuffisamment active.

Des études ont montré que des méthodes sollicitant l'activité des jeunes conducteurs novices, comme l'utilisation de simulateurs de conduite, de cédéroms ou de vidéos, peuvent être plus efficaces dans l'amélioration des compétences de détection des risques (Crundall et al., 2010; Isleret al., 2009; Ivancic et al. , 2000 ; Pradhan et al., 2006).

L'impact du programme porte principalement sur la connaissance des risques, même si le niveau de connaissance reste très faible après le programme.

À la suite de cette étude, les auteurs proposent cinq recommandations pour la mise en œuvre des programmes d'insight tels que On the road :

⁴⁶ Brijs et al., Evaluating the effectiveness of a post-license education program for young novice drivers in Belgium, *Accident Analysis and Prevention*, 66 (2014) 62–71

1- les scores initiaux élevés sur les attitudes et intentions relatives à la vitesse et l'alcool au volant suggèrent que les jeunes conducteurs novices ne sont peut-être pas les plus dans le besoin de programmes ciblant ces variables. Probablement, les programmes ciblant ces variables auront plus d'effets sur d'autres groupes cibles, en tant que sanction alternative pour des groupes particuliers d'infractionnistes ; par exemple, les récidivistes ont des attitudes moins favorables vis-à-vis de la sécurité que les jeunes conducteurs novices (Blanc et al., 2007). La conscience de la sécurité n'est pas la variable à cibler sur la population des jeunes conducteurs novices ("effet de plafond"), tandis que la détection du risque et les connaissances sur les risques le sont.

2- les concepteurs de programmes de courte durée ne devraient pas être trop ambitieux dans le nombre d'objectifs à atteindre. En effet, ce qui revient souvent est que ces programmes sont tout simplement trop chargés en nombre d'objectifs, ce qui sape l'efficacité de l'intervention. Dans le cas d'On the road, une demi-journée est trop courte pour répondre à une variété de questions telles que la vitesse, l'alcool, la détection des risques et les connaissances sur les risques. Autrement dit, en construisant un programme, «moins pourrait être plus ».

3- troisièmement, d'un point de vue stratégique, un enseignement fondamental de cette étude est qu'il est crucial pour les développeurs de programmes d'étudier de manière approfondie les besoins réels et spécifiques d'une population à risque avant de décider des variables à cibler et de l'utilisation des méthodes et stratégies, afin d'influencer ces variables. Il s'agit d'un problème bien connu dans la littérature sur l'éducation à la santé et la sécurité routière qu'une «évaluation des besoins» n'est souvent pas (bien) réalisée par les praticiens. En conséquence, les décisions stratégiques sont souvent prises intuitivement plutôt que fondées sur des preuves, ce qui est connu pour avoir un impact regrettable sur l'efficacité d'une intervention (Bartholomew et al., 2011). Par conséquent, le programme de travail devrait être mené d'une manière plus structurée et fondée sur des preuves (voir par exemple l'approche de cartographie de l'intervention de Bartholomew et al., 2011). Dans le cas d'On the road, ceci est particulièrement pertinent pour la composante du programme qui met l'accent sur la détection des risques : des techniques plus actives devraient être utilisées selon la littérature de détection des risques.

4- les deux mécanismes principalement associés avec les accidents des jeunes conducteurs novices, la prise de risque et la perception du risque font partie du programme, mais l'équilibre n'est pas toujours bien réalisé. En outre, des facteurs importants pour les types d'accidents des jeunes conducteurs novices sont encore absents, par exemple la distraction, en raison de dispositifs embarqués comme le GPS (Horrey et al., 2007 ; Wikman et al., 1998) .

5- finalement, ces programmes devraient se concentrer plus sur les niveaux supérieurs de la matrice. Selon Bartl (2009) et Beanland et al. (2013), ceci devrait se refléter dans les styles d'enseignement adoptés par les formateurs qui effectuent ces programmes : les instructeurs doivent passer d'un style traditionnel de formation à un modèle de «coaching» où les jeunes conducteurs novices sont encouragés à être plus conscient de soi, évaluer de façon réaliste leurs compétences, et donner la priorité à la sécurité avant tout. Le format actuel d'On the road pourrait être encore optimisé car il repose encore trop sur l'enseignement et la réception passive de feedbacks.

Annexe 2 : l'accès graduel à la conduite ou permis progressif (PP)

Nous présentons ici le système qui "remplace" les formations post permis en Amérique du Nord, les conditions d'accès à la conduite y étant très différentes.

L'accès graduel à la conduite ou permis progressif (PP) est un système par étapes conçu pour protéger les jeunes conducteurs novices alors qu'ils acquièrent de l'expérience de conduite ; il a commencé à être introduit en Amérique du Nord au milieu des années 1990. Il a remplacé les réglementations antérieures qui autorisaient un accès plus rapide et facile à la conduite de plein droit.

Les éléments de base sont une période d'apprentissage, au cours de laquelle la conduite doit être supervisée, et une phase de restrictions pour une certaine période après l'homologation initiale, concernant des limites sur la conduite de nuit et le transport de passagers. Tous les États américains et toutes les provinces canadiennes ont des versions de PP, et beaucoup ont sensiblement mis à jour leur législation originale sur le PP. Aux États-Unis, où la plupart des recherches ont été menées, 41 états et le District de Columbia ont adopté l'ensemble des éléments de base du PP, mais avec d'importantes variations dans l'exhaustivité des restrictions.

Le PP est reconnu pour avoir joué un rôle de premier plan dans les fortes baisses des taux d'accidents (par habitant) des adolescents, qui ont eu lieu au cours des 15 dernières années (Ferguson et al., 2007; Shults et al., 2010). Ainsi, il y avait aux États-Unis en 1995, avant l'introduction généralisée du PP, 2 667 conducteurs âgés de 16-17 ans impliqués dans des accidents mortels. En 2010, il y en avait 1 150 (FARS 2012), soit une baisse de 57 % sur cette période. On pourra remarquer que les pays comme la France n'ayant pas de PP ont aussi connu des diminutions importantes des taux d'accidents de jeunes sur cette période.

La question reste, aux États-Unis, de savoir comment continuer à progresser avec cette population vulnérable. De nombreuses recherches ont continué à être menées (Hedlund et al., 2004, 2005 ; Hedlund et al., 2006; Williams et al., 2010).

Les recherches récentes et en cours, présentées par exemple chaque année au TRB⁴⁷, portent sur les thématiques suivantes :

- le développement des compétences d'une conduite sécuritaire;
- l'exposition des adolescents (le kilométrage, ainsi que des facteurs contextuels tels que le moment de la journée, la présence de passagers, le but du voyage, le trafic et la météo);
- des questions sur les parents (comment les parents influencent-ils la conduite des adolescents?)
- des questions sur les passagers (comment influencent-ils la conduite des adolescents?).

Le PP est donc une stratégie fondée solidement sur des données, mais il existe une incertitude sur la structure optimale de ses composants (Foss, 2007).

Centrons nous ici sur les recherches les plus récentes (2010-2012) : depuis la revue de la littérature la plus récente (Williams et al., 2010), deux développements sont remarquables :

- l'un est la disponibilité accrue des études de "naturalistic driving" (caméra embarquée filmant en permanence), ce qui limite les biais des témoignages ou d'observations trop courtes;
- l'autre est l'introduction d'éléments du PP dans des États australiens (qui n'existaient auparavant qu'en Amérique du Nord ou en Nouvelle-Zélande) mais avec des différences : l'âge du permis y est plus élevé et les phases de licence provisoire durent plus longtemps ; il sera donc possible d'étudier et de comparer une plus grande variété de formats de PP.

Quel est l'effet du PP sur les accidents pour les différents groupes d'âge ?

⁴⁷Transportation research board (États-Unis)

L'âge du permis varie entre les pays, et donc le PP a été appliqué à des conducteurs novices de divers âges. Par exemple, aux États-Unis, où la quasi-totalité des récentes évaluations du PP ont été menées, l'âge minimal de l'apprenant est généralement de 15-16 ans, l'âge de la période de restriction de 16-16 ½, et l'âge du permis de plein droit de 16 ans 1/2-18 ans. Au Canada, l'âge minimal de l'apprenant est généralement de 16 ans, le permis restreint de 16-16 ¾, et l'âge du permis de plein droit de 17 ans ½ - 18 ¼. Cependant, dans la majorité des provinces canadiennes, des réductions de durée sont autorisées, permettant au jeune de progresser plus rapidement (ce qui est néfaste pour la sécurité, selon les experts canadiens).

En Australie, l'âge minimal de l'apprenant est généralement de 16 ans, l'âge de la période de restriction de 17, et l'âge du permis de plein droit de 18 ans. L'État de Victoria se distingue par un âge du permis restreint de 18 ans plutôt que de 17. Aux États-Unis, le New Jersey est dans ce cas aussi. En outre, cet État soumet les 18-20 ans au PP, ce qui n'est pas le cas des autres États nord-américains.

Les experts américains remarquent qu'un âge plus élevé du permis est un facteur de sécurité indépendamment du PP (Williams et al., in press) et les effets du PP peuvent varier en fonction de l'âge des novices. Les premières évaluations du PP ont été menées au niveau des États, elles sont encore réalisées et peuvent fournir des informations précieuses sur les spécifications des programmes, les effets des changements législatifs et les effets à long terme. Par exemple, une étude récente du PP dans le Connecticut sur une période de 10 ans a observé des diminutions des accidents pour les 16 et 17 ans (Rogers et al., 2011). Une évaluation au Kansas, y compris sur les mises à jour en 2010, est en cours. Une évaluation des effets à long terme du PP en Géorgie est effectuée à la Rollins School of Public Health de l'Université Emory.

Les deux études qui ont reçu le plus d'attention ont été celles de McCartt et al. (2010) et de Masten et al. (2011).

Il ressort de ces études, ainsi que d'autres études nationales récentes (par exemple, Lyon et al., 2012) que les taux d'accidents des 16 ans ont été fortement réduits. Pour les programmes les plus complets, on observe une diminution des accidents mortels de 41 % (McCartt et al., 2010) et 26 % (Masten et al., 2011).

Une revue Cochrane⁴⁸ qui comprenait 34 études des systèmes de PP canadiens et américains a observé une réduction des accidents dès 16 ans. La diminution médiane de l'ensemble des accidents a été de 15,5 % (Russell et al., 2011). Une méta-analyse basée sur 11 évaluations d'études des États américains et d'une province canadienne a signalé une diminution globale de 22 % pour les 16 ans (Zhu et al., 2012).

Il est implicitement supposé que les jeunes conducteurs bénéficient généralement du PP, bien que les adolescents hispaniques ne soient pas aussi positivement affectés que d'autres groupes ethniques (Romano et al., 2011).

Les preuves sont plus limitées que le PP ait aussi des effets positifs pour les 17 ans. Ceux-ci ont une exposition différente, les restrictions concernent un nombre plus réduit de sujets. McCartt et al. (2010) ont observé une diminution de 19%, Masten et al. (2011) de 9 % ; Lyon et al. (2012) signalent que l'effet positif fort à 16 ans diminue ensuite.

D'autres études nationales récentes ont rapporté des diminutions des accidents mortels, mais étaient fondées sur les 16 et 17 ans mélangés dans un cas (Fell et al., 2011) et de 15 à 17 ans dans un autre (Morrisey et al., 2010). Une revue Cochrane n'a pas évalué les effets pour les adolescents âgés de plus de 16 ans, mais a indiqué que, pour tous les adolescents âgés de 15 à 19 ans selon l'étude, il y avait des effets positifs de réduction des accidents (Russell et al., 2011). Une méta-analyse fait état d'une baisse de 6% des blessures et accidents mortels des 17 ans (Zhu et al., 2012). La NHTSA a financé une méta-analyse des études d'évaluation qui peut éclairer davantage sur les effets du PP par année d'âge du conducteur; les preuves existantes suggèrent que les effets sur les accidents des 17 ans sont bénéfiques, mais plus petits qu'à 16 ans.

⁴⁸ Les revues Cochrane évaluent en particulier les effets des interventions de santé dans les champs de la prévention, du diagnostic, de la thérapeutique et de la rééducation. Leur but est de déterminer si les interventions présentent une efficacité et/ou un risque pour la santé

Shope (2007) a conclu que "dans l'ensemble, les programmes ont réduit le risque d'accident d'environ 20 à 40% pour les jeunes conducteurs novices".

À 18 ans, presque tous les adolescents aux États-Unis ne sont plus soumis aux exigences du PP, et il subsiste un débat pour savoir si le PP devrait être étendu au-delà de cet âge.

Annexe 3 : Exigences relatives aux organisateurs de cours en Suisse

1. Locaux

1.1 Caractéristiques des locaux

Valeurs indicatives pour les dimensions des locaux d'enseignement :

- surface de travail par participant 2 m²
- surface de travail pour l'animateur et espace nécessaire pour les moyens didactiques 8 m²

Les participants doivent pouvoir suivre l'enseignement sans être dérangés. Le local de cours ne peut pas être un logement et doit se trouver à une distance raisonnable de la place d'instruction. Il doit :

- posséder son propre accès et ne pas être un lieu de passage;
- être protégé contre les nuisances dues au bruit, à la poussière et aux odeurs;
- être bien éclairé et suffisamment aéré;
- être bien chauffé.

1.2 Installations et moyens didactiques

Le local de cours doit disposer d'un vestiaire ayant une capacité suffisante. Il disposera également de toilettes avec lavabo à proximité immédiate. Tous les participants doivent disposer d'un siège avec dossier. Au lieu de tables, on peut utiliser des chaises munies d'écritoires. Si le cours a lieu dans un établissement public, la salle doit être séparée des autres locaux. Il n'y aura pas d'obligation de consommer.

Les équipements suivants doivent en outre être à disposition (exemples) :

- rétroprojecteur, projecteur de diapositives ou vidéoprojecteur, avec écran approprié;
- magnétoscope et téléviseur;
- tableau noir, « flipchart »;
- moyens didactiques prévus pour la formation en deux phases (cassettes vidéo, CD, DVD, transparents ou diapositives, manuels);
- documentation à remettre aux participants, y compris les documents de travail.

2. Exigences minimales relatives aux places d'instructions pour l'enseignement pratique

2.1 Dimensions

La surface d'action doit être précédée d'une voie d'accès assez longue pour permettre d'atteindre une vitesse de croisière de 50 km/h.

2.2 Autres exigences

Pour organiser l'enseignement pratique, il faut également disposer :

- de la possibilité d'arroser la place d'instruction;
- d'un dispositif bien visible de mesure de la vitesse;
- de moyens de communication appropriés;
- d'un revêtement glissant pour le virage;
- de suffisamment de cônes et de bandes de signalisation;
- d'un abri pour les participants;
- d'extincteurs et d'une trousse de premiers secours en cas d'urgence.

3. Assurance

L'attestation de l'assurance-responsabilité civile (RC d'organisateur/RC d'entreprise) doit prévoir une couverture d'au moins 5 millions de francs. Les véhicules des participants doivent en outre être couverts par une assurance complète.

4. Dispositifs d'affichage de la consommation de carburant

Les voitures de tourisme utilisées pour enseigner une conduite respectueuse de l'environnement doivent être munies d'un dispositif affichant bien visiblement la consommation instantanée et moyenne de carburant.

5. Simulateurs de conduite

L'utilisation de simulateurs de conduite nécessite une autorisation de l'OFROU. Celle-ci sera délivrée si l'on peut apporter la preuve que l'on est à même d'atteindre les objectifs de l'enseignement.

6. Garantie de la qualité

Les organisateurs de cours garantissent une qualité élevée constante pour les aspects suivants :

- administration (publication des cours, traitement des inscriptions, délivrance des attestations, facturation, comptabilité et communications);
- infrastructure (respect permanent des exigences minimales selon ch. 1 à 3, entretien et nettoyage);
- déroulement (respect de l'horaire, planning des animateurs, possibilité de se restaurer, pauses);
- animateurs (gestion des groupes, conditions d'enseignement, transmission de la matière, emploi des moyens didactiques, interactions avec les participants, feedbacks en particulier);
- succès de l'enseignement (les organisateurs contrôlent eux-mêmes si les objectifs didactiques ont été atteints et doivent contribuer à ce que tel soit le cas par le biais d'enquêtes faites dans le cadre de l'assurance qualité).

Annexe 4 : Programme cadre pour l'organisation du premier et du deuxième jour de la formation en deux phases en Suisse

1. Généralités

Les cours de formation complémentaire doivent être conçus de manière que les participants restent actifs et motivés pendant toute la durée de la formation et qu'ils soient constamment sollicités mais sans exagération. Pour cela, le programme doit être varié et comprendre les aspects suivants :

- éléments motivants;
- éléments cognitifs;
- partie pratique (utilisation de la voiture ou du motorcycle).

1.2 Éléments motivants

Les éléments motivants comprennent :

- l'introduction, avec des informations concernant les règles de comportement et les formes de relations interpersonnelles pendant le cours;
- un tour de présentation des participants;
- l'analyse de la situation personnelle des participants;
- un échange d'expériences entre les participants sur l'enseignement pratique;
- des discussions sur les attitudes nécessaires (conduite conviviale), les motivations de l'acte de conduire (choix du moyen de transport) et la mobilité (conduite respectueuse de l'environnement);
- l'élaboration de stratégies visant à développer un comportement favorable à la sécurité routière (motiver les participants à adopter une conduite sûre).

1.3 Éléments cognitifs

Les éléments cognitifs comprennent la théorie, les tests et l'évaluation de ceux-ci.

Les thèmes suivants sont abordés :

- les aspects physiques et dynamiques de la conduite;
- les conditions de circulation (distraction, passagers, conditions atmosphériques, route);
- les prescriptions relatives à la circulation (mise à jour et complément des connaissances théoriques les plus importantes dans le domaine de la sécurité);
- le sens de la circulation (mise en relation du savoir acquis dans la théorie de la circulation avec les expériences faites entre-temps dans la pratique);
- les substances psychotropes;
- les accidents et leurs conséquences.

1.4 Éléments pratiques

Les éléments pratiques servent à améliorer l'aptitude des participants à anticiper des situations dangereuses sur la route et à les éviter.

2. Contenu de la première journée de formation

Les descriptions de la manière de procéder sont toujours des exemples. On consacrera aux matières décrites aux ch. 21, 22, 26 et 27 le même temps qu'à celles qui le sont aux ch. 23, 24 et 25.

2.1 Tour de présentations

But : faire mutuellement, connaissance, fixer les règles de collaboration, donner une vue d'ensemble du cours et ses objectifs, créer une ambiance conviviale.

Procédure: l'animateur salue les participants et leur présente le déroulement du cours; on fixe ensemble les conditions de la collaboration (méthode d'interaction thématique, méthode d'animation « Métaplan »), tour de présentations où chacun décrit sa relation personnelle à son véhicule (proposition : badge, voir rapport bpa « bfu-Report 37 », p. 101).

2.2 Analyse d'accidents

But : prendre conscience du fait qu'un accident de la circulation n'a pas seulement des conséquences (pénales, administratives et civiles) pour son auteur, mais aussi pour les victimes et leurs proches (physiques, psychiques, financières et sociales).

Procédure : analyser un accident de la circulation causé par un comportement à risque typique des jeunes conducteurs (circonstances de l'accident, photos, films, etc.).

2.3 Distance d'arrêt/de freinage

But : connaître le rapport entre la distance de freinage et la vitesse croissante. Se faire une idée de la vitesse résiduelle d'un véhicule rapide là où un véhicule plus lent est déjà à l'arrêt.

Procédure : estimer les distances de freinage correspondant à des vitesses données, les marquer sur la piste d'entraînement et les expérimenter; aborder et approfondir les lois de la physique.

2.4 Distance

But : connaître la distance à maintenir par rapport au véhicule précédent en fonction de la vitesse et de la distance d'arrêt pour une conduite sûre.

Procédure : approfondir les règles de la distance, faire estimer celle-ci de manière statique et la faire éprouver de manière dynamique.

2.5 Virages

But : se rendre compte qu'adapter sa vitesse avant le début du virage est le seul moyen de le négocier en toute sécurité.

Procédure : éprouver les effets d'une vitesse inadaptée dans les virages (sur un revêtement mouillé pour les voitures de tourisme).

2.6 Substances psychotropes

But : séparer la consommation et la conduite, faire le lien entre les motifs de la première et ceux de la seconde, rappeler les dispositions et les sanctions légales.

Procédure : interrogation sur la connaissance des lois et des sanctions (ex. sur flipchart), méthode de structuration pour établir le rapport entre les motifs de l'acte de conduire et de la consommation (tableau d'affichage), travail de groupe sur les possibilités de transfert (flipchart).

2.7 Bilan

But : faire le bilan des résultats personnels et de ceux du groupe.

Procédure : établissement du bilan personnel (journal du participant) et du bilan du groupe (objectifs atteints? ambiance? nouveaux objectifs?). Regard sur la deuxième journée.

3. Contenu de la deuxième journée de cours

Les descriptions de la manière de procéder sont toujours des exemples. On consacrera env. 40% du temps aux matières décrites aux ch. 31, 32 et 35 et 60% à celles qui le sont aux ch. 33 et 34.

3.1 Tour de présentations

But: faire mutuellement, connaissance, fixer les règles de collaboration, donner une vue d'ensemble du cours et ses objectifs, créer une ambiance conviviale.

Procédure : analogue au ch. 21

3.2 Établir son profil de conducteur

But : prendre connaissance des éventuelles différences d'appréciation entre soi-même et les autres à l'occasion de la course de feedback.

Procédure: les participants remplissent un questionnaire personnel donnant des indications sur la manière dont ils se perçoivent en tant que conducteur.

3.3 Cours de feedback

But : les conducteurs doivent recevoir un feedback sur leur style de conduite de la part des participants, en général du même âge.

Procédure : les conducteurs font chacun une course d'environ une demi-heure, accompagnés par un animateur et par d'autres participants. Ceux-ci notent les aspects du comportement du conducteur qui leur paraissent importants et ce qui affecte leur bien-être en tant que passagers. Pour les motocycles, les courses de feedback ont lieu en groupes de six participants maximum et en changeant de positions. A l'occasion des différents arrêts, chaque participant note les faits marquants concernant son bien-être au sein du groupe ainsi que le comportement du conducteur précédent et du conducteur suivant. Dans le local de cours, les feedbacks sont transmis aux conducteurs concernés et comparés avec le profil de conducteur établi précédemment.

3.4 Environnement

But : approfondir et appliquer les connaissances relatives à la conduite économique et respectueuse de l'environnement en relation avec une façon prévoyante et sûre de conduire.

Procédure : exposer et appliquer, en théorie et en pratique, les règles de l'utilisation économique du véhicule, notamment la conduite axée sur les rapports de vitesses, le couple de traction/coupage d'alimentation, le bruit et la pression des pneus.

3.5 Discussion finale

But : développer des stratégies pour installer un comportement durablement sûr.

Procédure: analyser et approfondir les expériences personnelles faites durant la formation complémentaire.

Annexe 5 : recommandations d'amélioration proposées au ministère autrichien pour les motocyclistes

Selon les évaluateurs, pour rendre cette seconde phase plus efficace sur l'implication accidentelle, il faudrait l'étendre avec deux modules et cinq autres composantes (trois discussions de groupe et deux entraînements sur circuit); améliorer certains contenus (comme l'anticipation des dangers); instaurer un contrôle qualité.

1. Pour les motards, une session de feed-back devrait être mise en œuvre. Cette proposition est déjà considérée comme un amendement à la Loi sur les permis de conduire autrichiens.
2. Les centres de formation doivent être protégés contre toute utilisation non autorisée.
3. Les salles de réunion devraient être très proches du centre de formation.
4. Si de brèves réunions pour expliquer des exercices simples à un groupe en formation ne peuvent pas être organisées dans les salles de réunion, soit parce qu'elles pourraient être occupées par d'autres groupes ou trop loin des circuits, des abris devraient être construits près des pistes pour accueillir ces activités.
5. Une norme de qualité pour les surfaces de formation devrait être mis en œuvre, par exemple, beaucoup plus glissante que les surfaces de roulement environnantes.
6. Les "skid-cars" devraient être éliminés comme outil de formation.
7. Pour la démonstration et la formation, au moins une moto équipée d'un ABS devrait être disponible
8. Un système de contrôle technique périodique des véhicules utilisés par les instructeurs ou fournis à des clients doit être mis en œuvre selon les dispositions autrichiennes pour les véhicules.
9. De nouveaux centres de formation devraient être accessibles à des personnes ayant un handicap physique.
10. Un nombre raisonnable de trousseaux de premiers secours et d'extincteurs doivent être fournis.
11. Les informations sur le nombre maximum de groupes à être formés simultanément dans un centre de formation et la taille maximale des groupes doivent être affichées dans chaque centre de formation.
12. Dans les conditions hivernales, les prestataires de cours ont l'obligation d'offrir le même niveau de sécurité pour la formation que dans des conditions sèches .
13. Les prestataires de cours doivent être tenus d'appliquer un système de feedback à la clientèle.
14. Au moins deux fois par an, tous les instructeurs doivent se réunir pour la coordination interne et le recyclage.
15. Chaque instructeur doit participer à une discussion de groupe.
16. Les instructeurs devraient être tenus de suivre au moins 35 heures de recyclage au cours d'une période de cinq ans.
17. Les psychologues modérateurs de la discussion de groupe doivent être certifiés par le MEP. Une formation spécifique devrait être requise. La fonction de formateur pour les cours de perfectionnement des conducteurs et/ou d'être qualifié à pratiquer des tests psychologiques ne devrait pas qualifier automatiquement pour modérer des discussions de groupe.
18. Les psychologues modérateurs des discussion de groupe pour les motocyclistes doivent avoir un permis moto (à l'exclusion des permis AM).
19. Les psychologues devraient être tenus d'assister à une réunion des formateurs au moins une fois par an.
20. Les psychologues devraient être tenus de participer à au moins 35 heures de recyclage au cours d'une période de cinq ans.
21. Pour la formation moto, chaque participant doit avoir une moto disponible exclusivement pour toute la durée de la formation.

22. Pour la formation des conducteurs de voitures de tourisme, un véhicule ne doit pas être partagé par plus de deux participants.
23. Les approches psychologiques en groupe devraient prendre davantage en considération les catégories de conducteurs : moto ou voiture.
24. Les prestataires de cours (y compris les psychologues) devraient être tenus d'apporter leurs manuels et leur matériel avant la Commission d'évaluation.
25. Des contenus supplémentaires sont proposés pour la formation moto : les angles morts, la perception, la visibilité. Les conducteurs doivent comprendre leur vulnérabilité face aux erreurs de perception des autres usagers de la route, et être en mesure de lutter contre.
26. Autre contenu supplémentaire pour la formation moto : la gestion du temps.
27. Autre contenu supplémentaire pour la formation moto : la gestion correcte de l'ABS.
28. Contenu supplémentaires pour la formation auto : freinage sur des surfaces avec des frictions différentes : sèche, humide, glissante.
29. Contenu supplémentaire pour la formation auto : la gestion du temps.
30. Le calendrier pour la formation de la moto doit être changé : de deux à douze mois après l'obtention du permis.
31. L'utilisation d'un équipement de protection raisonnable devrait être obligatoire pour la formation moto.
32. La concentration d'alcool dans le sang doit être explicitement limitée à 0,1 g/l pour tous les éléments de la formation multi-phases.

Volet français

Annexe 1 liste des contacts

Les financeurs/décideurs publics nationaux :

Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)
Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA, ex-MILDT)
Fond d'expérimentation jeunesse
Mission prévention sécurité routière du ministère de la défense (MPSRMD)
Direction générale du travail (DGT)
Ministère de la justice (Bureau de la politique d'action publique générale, Direction des affaires criminelles et des grâces)
Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, département de la prévention des risques professionnels (CNAMTS)

Acteurs publics en région

CARSAT/CRAM Ile-de-France
Conseils régionaux et conseils généraux

Les assureurs et leur association de prévention

GEMA (Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances), via GEMA Prévention
MACIF, via MACIF Prévention
MAAF via MAAF prévention et sécurité
MAIF, via Prévention MAIF
MATMUT
GMF
AMDM
AGPM
FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurances), via Assureurs prévention
GROUPAMA, via Centaure
AXA prévention
ACM (assurance du crédit mutuel)
Pacifica-Crédit agricole
MMA

Les professionnels de l'enseignement de la conduite et de la formation en sécurité routière :

Les réseaux

Groupe ECF

Réseau CER, via CER Association (Centre d'éducation routière)
Association nationale pour la promotion de l'éducation routière (ANPER)
Automobile club association (ACA) et Automobile club prévention (ACP)
Association prévention routière (APR)
Prévention Routière formation (PRF)
Réseau Centaure via Association Centaure
Conduire juste - JP Beltoise
Union nationale des automobiles clubs (UNAC)

Les préventeurs

Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE)
Groupement des Préventeurs du Risque Routier (GP2R)

Entreprises, administrations

IFORE (Institut de formation de l'environnement)
ERDF, GRDF
Colas

Annexe 2 : grille d'entretiens

- Rappel des objectifs et enjeux de cette étude

La DSCR a confié au département Études et recherche de l'INSERR un état des lieux sur ce qui est proposé aujourd'hui aux conducteurs en France en matière de post-permis (⇔ formation continue du conducteur) : qui propose quoi ? Pour quels conducteurs ? Pour quels objectifs et sur quelles méthodes/techniques s'appuient-ils ? Quelles sont les évaluations de ces actions ?

Un regard européen est mené en parallèle (réalisé en partenariat avec l'IFSTTAR) autour des actions et de leurs évaluations.

La DSCR a déterminé 4 publics cibles : les novices, les seniors, les conducteurs responsables d'infractions et les salariés des entreprises. Nous souhaitons donc voir avec vous quelles actions vous menez à l'encontre de ces publics.

En vous rencontrant au cours d'un entretien, nous souhaitons dépasser la description de votre catalogue (que l'on peut peut-être consulter par ailleurs ?) pour identifier les écarts qui existent parfois entre votre offre et sa mise en œuvre : à quoi attribuer ces écarts ? Quelles sont les difficultés ou à l'inverse les facilités de mise en œuvre ? Ce qui marche mieux ou pas...

Nous sommes bien entendu également intéressées par toute la documentation que vous pourriez nous fournir sur votre démarche en matière de post-permis/vis-à-vis des conducteurs...

Au delà de la liste des acteurs et de leurs actions, nous traiterons les informations recueillies de façon anonyme.

- Rappel des objectifs
 - Recenser les études évaluatives européennes et françaises et les enseignements de ces études ;
 - Recenser, décrire et analyser les dispositifs après permis de conduire à destination des publics cibles suivants : conducteurs novices, salariés, seniors, responsables d'infractions ;
 - Tirer des enseignements des dispositifs mis en place dans les pays européens et de leur évaluation pour une adaptation au contexte français ;
 - Formuler des propositions en vue de compléter et mieux articuler les différents dispositifs existants en France afin de rendre le continuum éducatif plus cohérent.

Questions	Mémo...
L'organisme Quelle est la spécificité de votre organisme par rapport aux autres de la même catégorie (assureurs, centres de formation) Quelle est la place de la sécurité routière dans l'ensemble de vos activités ? Plutôt acteur ou prescripteur de post-permis en France ?	<u>Se renseigner au préalable sur internet</u>
Public cible (et/ou public concerné) Quels sont pour vous les enjeux de chaque public cible (accidentologie, démographie...) Définir les contours des publics cibles Quels sont finalement les actions les plus demandées ? les publics les plus touchés ? comment les faites vous venir/participer à vos actions ?	<u>Nos 4 cibles :</u> *Novices ⇔ jeunes 18-25 ans *Seniors (à définir) *Infractionnistes (en dehors des stages PAP) : - dont alcool - dont vitesse - à haut risque (multi-infractionnistes, récidivistes) *Salariés et/ou entreprises

	*Pour info : autres cibles ? (2RM, conducteurs professionnels)
<p>Finalité</p> <p>Quelles sont pour vous la ou les finalités de l'ensemble de vos actions ou de certaines en particulier ?</p> <p>Cette/ces finalités ont-elles évolué au cours du temps ?</p> <p>Remarques : trois conceptions du post permis : améliorer les habilités de la conduite, les connaissances des règles de sécurité ou les comportements sociaux sur la route</p>	<p>Obtenir son permis définitif (2^{ème} phase)</p> <p>Eviter de perdre son permis</p> <p>Récupérer son permis</p> <p>Eviter la récidive</p> <p>Réduire les risques et leur gravité / conducteurs plus surs</p> <p>Conduite apaisée</p> <p>Eco-conduite –Adopter une conduite économique</p> <p>Eco-mobilité</p>
<p>Objectifs (ou objectifs généraux > pédagogiques)</p> <p>Au delà de cette/ces finalité(s), avez-vous des objectifs (pédagogiques) plus précis ?</p> <p><i>Dans quels domaines d'apprentissage situez-vous en priorité votre approche (savoirs, savoirs faire, savoirs être)</i></p>	<p>Perfectionner sa conduite</p> <p>Faire un bilan de sa conduite</p> <p>Développer et renforcer ses connaissances et compétences en matière de conduite</p> <p>Favoriser la prise de conscience des facteurs de risque</p> <p>Accroître les compétences d'auto-évaluation</p> <p>Eviter la sur-confiance</p> <p><i>Sensibiliser à la sécurité routière</i></p>
<p>Thématiques abordées lors des formations ou formation spécifique</p> <p>⇔ objectif général / finalité</p> <p>Avez-vous des actions thématiques ? pour quels publics ?</p>	<p>jeunes, alcool et stupéfiants, deux-roues motorisés, vitesse et obstacles fixes, bicyclettes et risques routiers professionnels</p>
<p>Méthodes / techniques processus d'apprentissage</p> <p>(part entre théorique / pratique / réflexion)</p> <p>(méthode affirmative, interrogative, active)</p> <p>Quelles sont aujourd'hui les techniques d'apprentissage que vous préconisez sur ces actions ?</p> <p>Sont-elles les mêmes pour toutes les actions ou certaines sont-elles spécifiques à certaines actions ou publics ?</p> <p>Quelle évolution dans les techniques utilisées ? lesquelles ? pourquoi ?</p> <p>Avez-vous recours à des pistes automobiles pour ces actions : si oui, pourquoi ? la pratique a-t-elle évolué selon vous ?</p>	<p>Cours théoriques supplémentaires</p> <p>Remise à niveau code de la route</p> <p>Cours pratiques :</p> <p>Conduite sur piste : cours de dérapage, conduite de nuit (ou situations dégradées), parcours découverte</p> <p>Conduite accompagnée (stage)</p> <p>Audit de conduite</p> <p>Méthodes participatives, centrées sur le conducteur :</p> <p>Auto-évaluation / insight</p> <p>Feedback</p> <p>Étude de cas</p> <p>Coaching / guidance</p> <p>Groupe de discussion, échanges d'expérience</p> <p>Jeux de rôle</p> <p>Rencontre avec conducteurs accidentés, victimes...</p>

<p>Supports / outils</p> <p>Quels sont les supports que vous utilisez ?</p> <p>Avez-vous recours à des outils spécifiques ? pourquoi ceux ci ?</p> <p>Avez-vous recours à des pistes automobiles pour ces actions : si oui, pourquoi ? la pratique a-t-elle évolué selon vous ?</p>	<p>Vidéo</p> <p>E-learning</p> <p>Divers simulateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Simulateur automobile 3D - Voiture tonneau - Auto-choc - Réascope-Freinographe - Casque-choc - Ergovision et autotest (vue) - Lunettes déformantes (alcool) - Simalc : logiciel simulation consommation produits psychoactifs - Ethylotests <p>Piste</p>
<p>Cadre de référence ?</p>	<p>Matrice GDE ? continuum éducatif ?</p>
<p>Format</p>	<p>Stage</p> <p>Colloque, séminaire, etc. formation/information</p> <p>Campagne d'information, de sensibilisation</p> <p>Partenariats, chartes (État, associations, entreprises)</p>
<p>Descriptif (contenu)</p>	<p>Récupérer la présentation officielle (brochure, catalogue)</p>
<p>Partenaires (financiers, organisationnels)</p> <p>Quels sont les partenaires sur ces actions (cofinanceurs ? opérateurs ou prestataires en charge de la formation ?)</p> <p>Quelles sont les organismes demandeurs (assurances ? entreprises ? état ou collectivités locales)</p>	
<p>Intervenants :</p> <p>Quelles sont les compétences auxquelles vous avez recours pour l'animation de ces actions ?</p> <p>Est-ce les mêmes pour la conception des actions ?</p> <p>Compétences...</p> <p>Statut...</p> <p>Nombre d'intervenants différents ?</p>	<p>Enseignants de la conduite</p> <p>BAFM</p> <p>Psychologue</p> <p>Formation spécifique (PAP, autre?)</p> <p>Autres critères : formation initiale et continue ? ancienneté</p> <p>Bénévoles/professionnels</p> <p>Formateurs internes / externes (d'où ?)</p>

<p>Organisation des actions</p> <p>Quel est le nombre de participants préconisé ? effectif ?</p> <p>Quel est la durée de l'action ? en continu/discontinue ?</p> <p>A quelle fréquence menez-vous cette action (par an) ? comment est défini ce calendrier ?</p> <p>Ampleur (nationale/régionale/départementale) (rural/urbain)</p> <p>Coût global du projet ? coût estimé par participant</p> <p>...</p>	<p>Les 10 règles d'or du rapport Advanced</p> <p>Stage interactif -auto-analytique</p> <p>Taille réduite (ratio formateur/participants)</p> <p>Usage de la piste comme point de départ + discussion</p> <p>Piste = vers niveau 3 et 4 de la matrice</p> <p>Discussions en salle; visualiser résultats du groupe</p> <p>Liste effets induits indésirables</p> <p>Attention à l'excès de confiance</p> <p>Multiplier les lieux et méthodes d'enseignement</p> <p>Bien terminer la séance</p> <p>Δ message reçu ; terminer par un feedback et évaluation du stage par les participants</p>
<p>Financement(s)</p> <p>Comment financez-vous ces actions ?</p> <p>Sont-elles à la charge des participants/entreprises ?</p> <p>Bénéficient-ils d'aide au financement ? de la part de quels organismes ?</p>	<p>Auto-financement</p> <p>Collectivités locales...</p> <p>Aide à la formation : <input type="checkbox"/> Pôle emploi <input type="checkbox"/> ANFA <input type="checkbox"/> FONGECIF <input type="checkbox"/> Conseil régional / général <input type="checkbox"/> AGEFICE <input type="checkbox"/> F.I.F.P.L. <input type="checkbox"/> Fonds social européen <input type="checkbox"/> autre - précisez : _____</p>
<p>Évaluation / suivi (bénéfices attendus et modalités d'évaluation)</p> <p>Les formations font-elles l'objet d'une évaluation ?</p> <p>Si non, pourquoi ?</p> <p>Sur quels critères ? (Quels sont les critères d'évaluation souhaitables ?)</p> <p>Quelles méthodes utilisez-vous ?</p> <p>Quelles conclusions ?</p> <p>Quel usage de vos résultats ?</p>	<p>Critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Récidive d'infractions - Accidents - Changement de comportement, attitudes - Connaissances, croyances - Satisfaction <p>Critères relatifs aux comportements (accidents et infractions) vs objectifs psychologiques et pédagogiques (changements d'attitudes ou de connaissances)</p> <p>Méthode d'évaluation : questionnaire immédiat, suivi post formation...</p> <p>Attente de la part de vos financeurs ?</p>
<p>Contrôle qualité</p> <p>Avez-vous une procédure type « contrôle qualité » des actions mises en œuvre (notamment en cas de prestataire extérieur)</p>	<p>Procédure de respect des engagements, de suivi des procédures...</p>
<p>Questions diverses - opinions</p> <p>Dans le contexte actuel, quel est d'après vous <u>l'apport principal</u> des actions post permis sur la sécurité routière ?</p> <p>Quelles sont d'après vous les principales <u>difficultés</u> au développement de ces initiatives post permis en France ?</p> <p>Avez-vous <u>d'autres projets</u> dans un avenir proche ?</p> <p>Avez-vous déjà contribué à des actions ou réflexions au <u>niveau européen</u> ?</p>	<p>En quoi la formation post permis peut réduire la sinistralité ? les effets escomptés des mesures</p> <p>Ecart entre le catalogue et la pratique ?</p> <p>Difficultés/freins (partenariat, financeurs, recrutement des conducteurs)</p>

Annexe 3: description des organismes rencontrés

Avertissement : les informations ci-dessous sont extraites des présentations fournies par les organismes.

Parmi les 24 organismes rencontrés, on dénombre onze assureurs qui ont participé à l'étude. Il s'agit de : MAAF, MAIF, AGPM, MATMUT, ACM, Axa Prévention, Pacifica (Crédit agricole assurance), GMF Assurances, Assureurs prévention (FFSA), GEMA Prévention, MACIF.

L'association MAAF Prévention et Sécurité a été créée par MAAF Assurances dès janvier 1995. Elle intervient dans les domaines suivants : la recherche et le développement, la communication, la formation, les produits et services. Elle participe également aux programmes mis en place par GEMA Prévention, coordonnatrice d'actions de prévention communes aux sociétés d'assurance à forme mutuelle. D'une manière générale, MAAF Prévention et Sécurité agissent en partenariat avec tous les acteurs de la prévention (les préfetures, la police et la gendarmerie, les pompiers, les établissements de la conduite). Dans le domaine de la prévention routière, MPS appuie son action sur un réseau de 110 inspecteurs départementaux de sécurité routière : collaborateurs de MAAF Assurances, ils sont spécialement formés, s'impliquent dans les initiatives locales et participent aux Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Cet investissement de fond, sur le terrain, fait de MAAF Prévention et Sécurité un acteur majeur de la sécurité routière, reconnu par le Ministère des Transports. Chez MAAF, il existe un service prévention en matière de sécurité routière qui est assuré par une personne à temps complet et deux collaborateurs. La prévention en matière de Sécurité Routière est assurée soit par des salariés MAAF, soit en partenariat pour des actions locales. Dans les années 2000, une expérimentation a été réalisée auprès de 40 000 jeunes de 18 à 25 ans, dans 29 départements (+ groupe témoin) dans l'objectif de rendre obligatoire une formation pour les jeunes sociétaires de la MAAF.

La MAIF est la première mutuelle à s'être dotée d'une association de prévention dans les années 80. Elle est dotée d'une indépendance financière (subvention annuelle de 2 millions d'euros) et d'une indépendance politique (apparemment pas d'exigence en termes d'actions ou de résultats ; la MAIF fait partie du Conseil d'Administration de l'association). Il y a des salariés et 1500 à 2000 bénévoles dont 800 vraiment actifs. Il s'agit essentiellement de sociétaires MAIF. Le maillage du territoire repose sur 119 antennes (une au moins par département). Les antennes n'ont pas de statut juridique mais sont structurées avec un directeur, un trésorier et un secrétaire. La prévention MAIF a pour mission de développer notamment en milieu scolaire des actions d'éducation à la sécurité routière et domestique au bénéfice des enfants, des adolescents mais aussi des seniors, du milieu associatif, des collectivités locales et territoriales. Il n'y a pas vraiment d'actions post-permis institutionnalisées mais beaucoup d'actions auprès des jeunes, depuis la maternelle jusqu'au lycée.

L'AGPM est l'assurance des militaires pour les militaires. Le service prévention a été créé il y a onze ans, suite à l'obligation du 0,5% des cotisations attribuables à la prévention en Sécurité Routière. Ses activités de prévention représentent 70% du budget des activités du service. Les activités d'AGPM prévention viennent en complément de celles de la MPSRA (Mission prévention et sécurité routière dans les armées). La vocation du Groupe AGPM est de protéger les militaires, les professionnels de la sécurité et leur famille, en tout temps, tous lieux, toutes circonstances. L'AGPM s'engage en mettant en place des actions importantes de prévention. Elle a pour objectif de sensibiliser, informer, éduquer, ce qui permet de développer un bon comportement et d'éviter l'accident. Cet engagement s'applique dans trois domaines de la vie quotidienne : la sécurité routière avec la Mission de Prévention et de Sécurité Routières dans les Armées, les accidents de la vie courante et la santé.

Acteur majeur sur le marché français, **le Groupe Matmut** assure aujourd'hui près de 3 millions de sociétaires et plus de 6,5 millions de contrats. Il offre une gamme complète de produits d'assurance des biens et des personnes. Des stages de perfectionnement à la conduite ont été mis en place dès 1996, au moment de la signature de la convention État-Assureurs et de la cotisation de 0,5%. Leur partenaire historique est l'automobile-club de l'Ouest (ACO) depuis 1995. En 2009, une filiale commune Matmut et ACO a été créée : M&A prévention (basée au Mans), elle devient le prestataire du

programme pédagogique de la Matmut. La Matmut a créé un service spécifique à la prévention en 2009 : département de sept personnes, chargé de la programmation des actions, de leur mise en œuvre et de leur planification.

Quant à l'**ACM (Assurance du Crédit Mutuel)**, l'assurance constitue le deuxième métier du groupe. Toujours premier bancassureur en assurance dommages, le groupe est à la quatrième place des banques en assurance-vie avec un chiffre d'affaires de 10,5 milliards d'euros en 2010. L'offre d'assurance des ACM est commercialisée par quinze Fédérations du Crédit Mutuel et par les banques régionales du CIC, soit plus de 5 000 points de vente. 99% des assurés sont également clients de la banque Crédit mutuel ou CIC. Son implantation géographique est particulière car 30% des assurances auto sont en Alsace et elle est moins présente dans les grandes villes. Les actions de prévention représentent un coût de 700 à 800 000 euros (les 0,5% des primes convention Etat-assureurs) moins la part versée à la FFSA.

AXA a été créée en 1885. Au début du XIX^e siècle, la Mutuelle de l'Assurance contre l'incendie a été créée. En 1978, elle devient Mutuelles Unies puis, en 1982, Mutuelles Unies/Drouot. Peu après, le groupe décide de rassembler ses entités autour d'un nom de famille : AXA. Elle est la première société en santé et prévoyance, en assurance-dommages et en assurance-vie. Ce réseau rassemble 3 400 Agents Généraux qui commercialisent les offres dans leurs agences en tant qu'entrepreneurs indépendants ; 3 760 collaborateurs du réseau Epargne et Protection qui vont à la rencontre des clients sur le terrain ; 920 agents généraux AXA Prévoyance & Patrimoine et 1 140 agents mandataires, intermédiaires indépendants, servent de lien entre AXA et ses clients. AXA a décidé d'agir sur un thème commun : « La recherche et l'éducation pour la réduction des risques » avec comme champ d'actions : la sécurité routière, la santé, l'habitation, les problématiques liées à l'entreprise et la compréhension des systèmes financiers, mais aussi les risques numériques liés à Internet et l'utilisation des médias sociaux. »

Pacifica est l'assurance du Crédit Agricole. C'est une assurance plutôt jeune (20-25 ans) et historiquement centrée sur les particuliers (premier contrat en 1991), puis l'agriculture (2001), et récemment le marché des professionnels (2006), mais plutôt les TPE, commerçants (avec un maximum de vingt salariés). L'implantation est davantage rurale et de proximité. Le Crédit agricole assurance assure essentiellement les clients bancaires de CA ou LCL (à 99,5%). Pacifica a créé un service spécifique de prévention depuis 5-6 ans mais les projets sont gérés par les services responsables de la conception des produits, qui sont distincts du service communication ou de la direction commerciale. Le service prévention est structuré en marchés et non en risques : les particuliers (une personne), le secteur agricole (une demi-personne) et les professionnels (une demi-personne). Le budget prévention est d'un montant de 1,6 millions d'euros. Le contrat d'assurance Automobile est assuré par PACIFICA, filiale d'assurances dommages de Crédit Agricole Assurances, S.A. au capital entièrement libéré de 249.194.475€, entreprise régie par le code des assurances.

La GMF Assurances est une assurance pour les fonctionnaires et agents du service public (y compris des associations d'utilité publique et des entreprises anciennement publiques). Le réseau compte 400 agences GMF et sa particularité est d'être présent dans les administrations. GMF Assurances n'a pas de service Prévention mais une responsable prévention qui travaille en lien avec le service marketing et la direction du réseau. Les actions de prévention se font souvent par sollicitation des administrations. Les objectifs de prévention sont de dépenser les 0,5% (en outils, supports, actions) ; la sécurité routière est la thématique principale. Les actions reposent sur 55 personnes sur le terrain : ce sont des animateurs (également commerciaux) qui interviennent sur les actions de sensibilisation.

Créée en 1937, sous forme d'un syndicat professionnel, **la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)** regroupe 240 entreprises représentant 90 % du marché français de l'assurance et près de 100 % de l'activité internationale des entreprises de ce marché. Elle réunit des sociétés anonymes, des sociétés d'assurance mutuelles et des succursales de sociétés étrangères pratiquant l'assurance et la réassurance. La Fédération française des sociétés d'assurances a pour mission de représenter les intérêts de la profession, d'être un outil de concertation avec ses différents partenaires tant externes qu'internes, étudier en commun les problèmes techniques, financiers et juridiques, informer le public, notamment par l'intermédiaire de son site www.ffsa.fr, promouvoir les actions de prévention afin de réduire la gravité et la fréquence des risques. Les actions de prévention de la FFSA sont historiquement confiées à Association Prévention Routière créée en 1949 et, pour ce qui concerne l'entreprise et à l'association PSRE. Depuis 3 ans, la FFSA s'est dotée de sa propre association de

prévention, Assureurs prévention, pour coordonner ses actions nationales et réunir les différents domaines de prévention de la FFSA (santé et sécurité routière).

Créée en 1995 (donc au moment de la première convention État-Assureur), **GEMA prévention** est une association à but non lucratif. Elle a eu pour partenaire la Prévention Routière. Elle traite aussi des risques de la vie courante même si les risques routiers correspondent au deux tiers des actions de GEMA prévention. 15,5 millions d'euros sont consacrés aux risques routiers par l'ensemble des mutuelles du GEMA. L'objectif est de réduire la fréquence et la gravité de la sinistralité sur les routes et à la maison.

Le groupe Macif se distingue par son système de gouvernance mutualiste. Les sociétaires, au travers de leurs représentants élus-les délégués -, sont au cœur du dispositif d'orientation et de contrôle de la gestion de la mutuelle d'assurance. Implantée sur les territoires et proche de ses sociétaires, la Macif est organisée en trois pôles métiers : IARD (incendie, accidents, risques divers), santé/prévoyance, et finance/épargne. Pour concrétiser son engagement de proximité avec ses sociétaires, la Macif est organisée en onze régions depuis 1987. La Macif assure historiquement des classes moyennes (commerçants et entreprises) même si chaque mutuelle tente d'élargir sa « clientèle ». Le service de prévention est représenté au niveau national. Il assure un rôle de support et de conseil pour les centres en région. Le réseau régional comporte au moins 2-3 représentants Macif en région sur des actions de prévention (40 à 50 salariés Macif qui ont une autonomie relativement forte pour des initiatives locales avec au moins 3 actions dans chaque région Macif). L'objectif global de la prévention (tous risques) est de diminuer la sinistralité par la responsabilisation réfléchie des personnes. La prévention des risques routiers est un axe majeur de la politique de la Macif. Chaque année, elle mène des actions de sensibilisation auprès de ses sociétaires et du grand public dans toute la France pour réduire le nombre de blessés et tués sur les routes.

Réseaux de la formation du conducteur et centres de conduite et de pilotage

Parmi les 24 organismes rencontrés, on en dénombre trois : CER Association/réseau, ANPER, et Association ECF qui regroupent des professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière et deux centres « de conduite » et « de pilotage » : l'association Centaure et le centre Beltoise.

Professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

CER est une Association loi 1901 de 30 ans d'existence. CER association est le nom juridique, alors que CER réseau est le nom commercial. Il existe 500 bureaux CER en France et près de 350 exploitants. Chaque adhérent est indépendant juridiquement et financièrement. L'adhésion se fait par système de parrainage : deux parrains et un avis du responsable départemental puis décision en CA (et une année probatoire). Leur objectif est de s'unir pour mieux servir les intérêts de leurs élèves.

L'ANPER (Association nationale pour la promotion de l'éducation routière) est une association loi 1901, émanation du CNPA, créée en 1985. Sa vocation première est la formation continue des enseignants de la conduite mais elle a également le désir de dépasser les intérêts mercantiles qui collent à la profession afin de revaloriser l'image du secteur professionnel en s'investissant dans la lutte contre l'insécurité routière (REAGIR, PDSR, post permis). Elle s'est fixée comme objectifs de promouvoir la sécurité routière par des actions en direction des usagers de la route, d'améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite, d'organiser la formation continue des enseignants de la conduite (premier organisme de formation professionnelle continue sur son secteur). L'ANPER est un des réseaux nationaux historiques qui organise des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes.

L'Association ECF représente deux entités nationales : ECF association (loi 1901), depuis 1965, en charge des programmes de formation, aspects pédagogiques, catalogue des ECF, et ECF services, depuis 1985, en charge de la commercialisation de services, outils...vers les adhérents. Il existe 160 adhérents ECF c'est-à-dire 160 entreprises indépendantes, essentiellement des écoles de conduite, qui adhèrent à l'association, et sont propriétaires des services ECF (qu'ils commercialisent comme ils le veulent, en respectant la concurrence entre ECF avec le souci d'harmoniser les actions localement). Ce sont près de 4000 personnes (dont trois quarts d'enseignants de la conduite) répartis entre les adhérents et les quelques 200 postes relais.

Centres de conduite et de pilotage

L'association Centaure a été créée en 1984 par Groupama et l'association des sociétés d'assurance. Elle diffère des centres Centaure (centres autonomes franchisés, organisés en CA). L'association a signé la charte en 2007 pour les jeunes conducteurs. Il existe 12 centres de formation en région qui reçoivent 20 000 jeunes conducteurs/an. Chaque centre Centaure est une société anonyme dotée d'une gouvernance propre. Il est constitué d'une équipe de 7 à 14 personnes dont des animateurs en charge de réaliser les stages, de conseillers chargés d'accompagner les entreprises dans leur démarche prévention, et de personnel administratif en charge de l'accueil des stagiaires et du fonctionnement du centre. L'association Centaure a pour principales missions d'animer, de fédérer et de faire la promotion du réseau. Elle détient la marque et les brevets. Elle lie les centres par un contrat de franchise, ce qui garantit le respect de la pédagogie, des standards de qualité et la cohérence de l'offre. Le principe de Centaure est une meilleure appréhension des dangers de la route, partant du principe que les règles sont connues et que le maniement du véhicule est acquis (les jeunes sortent de l'auto-école) mais qu'il demeure une incompréhension du mécanisme de l'accident et de la connaissance de ses propres limites. L'objectif est donc de mieux faire appréhender les risques et de les éviter.

Le circuit Beltoise porte le nom du pilote automobile Jean-Pierre Beltoise. Il a été construit il y a plus de 40 ans, à l'origine pour des essais de véhicules industriels. De nombreuses compétitions y ont été par la suite organisées telles que le Trophée Andros, les 24h de Paris, et également de nombreuses épreuves de Rallycross. Le circuit Beltoise a développé des stages de sécurité routière, en complément du permis de conduire et en perfectionnement automobile, selon sa philosophie « Conduire Juste ». En 1994 les stages de pilotage GT sont nés sur le circuit Beltoise avec Thierry Guiod et son école de pilotage « Pilotage Passion », qui a permis à des novices de prendre le volant de véhicules berlines sportives, sur circuit et encadrés à bord par des professionnels du pilotage. En 2010, le circuit Beltoise a été homologué par la Fédération Française de Sport Automobile (FFSA) et le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Le circuit Beltoise a réalisé de nombreux travaux d'aménagement et de sécurité pour y faire évoluer des GT de plus en plus puissantes. En effet le circuit Beltoise permet d'appliquer toutes les techniques de pilotage, conjuguées aux performances de ces véhicules. On peut y travailler le freinage, le rétrogradage, le passage en courbe, la gestion du transfert de masse et de charge, l'utilisation des régimes moteur.

Automobile Club Prévention, filiale de l'Automobile Club Association est une société leader dans la prévention et la maîtrise du risque routier professionnel (diagnostic, plans de prévention, stage de conduite préventive ...) sur ses 20 centres de formation en France (6 en propre et 14 en partenariat). Par son implantation géographique, sa pédagogie spécifique et sa démarche, Automobile Club Prévention est devenu un acteur incontournable dans le domaine de la sécurité routière en France. Automobile Club Prévention forme et sensibilise chaque année plus de 25 000 conducteurs à la prévention du risque routier (10 000 jeunes conducteurs et 15 000 conducteurs « salariés »).

Organismes de prévention du risque routier professionnel

Parmi les 24 organismes rencontrés, on dénombre quatre organismes en lien avec la prévention du risque routier : APR (Association prévention routière), PRF (Prévention routière formation), AAA (Automobile club association), PSRE (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise).

Créée en 1949, **l'Association prévention routière** est reconnue d'utilité publique en 1955. Elle conduit ses actions dans de multiples domaines : éducation routière des enfants et adolescents, sensibilisation et information du grand public et formation continue des conducteurs (infractionnistes, salariés des entreprises, seniors). Elle intervient régulièrement auprès des pouvoirs publics pour faire des propositions visant à améliorer la sécurité routière. Avec plus de 100 000 adhérents et donateurs, elle est aujourd'hui l'une des principales associations loi 1901 de France. Les actions sont décidées au centre national qui fournit des supports aux comités départementaux. En plus du centre national, l'APR dispose de 101 comités départementaux CP (un par département), avec à la tête un directeur salarié d'APR, une à deux secrétaires et des bénévoles. Le réseau des bénévoles comprend 1500 bénévoles actifs, souvent des retraités de plus de 60 ans, la moitié environ issus de la gendarmerie, de la police ou de l'armée. L'APR a pour mission d'étudier et mettre en œuvre toutes les mesures et d'encourager toutes les initiatives propres à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation routière.

La **Prévention routière formation (PRF)** est une association loi 1901 mais également un organisme de formation (peut facturer et fournir des attestations de formation). Jusqu'en 2010, PRF disposait d'un salarié dédié à l'entreprise, qui proposait alors un travail sur les plans de prévention des entreprises, un travail sur l'organisation, un outil d'analyse des accidents. Ces prestations s'adressent à des grandes entreprises. L'intervention du salarié de PRF forme des relais en interne à l'entreprise. La demande se faisait surtout sur incitation des CRAM/Carsat. Il répertorie quinze intervenants environ sur l'entreprise. Ces actions PRF représentent 150 000€ sur les 6 millions de chiffre d'affaire.

L'Automobile Club Association (ACA), est une association sans but lucratif, née dans les premières années du 20^{ème} siècle, qui a accompagné l'essor de l'automobile par des actions concrètes. Le club a été longtemps pionnier : mise en place des premiers panneaux de signalisation routière, délivrance des rares « certificats de capacité » à la conduite des automobiles. Pendant plusieurs décennies, l'ACA sera le seul organisme habilité à la délivrance des permis de conduire.

Cette structure apolitique intervient sur tous les sujets touchant la mobilité, et offre parallèlement de multiples services aux usagers de la route, et notamment à ses 760.000 membres.

Aujourd'hui elle défend les intérêts des automobilistes, tout en cherchant à accroître les bénéfices sociétaux que peuvent apporter une meilleure sécurité routière, une meilleure protection du consommateur, une meilleure protection de l'environnement, et la promotion d'une « mobilité durable pour tous ».

Elle propose de nombreux services aux automobilistes (protection juridique, assistance routière, voyage, assurance...), développe des programmes de sensibilisation et de formation des automobilistes, organise des ateliers d'auto-évaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et organise des stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Créée en 1998, **PSRE (Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise)** est une association à but non lucratif, entièrement dédiée à la prévention du risque routier en entreprise. Elle a été constituée à partir d'organismes et entreprises signataires avec l'État - représenté par la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routières - d'une charte de sécurité routière. Elle compte aujourd'hui plus de 100 adhérents (entreprises, assureurs, associations, collectivités publiques, préventeurs) qui se sont engagés dans la voie de la prévention pour eux-mêmes ou pour leurs partenaires et clients. PSRE travaille donc avec son réseau d'entreprises adhérentes, incite, impulse et suit les actions engagées dans le cadre de plans de prévention. Elle organise ainsi des manifestations réunissant collectivités et entreprises dans différentes régions afin de sensibiliser les différents acteurs, de mutualiser les connaissances et les expériences dans le but de favoriser les actions locales et d'assurer leur cohérence dans les environnements spécifiques.

Prévention des risques professionnels

Nous avons rencontré deux établissements qui gèrent la prévention des risques professionnels : la DGT (Direction générale du Travail) et la CNAMTS.

La **DGT** est chargée de l'élaboration et de l'application des textes législatifs et réglementaires et assure le développement des actions concernant les relations du travail, l'accompagnement et le suivi de la négociation collective, les conditions de travail et la protection de la santé et de la sécurité en milieu de travail. Dans le champ des relations du travail, elle a autorité sur les services déconcentrés et est chargée de l'application de la convention n° 81 de l'OIT du 11 juillet 1947 susvisée. Elle assure à ce titre la fonction d'autorité centrale pour les agents de l'inspection du travail relevant du ministre en charge du travail. Elle assure la tutelle de l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail, de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) ainsi que le secrétariat des conseils et comités consultatifs nationaux intervenant dans son champ de compétence. Elle contribue à la définition de la position du ministère dans les négociations internationales et communautaires, participe à l'élaboration, prépare la transposition et assure l'application des actes internationaux et communautaires dans les matières qui relèvent de sa compétence. Elle contribue à l'anticipation des évolutions des relations du travail et de leur cadre juridique. La direction générale du travail prépare, anime et coordonne la politique du travail afin d'améliorer les relations collectives et individuelles et les conditions de travail dans les entreprises ainsi que la qualité et l'effectivité du droit qui les régit. Les déplacements se font en dehors de l'entreprise donc les employeurs ne se sentent pas concernés ; l'employeur n'est pas maître des

conditions de la route mais il a désormais des obligations de sécurité. Il doit contrôler les contraintes qu'il fait peser sur ses salariés. Le risque routier professionnel, lié au fait que de nombreux salariés passent une partie importante de la journée au volant de leur véhicule dans le cadre des missions qu'ils ont à effectuer pour leur entreprise. Il est important de faire la distinction entre : un accident de mission qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail, et un accident de trajet qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration.

La CNAMTS est un organisme paritaire, avec plusieurs missions portées par des branches autonomes (autonomie financière et CA propre), dont la branche « accident du travail et risques professionnels » appelée « Assurance maladie–risques professionnels ». Elle a pour mission d'assurer les risques professionnels et de travailler sur le risque professionnel et sa conséquence : accident ou maladie professionnelle.

Entreprises

Nous avons rencontré deux entreprises : GrDF (Gaz réseau distribution France) et Colas, qui ont une politique de prévention des risques routiers en direction de leurs salariés.

GrDF est une filiale du groupe GDF SUEZ, créé le 31 décembre 2007. La filiale est rattachée à la branche Infrastructures de GDF SUEZ. Acteur stratégique du marché de l'énergie, GrDF est au service des fournisseurs, des partenaires de la filière gaz naturel et des collectivités locales. Depuis 2003, EDF et GDF ont élaboré une politique Santé et Sécurité qui fixe un ensemble de principes et affirme que l'Homme doit être placé au cœur des organisations. Cette politique prône l'adoption d'une approche pluridisciplinaire des problèmes de santé et de sécurité rencontrés dans l'entreprise et encourage l'implication des sphères managériales dans leur résolution. GrDF a deux missions : impulser des politiques et des évolutions réglementaires au niveau de la direction des RH concernant les problèmes de santé et de sécurité des salariés et une fonction support pour les délégations régionales et départementales qui souhaitent mettre en place (et mettent en place) des actions de prévention (les aider à monter des actions au niveau local). Le risque routier, première cause d'accidents mortels dans les activités de GDF SUEZ, a été retenu comme thème d'action principal du Groupe lors de la journée mondiale de la Santé-Sécurité au travail organisée en 2012 par l'Organisation Internationale du Travail (OIT). 45 000 salariés sont employés dans les unités communes (ErDF et GrDF) et utilisent 22 000 VUL qui parcourent 15 000 km paran. Les accidents de la route arrivent en troisième ou quatrième position dans l'ordre des accidents du travail/service (après les accidents de plain-pied). On constate un peu plus d'accidents de la route pour les trajets travail/domicile mais surtout beaucoup de sinistres (dégâts matériels ; il s'agit de sinistre sans tiers dans 50 % des cas, par exemple lors de manœuvres). Ce qui représente la problématique de l'entreprise en termes de risque routier.

Fondée en 1929 en France par Shell et la Société Générale d'Entreprises (SGE) pour exploiter le brevet d'émulsion de bitume Cold Asphalt, la Société Routière **Colas** était à l'origine spécialisée dans la fabrication d'émulsion de bitume et les travaux de chaussées routières. En 1970, Colas fait partie des fondateurs de Cofiroute, société concessionnaire d'autoroutes dans le quart nord-ouest de la France. Dans les années 1980/2000, le réseau de sociétés routières en France se renforce. Le groupe Colas est présent dans tous les métiers liés à la construction et l'entretien des routes et de toute autre forme d'infrastructures de transport (aérien, ferroviaire, maritime), d'aménagements urbains et de loisirs, à travers deux pôles d'activités : la route (incluant des activités de génie civil et de bâtiment), cœur de métier du Groupe, et des activités complémentaires de spécialités (étanchéité, ferroviaire, vente de produits raffinés, sécurité signalisation routière, pipeline). Colas est la première entreprise d'entretien et de construction de routes et elle compte plus de 40 000 véhicules dans le monde : elle se doit donc de contribuer à la réduction du fléau que constituent les accidents de la route. Le Groupe a ainsi renouvelé en 2012 pour la quatrième fois sa charte de sécurité routière signée en France en 1997 et a reconduit en 2009 son engagement dans la charte européenne signée en 2005. La forte diminution des accidents est à mettre au crédit des campagnes de sensibilisation au risque routier et à la conduite apaisée, aux formations Scope pour une conduite sûre (au total, plus de 30 000 collaborateurs en ont bénéficié) ou encore aux formations à l'installation, sur les véhicules, de matériel adapté (antévisseurs,

radars de recul, caméras embarquées, limiteurs de vitesse, etc.). Cette baisse des accidents ne se limite pas aux conducteurs de Colas dans le cadre de leur travail: elle se prolonge à leur conduite dans la vie privée et profite à leur familles et aux tiers sur la route, autre externalité positive.

Annexe 4: fiche vierge bilan prévention Convention État/assureurs

FICHE BILAN PREVENTION

**MONTANTS DÉPENSÉS POUR DES ACTIONS MENÉES EN 2013 EN MATIÈRE DE PRÉVENTION
DES RISQUES ROUTIERS DANS LE CADRE DU PARTENARIAT ÉTAT /ASSUREURS**

OBJECTIFS PRIORITAIRES					
<i>Promouvoir le continuum éducatif</i>					
Soutien aux actions éducatives en milieu scolaire et en apprentissage	Nom de l'action :		Montant associé :		
Accompagnement des conducteurs novices (post-permis)	Nom de l'action :		Montant associé :		
Actions de formation pour les conducteurs expérimentés	Nom de l'action :		Montant associé :		
Action de formation dans le cadre professionnel	Nom de l'action :		Montant associé :		
Adaptation du comportement des seniors à l'évolution de leurs capacités (dont post-permis)	Nom de l'action :		Montant associé :		
Total actions « promouvoir le continuum éducatif » :					
<i>Lutter contre l'alcool et produits psychoactifs au volant</i>					
Auprès des jeunes	Nom de l'action :		Montant associé :		
Auprès du grand public	Nom de l'action :		Montant associé :		
En milieu professionnel	Nom de l'action :		Montant associé :		
Total actions « lutter contre l'alcool et les substances psychoactives au volant »					
<i>Réduire l'accidentologie des deux-roues motorisés</i>					
	Cyclo		Moto		
Entretien du véhicule – débridage - Sensibilisation à la prise de risque Formation (dont post-permis) Promotion du port des équipements	Nom de l'action :	Montant associé :		Nom de l'action :	Montant associé :
Total actions « réduire l'accidentologie des deux-roues motorisés » :					
5					

<i>Relais des campagnes des Pouvoirs Publics</i>		
Thème	Nom de l'action	Montant associé
Total actions « relais des campagnes des Pouvoirs Publics » :		
<i>Actions transverses objectifs prioritaires</i>		
Thème	Nom de l'action	Montant associé
Total actions « transverses prioritaires » :		
TOTAL OBJECTIFS PRIORITAIRES : (Le total doit représenter la moitié du total consacré aux actions de prévention)		
ACTIONS NE RENTRANT PAS DANS LES OBJECTIFS PRIORITAIRES		
Thème	Nom de l'action	Montant associé
TOTAL AUTRES ACTIONS : NON EVALUE €		
TOTAL ENSEMBLE DES ACTIONS DE PREVENTION SECURITE ROUTIERE:		

**DESCRIPTIF DES ACTIONS MENEES EN 2013 PAR XXX EN MATIERE DE
PREVENTION ROUTIERE DANS LE CADRE DU PARTENARIAT
ÉTAT/ASSUREURS**

ANNEXE 1

FICHE INDIVIDUELLE PAR ACTION DE SECURITE ROUTIERE	
<p><u>Domaine d'action</u></p> <p><input type="checkbox"/> Promouvoir le continuum éducatif</p> <p><input type="checkbox"/> Lutter contre les substances psychoactives au volant</p> <p><input type="checkbox"/> Réduire l'accidentologie des 2RM</p> <p><input type="checkbox"/> Autre thème :</p>	<p><u>Cibles concernées</u></p> <p><input type="checkbox"/> Enfants de moins de 16 ans, piétons, cyclistes...</p> <p><input type="checkbox"/> Apprentissage anticipé de la conduite et conducteurs au titre du permis probatoire</p> <p><input type="checkbox"/> Cyclomotoristes / motocyclistes</p> <p><input type="checkbox"/> Conducteurs expérimentés</p> <p><input type="checkbox"/> Entreprises</p> <p><input type="checkbox"/> Seniors</p> <p><input type="checkbox"/> Ensemble des conducteurs</p>
Montant total :	Détail des montants engagés :
Intitulé :	
Objectif :	
Description détaillée :	
Partenaires :	
Période/date de réalisation :	
Supports éventuels développés ou remis à l'occasion de cette action (Cd-rom, plaquettes, affiches, etc.) : <i>(merci de joindre un exemplaire du support si possible)</i>	
Commentaires :	