



**LES EXAMENS PSYCHOTECHNIQUES
DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES AUTOMOBILES
EN INFRACTION**

Analyse comparative de la France et de l'Allemagne

ENSERR
Sabine GRANCHER
Claude BLANCHARD

Décembre 2001

*Nous remercions les Préfectures
et les Centres psychotechniques
qui ont bien voulu nous aider dans cette étude,
ainsi que
nos partenaires allemands qui nous ont transmis leurs expériences.*

SOMMAIRE

	Page
I. OBJET DE L'ETUDE	6
▪ La demande	6
▪ L'étude	6
II. LA SITUATION FRANÇAISE	7
A. Le contexte réglementaire français	8
▪ Le code de la route	8
▪ La procédure d'agrément préfectoral des centres psychotechniques	10
▪ Les pratiques d'examen des centres psychotechniques	11
B. Les tests psychotechniques et l'aptitude de conduite	11
▪ Historique	11
▪ Intérêts et limites	13
C. Résultats d'enquêtes auprès des préfetures	14
▪ Méthodologie	14
▪ Des retours difficiles de questionnaires	15
▪ Des questionnaires incomplets	15
▪ Augmentation des retraits de permis	16
▪ Une aptitude à la conduite non remise en cause	17
▪ Des centres d'examens très nombreux	17
▪ Des praticiens pas toujours Psychologues	18
D. Résultats d'enquêtes auprès des centres psychotechniques	19
▪ Représentation des centres sur le territoire	19
▪ Pratiques de passation des tests	21
▪ Inventaire des tests utilisés	23
▪ Limites des tests psychotechniques au regard de la problématique de l'insécurité routière.	25
E. Bilan de la situation française	28
III. LA SITUATION ALLEMANDE	30
Introduction	31

Les Centres d'Expertise de l'Aptitude à la Conduite	32
A. Le fondement légal	32
▪ l'examen de l'aptitude	32
▪ la mission de l'expertise	34
B. Les devoirs du CEAC	35
▪ Pour la défense des intérêts individuel et collectif	35
▪ Effets sur la sécurité routière, fonction protectrice	36
▪ Possibilités de changement des comportements	37
C. Organisation technique et expertale d'un CEAC	38
▪ La force de communication	38
▪ Une organisation soignée	39
▪ La procédure d'expertise	40
▪ Qualification des experts	40
▪ L'examen médical	41
▪ L'examen psychologique	41
▪ Diagnostic de décision	44
▪ L'expertise	46
D. Homologation et accréditation	48
▪ La reconnaissance officielle	48
▪ L'accréditation	49
E. Bilan de la situation Allemande	51
IV. CONCLUSION ET AXES DE PROPOSITIONS	53

BIBLIOGRAPHIE	56
ANNEXES	57
Courrier à destination des préfectures	58
Questionnaire à destination des préfectures	59
Résultats des questionnaires des préfectures	60
Fichier des centres d'examens psychotechniques	62
Courrier à destination des centres d'examens psychotechniques	71
Questionnaire à destination des centres d'examens psychotechniques	72
Répartition des centres d'examens par département	74

I- OBJET DE L'ETUDE

La demande du maître d'oeuvre

Dans le cadre du permis à points, les conducteurs dont le permis de conduire a été annulé ou invalidé doivent subir des tests psychotechniques. La réglementation en fixe le principe sans en définir la teneur. Par ailleurs, des tests de même nature peuvent être proposés dans des contextes non réglementés (traitement de certaines catégories d'infractionnistes, de conducteurs présentant des handicaps, introduction dans certaines formations « post permis », etc ...).

Certains pays, l'Allemagne par exemple, ont une pratique forte et systématique de ce type de d'examens concernant diverses catégories de conducteurs ou de candidats au permis de conduire.

En l'absence d'inventaire et d'évaluation des tests utilisés lors de ces examens, le risque est grand de voir se développer sur le marché des approches de qualité insuffisante. Il est donc proposé d'établir **un recensement et une analyse critique des tests** actuellement utilisés sur le **territoire national** et de procéder à un bilan de la situation existante en **Allemagne**.

L'étude du maître d'ouvrage

La présente étude conduite par L'Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches, a été réalisée durant l'année 2001 ; les renseignements demandés ont été limités à 3 ans (1998 à 2000).

Elle consiste dans sa première partie en un état des lieux de la **situation française** avec une présentation du contexte réglementaire, mais aussi du contexte psychométrique.

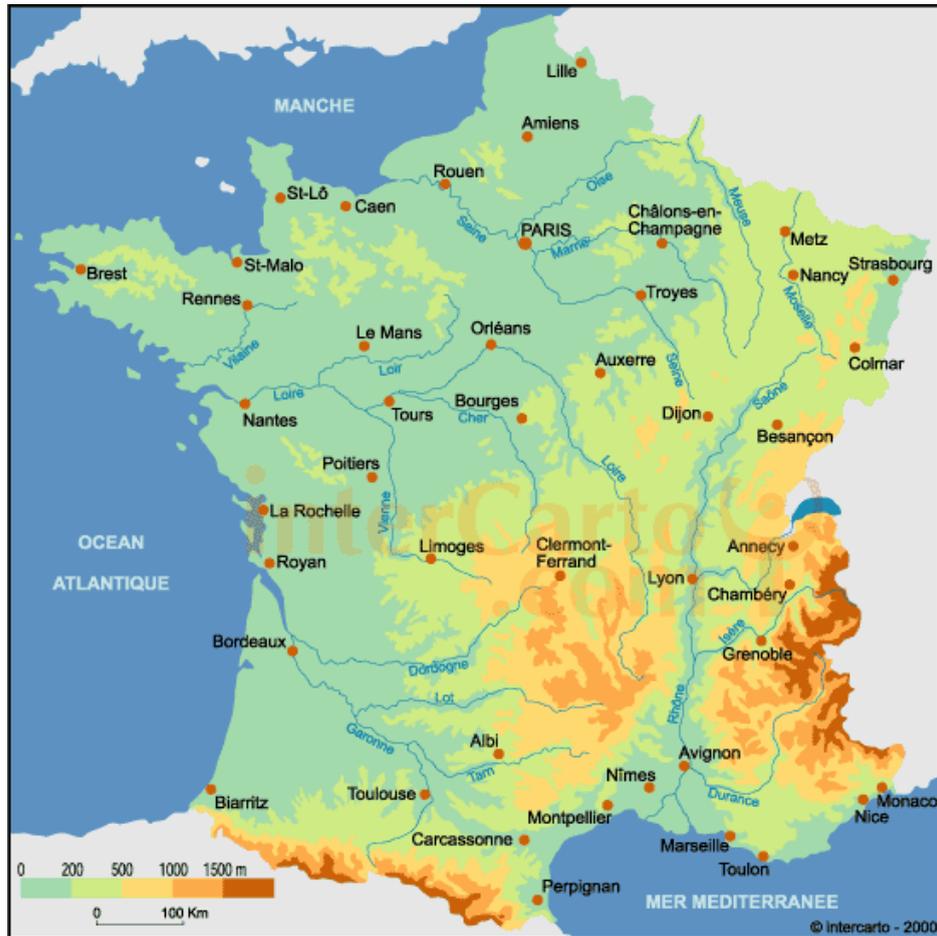
Nous aborderons ensuite les résultats d'enquêtes des préfectures et des centres psychotechniques.

Enfin nous présenterons un bilan des tests psychotechniques utilisés, et une conclusion.

Dans sa seconde partie, notre étude présente succinctement la **situation allemande** au travers, de ses objectifs de réduction de l'insécurité routière, de sa réglementation et de son organisation ; afin d'en comparer les pratiques et d'en tirer une analyse.

Nous proposerons enfin une conclusion et aborderons quelques **axes de propositions**.

II. LA SITUATION FRANÇAISE



En 2000

59.3 millions d'habitants
Densité de population : 107 habitants/km²
1992 : Permis à points
932 439 permis délivrés
11 758 permis invalidés

121 223 Accidents corporels
162 117 Blessés
8079 Tués¹

¹ A 30 jours

A. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE FRANÇAIS

LE CODE DE LA ROUTE

L'ordonnance N° 2000-930 du 22 septembre 2000 ainsi que les Décrets N° 2001-250 et 2001-251 du 22 mars 2001 constituent le « nouveau » code de la route, qui est entré en application le 1^{er} juin 2001.

Article L.223.5 (L.11-5) :

I. En cas de retrait de la totalité des points, l'intéressé reçoit de l'autorité administrative l'injonction de remettre son permis de conduire au préfet de son département de résidence et perd le droit de conduire un véhicule.

II. Il ne peut solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de remise de son permis a préfet et sous réserve d'être reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.

Commentaires :

Dans la pratique, et compte tenu du vide réglementaire, le cas de l'invalidation suit la même procédure que le cas de l'annulation. C'est donc l'avis médical qui prévaut sur l'avis psychotechnique, la décision n'est pas pluridisciplinaire.

Article L. 224-14 (L.15)

En cas d'annulation du permis de conduire prononcée en application du présent code, l'intéressé ne peut solliciter un nouveau permis sans avoir été reconnu apte après un examen médical et psychotechnique effectué à ses frais.

Article R. 224-21 (D. 60-848 du 6 août 1960, art. 1^{er})

En cas d'annulation du permis de conduire prononcée en application du présent code, tout conducteur dont le permis de conduire a été annulé doit, pour être admis à subir les épreuves exigées pour la délivrance d'un nouveau permis, produire à l'appui de sa demande un certificat délivré par la commission médicale d'examen attestant qu'il n'est atteint d'aucune affection incompatible avec la délivrance du permis de conduire de la catégorie sollicitée et qu'il a satisfait à un examen psychotechnique.

Article R. 224-22 (D. 60-848 du 6 août 1960, art. 2)

La commission chargée d'établir le certificat visé à l'article R. 224-21 procède d'abord à l'examen médical du candidat pour s'assurer que celui-ci est indemne de toute affection incompatible avec la délivrance du permis.

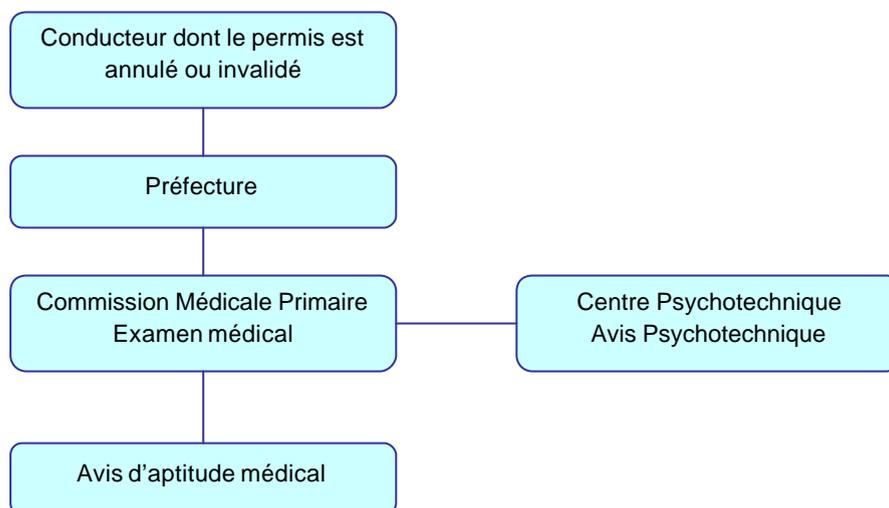
Dans l'affirmative, elle provoque un examen psychotechnique de l'intéressé.

Cet examen, qui porte notamment sur les tests prescrits par la commission, est subi dans un centre de sélection psychotechnique agréé par le préfet. Les résultats en sont communiqués à la commission.

Article R. 224-23 (D. 60-848 du 6 août 1960, art. 3)

Si le résultat de l'examen médical et de l'examen psychotechnique est favorable, la commission délivre le certificat prévu à l'article R. 224-21.

Si le résultat est défavorable, la commission établit un certificat concluant à l'inaptitude du candidat.



Ainsi, dans le cas d'une annulation (L. 224-14) ou d'une invalidation (L. 223-5) du permis de conduire, les usagers sont contraints de passer une visite médicale, dans le cadre de **la commission médicale primaire**².

1. Cette commission est composée de 2 médecins généralistes qui fournissent après examen médical du candidat, un avis d'aptitude (dans la pratique, l'examen médical est extrêmement rapide de l'ordre du ¼ d'heure).
2. Par la suite, le candidat se rend dans un centre d'examen psychotechnique et rencontre un psychologue qui lui fait passer des **tests psychotechniques**, il rend à son tour un avis d'aptitude (pour des raisons pratiques évoquées par les préfetures, cet examen a généralement lieu avant l'examen médical)
3. Un avis définitif d'aptitude médical est alors transmis.

Commentaires :

*Dans son fonctionnement, on constate que l'avis d'aptitude est par définition « **médical** ». On peut se demander ce que représente, dans cette procédure, l'avis psychotechnique ? :*

- *D'ailleurs, le « nouveau » code de la route ne fournit pas d'explication supplémentaire dans le cas où les avis d'aptitude des médecins et du psychologue s'opposent.*

² Arrêté du 7 mars 1973 concernant les commissions médicales départementales

La commission médicale primaire s'intègre à la commission médicale réglementaire en amont de la commission médicale d'appel. Son champ d'intervention peut être simultané à l'examen du permis de conduire : Permis avec validité temporaire ou problème médical connu ...

Ou encore après le permis en cas de : Contrôle médical réglementaire, d'annulation du permis de conduire ou d'invalidation du permis de conduire

- *D'autre part, que peut-il en être, puisque la commission n'est composée que de médecins généralistes*

L'examen psychotechnique a lieu avant l'examen médical, car les délais des commissions sont très longs. Or l'invalidation à une durée de 6 mois, si le candidat respecte scrupuleusement ce délai avant de consulter un médecin, il pourra être sans permis pendant plus de 10 mois (on peut facilement estimer, de par l'allongement de ce délai, les répercussions nuisibles tant sociale que personnelle pour ce dernier).

*Enfin, la procédure **d'invalidation** du permis est extrêmement **sanctionnante**, puisque le conducteur est confronté au retrait de son permis, sans avertissement préalable.*

LA PROCEDURE D'AGREMENT PREFECTORAL DES CENTRES PSYCHOTECHNIQUES

Le Préfet dans son département, accorde par Arrêté, les agréments aux établissements demandeurs, après avoir vérifié :

- Les caractéristiques professionnelles du centre,
- L'opportunité de l'ouverture de celui-ci.

Commentaires :

La réglementation ne fournit pas de procédure précise pour délivrer un agrément aux centres psychotechniques désireux de pratiquer cette mesure de dépistage des inaptitudes. Seuls quelques éléments sont demandés :

- *Liste des tests utilisés,*
- *Caractéristiques professionnelles des psychologues,*
- *Cahier des charges succinct de ce type d'exercice.*

*Par ailleurs, et certaines préfectures le déplorent, il n'existe pas encore de dispositif de **suivi des pratiques** dans ces centres, or l'informatisation le permet de nos jours.*

Ainsi, dans la pratique, le centre d'examen psychotechnique dépose en préfecture un dossier de candidature qui comporte :

- Son adresse de résidence,
- L'identité des psychologues,
- Les tests utilisés.

Commentaires :

De nombreux centres disposent uniquement d'antennes, sans site propre. Ce sont les psychologues qui se déplacent avec leurs batteries de tests, et reçoivent les

candidats en des lieux appartenant à des structures existantes (préfectures, centres de formation ...).

L'image des psychologues est alors associée à celle de la structure d'accueil, lui conférant ainsi une forte variabilité voire un manque de crédibilité, quand l'antenne est en des lieux peu conformes à l'accueil de publics (en comparaison d'un cabinet médical par exemple).

LES PRATIQUES D'EXAMENS DES CENTRES PSYCHOTECHNIQUES

Pour suivre un examen psychotechnique, le candidat s'adresse à la préfecture de son département, qui dispose de la liste des centres d'examens agréés. Le candidat appelle le centre choisi, qui lui propose un rendez-vous.

L'examen dure en moyenne une heure et consiste en :

- Une présentation du candidat,
- La passation d'un test psychotechnique,
- L'entretien succinct individualisé.

Commentaires :

La liste déposée en préfecture propose différents centres d'examens, qui réalisent les tests à des coûts différents (entre 450 et 1100 F). Cette variation financière instaure un climat non propice à la compréhension de la procédure (à prestation identique, rémunération identique).

L'enquête a montré que le choix du candidat se faisait par rapport :

1. *Le coût de l'examen,*
2. *La proximité du centre,*
3. *La qualification du praticien (le psychologue est préféré au psychiatre !)*

<h2>B. LES TESTS PSYCHOTECHNIQUES ET L'APTITUDE DE CONDUITE</h2>

HISTORIQUE

Les tests psychotechniques s'inscrivent dans la démarche de la **psychométrie**³. Elle désigne l'ensemble des méthodes quantitatives utilisées en psychologie et faisant correspondre certaines propriétés des nombres avec certaines propriétés des faits psychiques.

³ Terme employé pour la première fois par l'allemand C. WOLF en 1732.

En 1890, M. C. K. CATTEL donne le nom de « tests » à des tâches simples qui visent à mettre en évidence l'importance des différences individuelles au niveau sensorimoteur.

Très rapidement l'idée s'impose que chaque individu se caractérise par des **aptitudes** spécifiques et qu'il y a des **méthodes** scientifiques pour les appréhender de façon objective.

En 1905, Alfred BINET, psychologue français et le Dr. Th. SIMON publient un article intitulé : « *Méthodes nouvelles pour le diagnostic du niveau intellectuel des anormaux* », qui contenait le **premier test mental pratique**.

Le **taylorisme** prônant « l'organisation scientifique du travail », sera le terrain idéal au développement de ces tests. En effet, puisqu'il s'agit de maximiser le rendement de la main d'œuvre, les tests vont être le moyen de sélectionner les individus les plus adaptables à ce système.

La première guerre mondiale donne un coup d'envoi à la méthode psychotechnique, par une utilisation des tests à très grande échelle pour le recrutement des cadres de l'Armée Américaine⁴.

En France, la situation d'après guerre pousse à une utilisation plus rationnelle des ressources humaines en développant le concept « **d'orientation professionnelle** » opposé à celui de « sélection professionnelle ». Il s'agit de trouver une main d'œuvre qualifiée pour assurer la reconstruction économique du pays, en prenant en compte les dispositions de chacun pour tendre vers une meilleure adéquation entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif.

La notion **d'aptitude** est donc au centre des débats, et doit permettre de repérer des caractéristiques psychologiques qui différencient les individus sous l'angle de leur **performance** et de leur **potentialité**, mais aussi de leur **fonctionnement mental et de sa relation à l'environnement**.

Les dimensions cognitive, psychomotrice ou relationnelle de la personnalité, sont alors évaluées. Des outils fleurissent, et le « tout » devient testable.

Mais, cette généralité amorce son propre déclin et depuis les années 70 une remise en cause de la psychométrie s'opère. Les notions de stéréotypes sont controversées et la fiabilité des résultats est dénoncée.

Aujourd'hui, deux courants s'opposent, les uns estiment que le **test** est l'un des **outils** du psychologue, lui permettant de provoquer un échange avec le candidat ; le test n'est autre que le précurseur d'un travail ultérieur.

Les autres, se posent des questions sur les fondements de la psychométrie, et réagissent quant à la **fiabilité** des tests d'hier, utilisés aujourd'hui.

Compte tenu de ce débat il est important de voir maintenant quelles sont les intérêts et limites des tests.

⁴ 1 700 000 hommes ont été examinés à l'aide de tests, dans l'urgence, il fallait choisir les plus aptes à « devenir des chefs ».

INTERETS ET LIMITES

Afin de comprendre l'usage des tests, il est impératif d'en poser une définition. La comparaison à cette définition mettra en évidence, tant les intérêts que les limites des tests identifiés.

Quelques définitions :

Les **tests** sont des outils d'évaluation qui sont censés appréhender des aptitudes, en répondant à des critères de fiabilité, de fidélité, de validité de construction, de validité de contenu et de validité prédictive, selon les fondements théoriques qui leur ont donné naissance.

- La notion **d'aptitude**⁵ concerne les dispositions naturelles ou acquises d'un individu à réussir une activité.
Deux autres éléments sont essentiels pour comprendre cette définition ; la notion d'aptitude liée à celle de capacité, doit s'exercer :
 - dans un **domaine** spécifique (faire quoi ?),
 - et dans un **environnement** déterminé (faire où ?).

Dans notre cadre d'étude, **l'aptitude de conduite** doit donc être définie en terme de capacité à conduire un véhicule en **respectant le code de la route, et les conditions de circulation des autres usagers** (« faire quoi ») sur **le réseau routier** (« faire où ») pour **favoriser la sécurité**.

De plus, comme dans tous les pays européens, le code de la route définit que pour obtenir une autorisation de conduire, tout candidat doit être apte à conduire un véhicule, et ce dans la mesure où **il remplit les conditions physiques et mentales et n'a pas enfreint de manière dangereuse ou répétitive les instructions légales et ne s'est pas opposé aux lois entraînant une condamnation**.

- La notion de **fiabilité** traduit elle, la **qualité de l'instrument** pour obtenir une **mesure**.
- **La notion de fidélité** ou **de standardisation** est associée à la **constance** d'un résultat dans la répétition de cette mesure.
- De plus, un test est **valide** s'il mesure bien ce qu'il prétend mesurer. C'est la possibilité d'établir des correspondances d'individus à ce test et les caractéristiques psychologiques inférées à partir de ces réponses.

⁵ Définition issue du Dictionnaire de Psychologie aux éditions PUF.

Pour ce faire, trois conditions doivent être réunies :

- **L'unité de lieu,**
- **L'unité d'exploration,**
- **L'unité de matériel.**

Enfin, lors de l'application et de l'utilisation des résultats des examens d'aptitude, le psychologue tient compte de l'éthique, du droit et des règles de sa profession.

Enfin, « *les propositions de diagnostic établies à l'aide d'un système expert ne doivent être utilisées qu'en tant que **moyens** d'aide à la décision ou à titre de **contrôle** ; elles ne **remplacent pas** le diagnostic dont le psychologue assure la responsabilité personnelle* »⁶.

Commentaires :

D'une manière générale, les tests doivent répondre à ces différents critères sans quoi, ils ne peuvent assurer le reflet de ce qu'ils examinent.

Par ailleurs, le psychologue doit réaliser un entretien avec le demandeur qui sera dans un premier temps, une entrée en matière, une amorce à la réalisation du test et dans un second temps un entretien plus qualitatif, de la personne au regard de l'objet de l'examen, et ceci dans le plus strict respect du secret professionnel.

*Cet entretien associé à l'utilisation d'un test psychotechnique **représente l'examen psychologique dans son ensemble** (la simple utilisation d'un test ne peut en être le reflet).*

L'examen psychologique n'a de sens et ne peut être légitimé par le conducteur que s'il suit cette procédure.

C. RÉSULTATS D'ENQUÊTES AUPRÈS DES PRÉFECTURES

MÉTHODOLOGIE

Pour répondre à la demande du ministère, nous avons commencé par :

- Rédiger un ensemble de questions,
- Réaliser quelques entretiens sur le terrain auprès de quelques préfectures et ensuite auprès de quelques centres,
- Cette démarche nous a permis de recueillir un ensemble de données qui a été analysé, et a été à la base de la construction d'une trame de questions réalistes à proposer à nos interlocuteurs. Toutes les informations recueillies

⁶ Code de déontologie des Psychologues

au cours des entretiens ne sont pas diffusées, afin de ne pas alourdir la rédaction et la compréhension de cette étude.

En effet, la grille de questions établit initialement et a priori est très vite apparue trop longue et les résultats du terrain nous ont contraint à réduire notre questionnement, sans quoi le risque était grand de ne pas obtenir de réponses⁷.

- Toutes les préfectures de France ont été contacté par téléphone afin d'obtenir la liste de leurs centres d'examens psychotechniques agréés, puis ont reçu le questionnaire.
- Nous avons ainsi obtenu un premier fichier des préfectures et un second fichier des centres d'examens psychotechniques.

DES RETOURS DIFFICILES DE QUESTIONNAIRES

Nous avons envoyé à chaque préfecture (94 préfectures, hors DOM TOM et Corse) un courrier accompagné d'un questionnaire simplifié en avril 2001.

Cependant, pour obtenir un nombre de réponse acceptable, nous avons été dans l'obligation de faire **deux relances**, une première en mai et une seconde en juillet. Ce n'est qu'à l'issue de cette seconde relance que nous avons obtenu **60 réponses** soit 64 % de retour.

Commentaires :

Les deux relances nécessaires à la réalisation de cette première étape, témoignent de la difficulté des services préfectoraux à répondre à une demande concernant les examens psychotechniques.

La raison évoquée par les services concernés est qu'il n'existe pas au sein des préfectures, de services assurant le suivi régulier de ces examens, puisqu'il n'y a pas de demande ministérielle.

Ainsi, quand une préfecture est saisie d'un tel questionnement, elle est obligée pour y répondre, de consulter les dossiers un par un et de créer ensuite une base de données.

DES QUESTIONNAIRES INCOMPLETS

Sur 94 préfectures, 60 nous ont répondu, soit 64 % ce qui est satisfaisant dans le contexte actuel.

L'analyse qui suit, se fait sur la base de **53 réponses (56.3 %)**, les autres étant trop faiblement renseignées⁸.

⁷ Exemple de question aux préfectures : Les candidats soumis à la visite médicale avec examen psychotechnique, ont-ils eu une annulation ou une invalidation du permis de conduire ?

⁸ Nous remarquerons ici que seules 31 préfectures ont répondu à toutes les questions.

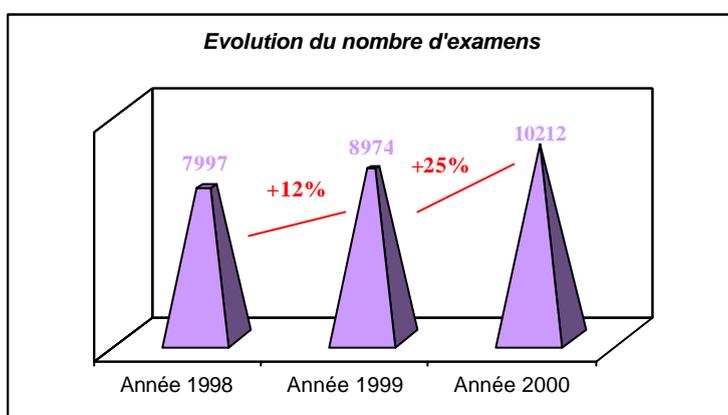
Commentaires :

Là encore, l'absence de fichier préfectoral explique les lacunes des renseignements fournis :

- Pour certaines préfectures, seuls les chiffres de l'année 2000 ont été communiqués,
- ou pour d'autres, les résultats d'aptitudes sont inexistants.

Ces préfectures ont fait le choix de ne pas répondre à l'ensemble de ce questionnaire, considéré comme une charge supplémentaire et moins importante que le reste de leurs activités.

AUGMENTATION DES RETRAITS DE PERMIS



Au cours de ces trois années, le nombre d'examens avec tests psychotechniques a augmenté de **27.7 %**, mais nous ne connaissons pas les modalités réglementaires qui ont amené les candidats à suivre ces examens (cas d'invalidation ou d'annulation du permis de conduire).

Commentaires :

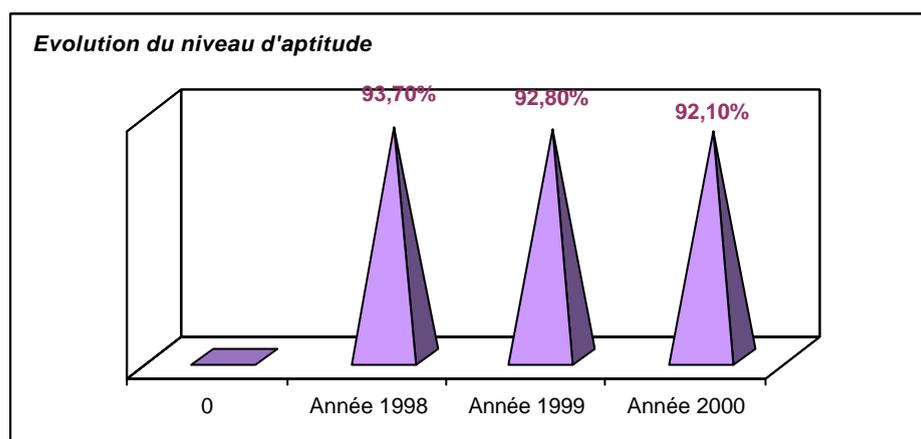
De plus en plus de personnes voient leur permis « annulé », signe d'un non respect du code de la route plus souvent constaté⁹.

*A ce stade, nous pouvons estimer que le **Permis à points** ne répond pas à son objectif **préventif**, puisqu'il n'existe pour le conducteur, qu'au moment où il est retiré. **A aucun moment dans son parcours, le conducteur n'est alerté des risques qu'il encoure, et qu'il fait courir aux autres usagers.***

Si l'on veut que le permis à points soit l'un des maillons du continuum éducatif, il est important de lui réattribuer sa valeur informationnelle, avant son aspect répressif.

⁹ Il ne s'agit pas ici de dire que le nombre d'infractions augmente - il peut s'agir en fait d'une augmentation du nombre de contrôles - mais uniquement que le nombre de dossiers à traiter augmente.

UNE APTITUDE A LA CONDUITE NON REMISE EN CAUSE



Au cours de ces trois années, si le niveau d'aptitude a diminué de 1.7 point, (non significatif), il se maintient pourtant à un très haut niveau : **92.9 %** (en moyenne). Ce qui signifie que seuls **7% de la population ne sont pas reconnus apte** après examen de la commission médicale primaire.

Commentaires :

*La question de la **discrimination** des résultats doit ici être évoquée. En effet, comment expliquer qu'un nombre croissant de personnes soient en infraction avec le code de la route, jusqu'à en perdre leur permis, et qu'elles soient cependant reconnues aptes à conduire, après examens.*

L'examen médical et l'examen psychotechnique –tels qu'ils sont proposés à l'heure actuelle - sont-ils en mesure de traduire une inaptitude à conduire ?

Par ailleurs, l'aptitude finale, étant (en théorie) le résultat de la confrontation de l'aptitude médicale et de l'aptitude psychotechnique. Il aurait été opportun de pouvoir distinguer ces deux aptitudes, mais les préfectures ne disposent pas de ces informations.

De plus, **la réglementation** (article R.224.23) n'est pas explicite à cet égard :

- *Dans la pratique, quelle décision médicale est prise quand l'avis psychotechnique définit une inaptitude¹⁰ ?*
- *L'un des avis, a-t'il une valeur prédominante ? (dans les textes, on remarquera que l'avis définitif d'aptitude est « **médical** »).*

DES CENTRES D'EXAMEN TRÉS NOMBREUX

Depuis la mise en place du permis à points en 1992, le nombre de centres d'examens psychotechniques n'a cessé d'augmenter. En 1997¹¹, 51 centres

¹⁰ On se rappellera que l'avis d'aptitude médical déclenche l'examen psychotechnique. Il ne peut donc y avoir examen psychotechnique si l'examen médical définit une inaptitude.

représentaient près de **126** lieux d'examens (un même centre possédant plusieurs antennes dans différents départements). En 2000, les 53 préfectures (qui ont répondu) ont répertorié **173 centres d'examens**, soit une augmentation de 37 %. Chaque préfecture dispose donc en moyenne de 3 centres (variation de 1 à 9 centres).

Pour l'année 2000 ces 173 centres ont reçu 10 212 candidats, soit en moyenne 59 candidats par centre et pour l'année (soit moins de 5 candidats par mois et par centre !).

Commentaires :

D'après ces chiffres, nous pouvons nous demander si le nombre de centres d'examens actuel est opportun : par exemple, la préfecture du Rhône a enregistré 185 examens en 2000 et dispose de 9 centres agréés, et la préfecture du Finistère a enregistré 820 examens et dispose de 3 centres agréés.

Une nuance est à faire à cette distribution. Plus que de centres, il est préférable de parler d'antennes dispersées sur l'ensemble du territoire. Nombre de centres ne disposent pas de lieux d'exercice à proprement parler.

Il semble que le choix de démultiplier les antennes traduit la volonté de se rapprocher géographiquement des candidats dépourvus de mobilité.

Cependant cette démultiplication n'est-elle pas un handicap supplémentaire pour les préfectures, dans la mesure où il leur sera encore plus difficile de vérifier la qualité des prestations ?

D'autre part si le conducteur était suffisamment impliqué dans le processus de réduction de l'accidentologie, il lui semblerait sûrement moins contraignant de devoir satisfaire à cet examen.

DES PRATICIENS PAS TOUJOURS PSYCHOLOGUES...

Les 53 préfectures ont recensé **209 praticiens** dans les centres d'examens psychotechniques dont **26 soit 12 %** n'ont pas le titre de Psychologue.

La réglementation est claire à ce sujet (Arrêté du 25 juin 1992) ; le titre de Psychologue est défini en application des **décrets du 22 mars 1990** fixant respectivement la liste des diplômes permettant de faire usage professionnel du titre de psychologue et la liste des personnes autorisées à faire usage de ce titre.

De plus, **le code de déontologie des psychologues** fixe comme limite, l'obtention d'un DESS ou d'un DEA (Baccalauréat plus 5 ans) pour faire usage du titre de psychologue.

¹¹ Cf. Etude « Approches psychologique et expérimentale de la gestion du risque routier : l'examen psychotechnique »

Commentaires :

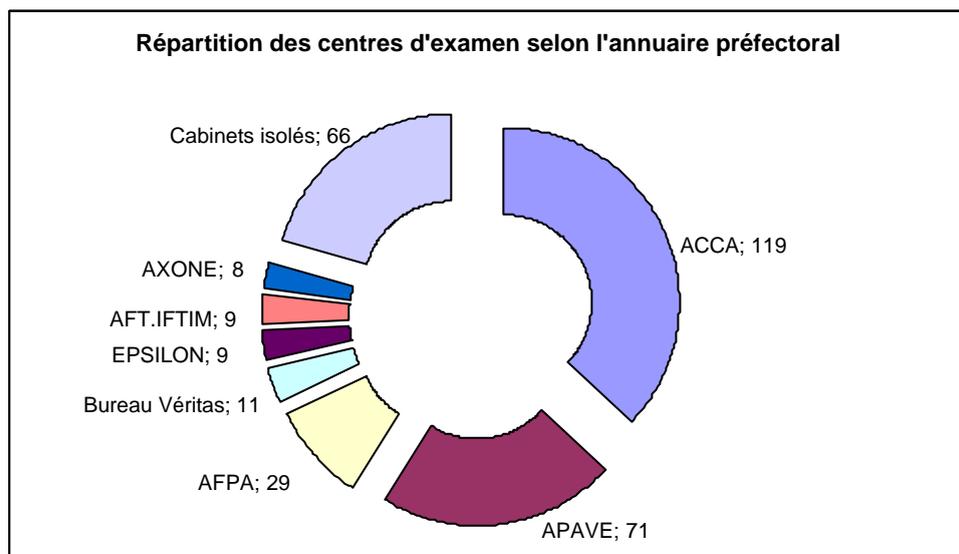
Cette garantie professionnelle est essentielle quant à l'utilisation pertinente de tests psychotechniques. Il est donc urgent de fournir cette liste aux préfetures pour garantir :

- **des conditions d'analyse de qualité des résultats des candidats,**
- **la crédibilité des préfets et des psychologues.**

D. RÉSULTATS D'ENQUÊTES AUPRES CENTRES PSYCHOTECHNIQUES

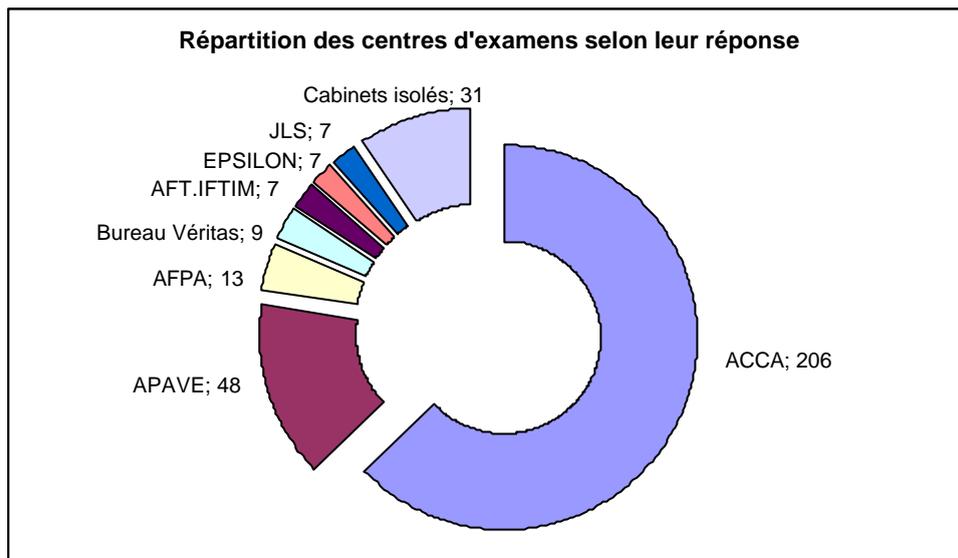
REPRÉSENTATION DES CENTRES SUR LE TERRITOIRE

A partir des informations données par les préfetures, nous avons ainsi obtenu une liste de **322 centres** répartis sur le territoire.



Nous avons alors adressé en avril 2001 un questionnaire à chacun de ces centres.

Les retours sont conséquents puisque nous avons obtenu **328 réponses** réparties de la façon suivante.



On peut donc considérer que les retours sont tout à fait satisfaisants, et les relances ont été inutiles.

Certains centres témoignent d'une **organisation logistique interne** :

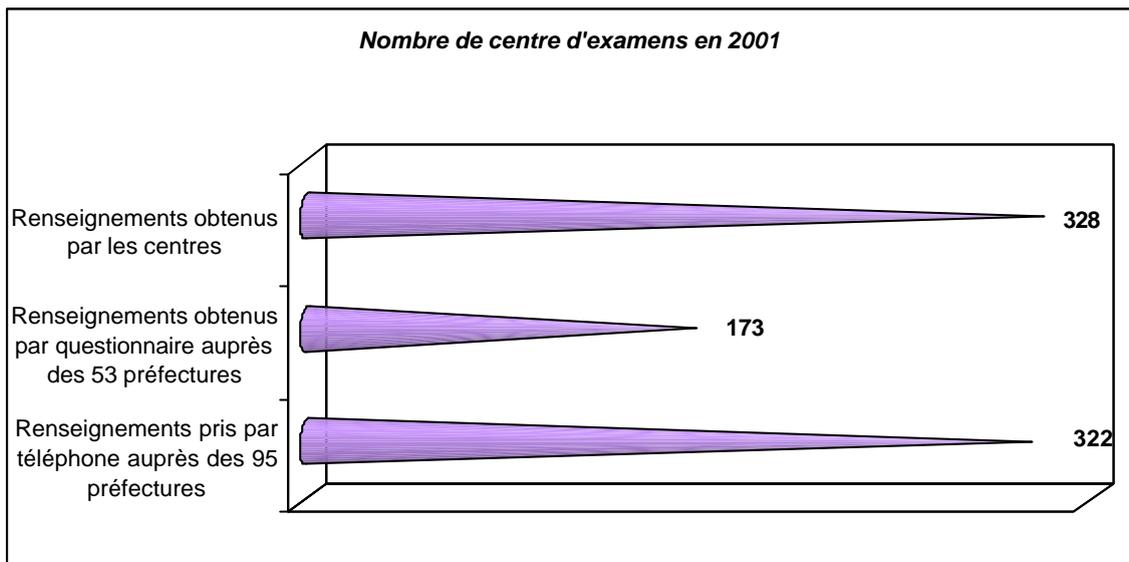
- Plaquette de présentation,
- Fichiers des examens,
- Résultats d'aptitude,
- Dossier des psychologues.

Cependant, ces résultats ne sont pourtant pas tout à fait le **reflet direct** de la réalité :

- Certains centres n'ont pas répondu,
- Certains centres nous ont contactés, alors qu'ils n'étaient pas enregistrés en préfecture (ils possèdent cependant un agrément) ; c'est le cas de l'APAVE dans le Nord, et de l'ACCA
- Des centres n'existent plus (retour du courrier) alors qu'ils sont toujours enregistrés en préfecture.

Commentaires :

Une difficulté majeure réside dans l'organisation globale de ce système ; selon la source de renseignements, les résultats sont variables :



*Il serait donc souhaitable de pouvoir **homogénéiser ces fichiers** qui a priori ne correspondent pas. Mais pour ce faire il faut d'ores et déjà donner les moyens aux **préfectures de réaliser leur propre base de données.***

L'analyse que nous pouvons alors réaliser est de fait sujette à erreur. Nous avons donc fait le choix de fournir des éléments émanant des centres qui nous ont répondu, soit 328 centres analysés.

PRATIQUES DE PASSATION DES TESTS

Distinction entre centres et antennes

Plutôt que de parler de 328 centres il est préférable de parler de **328 antennes**. C'est-à-dire que la plupart des « grands » centres fonctionnent avec un siège social puis se démultiplient en antennes qui n'ont pas systématiquement de lieux institués¹².

206	ACCA sont présents dans	87 départements
13	AFPA ¹³ sont présents dans	10 départements
7	AFT.IFTIM ¹⁴ sont présents dans	7 départements
48	APAVE ¹⁵ sont présents dans	42 départements
5	AXONE sont présents dans	5 départements
9	BUREAU VERITAS sont présents dans	9 départements
7	EPSILON sont présents dans	6 départements
30	centres isolés sont présents dans	30 départements

¹² Certaines adresses de « centre » correspondent en fait au lieu d'habitation du psychologue, qui fera passer les tests soit en ce lieu, soit en des lieux déjà institués.

¹³ Les informations concernant AFPA sont incomplètes et leur extension géographique est plus large.

¹⁴ Les informations concernant AFT.IFTIM sont incomplètes et leur extension géographique est plus large

¹⁵ Les informations concernant APAVE sont incomplètes et leur extension géographique est plus large.

Commentaires :

Nous en avons déjà parlé au moment de l'analyse des résultats de préfecture, mais il semble que cette démultiplication d'antennes soit (d'après les réponses des centres), le choix d'un rapprochement géographique pour les personnes dont la mobilité est réduite.

*Cependant, et même si l'on convient de **la valeur pratique** de ce choix, il n'en reste pas moins que, dans la mesure où les lieux de passation sont différents, on transgresse un élément fondamental à la technique de passation de tests, qui est **l'unité de lieu**. Ce qui, déontologiquement est tout à fait préjudiciable aux résultats obtenus mais aussi à l'analyse que l'on peut en faire.*

*Ce critère est d'autant plus important que l'examen est essentiellement fondé sur le test psychotechnique. Il pourrait être atténué si la procédure était **psychologique** avant d'être **psychotechnique**.*

Prix d'un examen psychotechnique

Les prix proposés par les centres d'examens sont variables d'un centre à l'autre, et s'échelonnent de 69 € et 168 €, avec une moyenne de **122 €**

Commentaires :

Il n'y a pas de prix fixé par la réglementation pour la passation d'un examen. D'ailleurs, il apparaît difficile d'en fixer un, dans la mesure où les pratiques de tests ne sont elles-mêmes pas réglementées.

*Cet élément n'est pas gênant en soi, mais il peut auprès du public créer un argument **d'appréciation commerciale** bien trop éloigné de l'objectif initial visant à combattre **l'insécurité routière**.*

La passation d'un test

L'examen d'une manière générale se déroule en **1 heure** (d'après les réponses) et consiste en :

- Une présentation du candidat,
- La passation du test psychotechnique,
- L'entretien succinct individualisé.

Mais **les variations de durée** d'examen sont importantes et évoluent en fonction des centres de 45 minutes à 3 heures.

Par ailleurs, **le matériel utilisé est différent** en fonction des centres, et ce matériel n'est pas toujours dans un état correct de fonctionnement¹⁶.

Enfin, il arrive qu'un même candidat soit testé à plusieurs reprises (cas de passage en commission d'appel). Il n'est dans ce cas pas testé par le même matériel, ni le même psychologue.

Or, rappelons que **la méthode d'observation modifie toujours son objet** (surtout quand il s'agit de tests de personnalité). Ainsi modifier un élément de l'observation, modifie de fait les résultats¹⁷.

Commentaires :

Là encore, des conditions fondamentales de la technique de passation de tests ne sont pas respectées :

- ***l'unité d'exploration*** (même durée de passation, même testeur),
- ***l'unité de matériel*** (même matériel)

Ces conditions ne sont pas des « fantaisies » de chercheurs puristes, il s'agit bien là de fournir des résultats fidèles et permettant leur analyse, même si cette procédure peut apparaître difficile à mettre en place dans la pratique.

D'autre part les psychologues ne disposent de « grille d'entretien centrée sur la conduite », or il s'agit bien là de définir une aptitude à la conduite et non une aptitude en terme de personnalité.

INVENTAIRE DES TESTS UTILISES

Nous avons interrogé les centres d'examens sur les tests psychotechniques qu'ils utilisent lors des examens.

Précisions réglementaires

Entre autres, les Editions et Applications Psychologiques (EAP) diffusent des catalogues de tests disponibles pouvant être distribués à tout psychologue qui en fait la demande (dans ce cadre, les EAP s'attachent à **vérifier le titre du demandeur**).

Par ailleurs, le **Code de déontologie des psychologues** précise que seuls les psychologues (ou titre équivalent défini par ce code) sont habilités à utiliser ces tests.

Cette garantie est le gage d'une utilisation raisonnée des tests et d'un diagnostic fidèle de la situation du candidat testé.

Commentaires :

On peut se demander alors comment 12 % des testeurs ne sont pas psychologues.

¹⁶ Courrier de la Préfecture de l'Indre, adressé au ministère des transports : précisant que des appareils de tests ont été utilisés alors qu'ils étaient raccordés par du ruban adhésif.

¹⁷ « C'est la façon dont le praticien le pense qui fait le symptôme » Jacques LACAN

Liste des tests utilisés par les centres d'examens

BSB Batterie de sécurité de BONNARDEL
B 101 test intelligence concrète de BONNARDEL
B 19 DL Test du double labyrinthe de BONNARDEL
BOS Coordination et stabilité psychomotrice - Omega et Sinusoïde de BONNARDEL
B 20 Test d'intelligence concrète et de dépendance à l'égard du champ de BONNARDEL
BOD Test des disques de BONNARDEL
B 43 Test de représentation spatiale de BONNARDEL
RCB test de réactions complexes (inclus dans le PRG)
TRS Test de réactions simples
Test de motricité de RICOSSAY
Test du bidon AFPA
Test du chemin AFPA
Test du cercle AFPA
PPIRC
Test attention KT
VRT BENTON
QCP parents
TAT
W.A.I.S.
RORSCHACH
PS 22
PD 11 DUFOUR
PD 12 DUFOUR
PD 13 DUFOUR
Tourneur de LAHY
IPB visualisation spatiale
PR4 Stimulations visuelle et auditive
Progressive matrices de RAVEN
TREL Test de temps de réaction
BFTA test d'attention et raisonnement spatial
Perso 8 F personnalité
Visio test
BRCX
Tolérance au stress
SNB
OMB
Intelligence pratique
CCRX temps de réaction
Raisonnement mécanique
CATTEL
PARENTI
Double chariots
Test du village de MUCHIELLI
Bilan test psychomoteur
Test de STROOP
RPCG Coup d'œil de GOGUELIN et GUYOT

Commentaires :

*Cette liste témoigne d'une **grande variété** des tests utilisés lors des examens. Mais aussi d'une **absence de consigne** fournit par la réglementation, quant à la légitimité*

d'utilisation (chaque centre choisit selon son estimation, de la pertinence des tests à utiliser).

En outre, aucun de ces tests ou batteries de tests n'ont été étalonnés sur une population d'infractionnistes actuelle.

Certains tests de personnalité sont utilisés, il est à craindre que ces outils dégagent des diagnostics par trop psychologisés et donc biaisés par rapport à la problématique de l'insécurité routière.

▪ **Variété quantitative :**

On a recensé **47 tests** différents pour l'ensemble des centres interrogés.

La réglementation n'est pas précise à cet égard, et laisse à chaque psychologue **l'opportunité du choix** du test au regard de la problématique de l'insécurité routière.

▪ **Variété qualitative**

Ces 47 tests sont destinés à apprécier :

- Le raisonnement logique,
- L'intelligence concrète,
- Les capacités motrices,
- Les aptitudes spatiales,
- Les aptitudes d'attention concentration,
- Des facteurs de personnalité.

Cependant on constate une suprématie **des tests de BONNARDEL** avec une prédominance de :

 **tests sur l'intelligence concrète**

- B 101 test intelligence concrète de BONNARDEL
- B 20 Test d'intelligence concrète et de dépendance à l'égard du champ de BONNARDEL
- B 43 Test de représentation spatiale de BONNARDEL
- BOD Test des disques de BONNARDEL

 **tests de motricité**

- BSB Batterie de sécurité de BONNARDEL
- B 19 DL Test du double labyrinthe de BONNARDEL
- BOS Coordination et stabilité psychomotrice - Omega et Sinusoïde de BONNARDEL

**LIMITES DES TESTS PSYCHOTECHNIQUES
AU REGARD DE LA PROBLÉMATIQUE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE.**

Les tests psychotechniques utilisés lors des examens après annulation ou invalidation du permis de conduire, **répondent-ils aux critères de validité**

précédemment exposés, et peuvent - ils rendre compte d'un diagnostic et d'un pronostic du comportement d'un candidat au regard de l'insécurité routière ?

Il est important de poser d'emblée cette problématique dans la mesure où l'on peut envisager un avis d'inaptitude, c'est-à-dire une interdiction à conduire. L'enjeu est suffisamment important, et il serait préjudiciable dans notre environnement, de donner un avis d'inaptitude qui ne serait pas fondé.

Prenons comme exemple le **test B101**, test d'intelligence concrète de R. BONNARDEL, puisque c'est le test le plus utilisé par les centres (sur 267 antennes, soit par 81 % des antennes).

La notion d'aptitude à conduire sur un réseau routier surchargé d'usagers, est-elle mesurée dans ce test ?

Le B101 appartient à une batterie de tests regroupant 2 tests d'intelligence concrète, 3 tests psychomoteurs et 1 test de réactions psychomotrices.

Il mesure la capacité à résoudre des problèmes concrets exigeant des conduites manipulatoires d'individus âgés de 20 à 49 ans à un poste de conduite de véhicules et d'engins de manutention.

Rappelons que l'aptitude que nous souhaitons vérifier est **la capacité à conduire un véhicule en respectant le code de la route, et les conditions de circulation des autres usagers sur le réseau routier, pour ne pas avoir d'accident.**

- *Il y a donc bien une différence entre l'aptitude mesurée par ce test et celle recherchée.*

En effet, les travaux sur l'insécurité routière ont largement évolué¹⁸. L'analyse de l'insécurité routière est centrée sur **l'analyse systémique** mettant en interaction l'homme, le véhicule et l'environnement.

Dans cette conception, les éléments ne sont pas isolés les uns des autres, ce qui instaure des phénomènes de compensation :

Par exemple ce n'est pas parce qu'un usager a des pneus sous gonflés qu'il aura un accident (élément défaillant : le véhicule).

Par contre, si tous éléments sont défaillants, étant en interaction, l'accident a lieu (ce sera le cas si on associe des pneus sous gonflés, une chaussée glissante et un non respect des distances de sécurité inter véhicule).

Ainsi, l'interaction peut être tour à tour gage de sécurité ou de dramatisation de l'insécurité.

¹⁸ En 1957, date de création de la Batterie de R. BONNARDEL, les fondements théoriques des différents travaux de l'insécurité routière n'étaient pas engagés. Ce n'est qu'en 1972 que des travaux ont véritablement commencé.

Il ne s'agit donc pas de vérifier chez un conducteur **son niveau d'habileté** à la conduite, mais **sa capacité à repérer cette interaction** et donc, **à ne pas se placer dans une situation à risque**, de laquelle il est quasi impossible de s'extraire.

Encore faut-il que le conducteur soit amené à se représenter la route comme un espace sur lequel il peut être en danger, ou mettre les autres en danger.

Les tests permettent-ils de discriminer les personnes au regard de l'aptitude ainsi définie?

L'aptitude que l'on mesure s'apparente à une **valeur normative**, au regard de laquelle, nous allons pouvoir apprécier le degré de conformité de la population testée.

Or les résultats fournis dans les commissions médicales primaires avec tests psychotechniques (nous dépassons ici les résultats du B101), fournissent des résultats d'aptitude de l'ordre de 90 % (si l'on considère que l'avis psychotechnique est en accord avec l'avis médical).

Nous ne pouvons donc pas estimer que les tests utilisés discriminent notre population ; alors même que cette population a été stigmatisée par une annulation ou une invalidation du permis de conduire.

Commentaires :

Nous avons obtenu des résultats d'aptitude auprès des préfectures depuis 1998. Or depuis cette année, les niveaux d'aptitude sont toujours très élevés (93.7 % d'aptitude à cette date).

Pourquoi cette procédure est-elle maintenue, dans sa forme actuelle, alors que l'avis définitif d'aptitude médicale ne fournit pas d'éléments, permettant d'aider à la décision : le conducteur est-il à même de pouvoir reconduire en toute sécurité pour lui-même, et pour les autres ?

Le risque précédemment énoncé, était d'éviter de retirer la possibilité de conduire à un conducteur apte ; or dans la situation présente le risque est de laisser des conducteurs inaptes dans le trafic.

Les tests sont-ils valides ?, les populations de références des tests sont elles représentatives de la population des usagers de la route ?

Il ne s'agit pas ici de remettre en cause la **validité de construction** mais de vérifier la concordance avec les populations actuelles utilisant ces tests, assurant ainsi la **validité prédictive** des résultats.

Caractéristiques de la population du test B 101 :	Caractéristiques de la population infractionniste :
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Année 1954. ▪ Professionnels en situation d'exercice (milieu fermé) ▪ Agés de 20 à 49 ans ▪ Ouvriers ▪ Hommes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Année 2001 ▪ Professionnels et non professionnels sur réseau public ▪ Agés de 18 ans au moins ▪ Toutes CSP ▪ Hommes et femmes

Cette comparaison des caractéristiques met en évidence les écarts entre les deux populations. **La population du test n'est donc plus ressemblante à la population de référence.** Il semble donc impossible d'établir une analyse des résultats en terme de diagnostic. La validité prédictive n'est donc pas vérifiée.

Enfin, et d'une manière générale, on constate que la notion de validation est essentielle, cependant, il n'existe pas d'organisme donnant un « **label** » de validité aux tests utilisés dans la pratique de la Psychologie. La validité de **construction** et la validité **statistique** sont vérifiées initialement, mais il n'existe pas – pour le long terme - de réétalonnage assurant la validité **prédictive**.

E. BILAN DE LA SITUATION FRANÇAISE

L'objet de cette étude est de faire le point sur l'existant français en terme **d'examen psychotechnique**.

Ainsi, on constate que la **réglementation** existe mais qu'elle est encore **incomplète** pour satisfaire à son objectif de **prise en charge** des conducteurs infractionnistes afin de prévenir de la récidive et de réduire les accidents de la route.

D'une manière générale nous pouvons décrire un certain nombre de points sur lesquels nous avons relevé des faiblesses voir des absences. Or il nous semble que ceux-là sont au centre de la résolution des difficultés :

- Manque **d'objectifs communs** entre les préfetures, les commissions médicales, les centres d'examens et les conducteurs,
- Manque **d'informations** auprès des conducteurs,
- Manque de critères pour l'élaboration de la réglementation,
- Services préfectoraux démunis,
- Procédure d'agrément quasi inexistante ,
- Suivi de **qualité** des prestations inexistant,
- Avis médical d'aptitude non discriminant,
- Examens psychotechniques non discriminants,

- **Disparités** des partenaires et des prestations,
- Examens médicaux et psychotechniques peu qualitatifs,
- Faiblesse de formation des médecins et des psychologues à la problématique de l'insécurité routière,
- Absence **d'unité** entre les médecins, les psychologues et les services préfectoraux,
- Prévalence de l'avis psychotechnique sur l'avis psychologique,
- Prévalence de l'avis médical sur l'avis psychotechnique.

Cette faiblesse d'organisation entame la **crédibilité** de l'Administration dans son ensemble, et est réutilisée par les conducteurs infractionnistes pour se **soustraire** à la réglementation.

En France comme dans les autres pays, l'objectif est de réduire les accidents de la route. Face à cet objectif, **le permis à points** (entre autres) est un formidable outil **préventif** pour permettre cette réduction.

Cependant, pour être considéré comme tel, le permis à points doit s'inscrire dans un **continuum**, sans quoi il est ressenti par la population (même non infractionniste) comme une contrainte réglementaire et financière supplémentaire.

Il apparaît urgent, dans l'intérêt de la réduction de l'accident de la route d'impliquer la population, en replaçant la réglementation dans son contexte de protection de l'individu et de la collectivité.

La question est de savoir si l'Administration centrale souhaite se doter d'un système homogène et cohérent dans l'optique de **réduire la sinistralité routière**. Mais aussi de pouvoir harmoniser son propre système aux **exigences européennes**.

III. LA SITUATION ALLEMANDE



En 2000

82.8 millions d'habitants

Densité de population : 230 Habitants/Km²

1975 : Permis à points

2 071 843 permis délivrés (1998)

145 000 permis invalidés

380 938 Accidents corporels¹⁹

503 141 Blessés²⁰

7 526 Tués²¹

¹⁹ A titre informatif, mais les définitions allemandes sont différentes des définitions françaises

²⁰ A titre informatif, mais les définitions allemandes sont différentes des définitions françaises

²¹ A 30 jours

INTRODUCTION

En Allemagne, les responsables de la sécurité routière aidés par les chercheurs de la **BAST**²² (l'INRETS français), se sont posés la question suivante :

comment agir sur le comportement des conducteurs afin que leurs risques soient moins grands sur la route ?

La réponse a été de mettre en place et de développer des **structures d'encadrement des conducteurs** depuis leur accès à l'autorisation de conduire et pendant toute leur vie de conducteur, pour apporter un remède aux aléas qu'ils peuvent rencontrer (comportement délictuel : drogues/alcool, invalidation du permis de conduire, infraction grave avec suspension ou annulation).

Les **Centres d'Expertise d'Aptitude à la Conduite** (CEAC), représentent un des maillons pour répondre aux problèmes d'insécurité routière produits par le manque d'expérience ou d'aptitude pouvant apparaître chez n'importe quel conducteur quel qu'il soit à différents moments de sa vie (Décret d'autorisation de conduire (FeV), annexe 14, condition pour l'homologation officielle des CEAC, §66 alinéa 2).

La contribution suivante présente une synthèse des remarques recueillies au cours d'entretiens et la traduction de certains textes officiels donnant un aperçu des structures et les manières de travailler des CEAC qui utilisent une batterie de tests pour les aider dans leur diagnostic.

A côté de la description des fondements légaux et du déroulement d'un examen médico-psychologique, les responsables soulignent l'importance et les **exigences de qualité des prestations** auxquelles doivent répondre les expertises d'un CEAC dans toutes ses phases.

L'activité de ces centres est très contrôlée, la qualification des personnes actives dans ces centres fait l'objet d'une attention particulière et c'est la raison pour laquelle nous avons orienté cette étude surtout sur l'organisation de ces centres et les qualifications exigées des intervenants.

Le problème des tests provient surtout des dangers d'une utilisation abusive et non contrôlée. Par contre leur utilisation est fondée s'ils sont utilisés dans une structure qui offre déjà la possibilité d'études de validations indispensables pour répondre à des comparaisons sur une grande échelle et d'obtenir un étalonnage rigoureux pour la ou les population(s) concernée(s).

En outre leur utilisation n'est qu'un **complément à une analyse du comportement** (elle n'est pas systématique) dans le cadre d'une approche **pluridisciplinaire** concrétisée par l'examen médico-psychologique.

²² BundesAnstalt für Strassenwesen

LES CENTRES D'EXPERTISE DE L'APTITUDE A LA CONDUITE – CEAC -

A. LE FONDEMENT LEGAL

On gardera le terme de Centre d'Expertise de l'Aptitude à la Conduite, traduction de l'allemand du terme : Begutachtungsstelle für Fahreignung, justement parce qu'ils ont l'obligation d'être **homologués** et sont ainsi différents dans leur **conception** des centres d'examens psychotechniques français, bien que leur mission soit assez semblable.

Les CEAC sortes de médiateurs, assurent des expertises médico-psychologiques, qui servent de base à l'Administration pour sa décision concernant l'aptitude à la conduite des personnes concernées. Ils disposent d'une adresse officielle pour l'expertise et accueillent une personne privée (un client) envoyée par l'Administration²³.

L'Administration en tant que représentant de la collectivité prend en considération les intérêts de la sécurité sur les routes et a le devoir de reconnaître les conducteurs inaptes et de les écarter de la circulation temporairement jusqu'à ce que des changements soient apportés dans leur comportement.

On tentera de cerner d'abord l'activité essentielle d'un CEAC et ensuite de préciser les règles auxquelles il doit se soumettre pour être homologué et réaliser sa mission.

L'EXAMEN DE L'APTITUDE.

A quel moment intervient-il ?

- ✚ Avant l'obtention du permis de conduire :
l'Administration est mandatée pour rechercher si un candidat à l'examen du permis de conduire est apte et capable de conduire un véhicule.
- ✚ Le retrait de permis :
L'aptitude à conduire est remise en question lorsqu'il y a accumulation d'infractions déterminées.
Cependant, le législateur fait clairement comprendre dans ces prescriptions que **le retrait est une procédure ultime**.
Les conducteurs concernés par des infractions, sont inscrits dans des parcours de **modification du comportement** (séminaires de formation, conseils en psychologie du trafic).

²³ "Ce commettant privé" est toujours envoyé par les autorités administratives de la circulation qui exigent une expertise parce qu'elles considèrent qu'il y a des raisons fondées pour une telle vérification.

- ✚ Doute sur l'aptitude :
Il existe un **suivi du parcours du conducteur**²⁴, durant lequel, la répétition infractions ou de délits sera l'objet de contrôles médical et psychologique.

Ici aussi, le concept d'aptitude est utilisé de manière séparée²⁵, d'où deux approches fondamentales complémentaires : l'expertise médicale et l'expertise psychologique.

L'expertise médicale est naturellement toujours prescrite lorsque les répercussions ou le développement d'une maladie sont à évaluer.

L'expertise médico-psychologique a sa légitimité lorsque les éventualités de performances fonctionnelles psychologiques et de pronostic de comportements d'un usager de la route sont significatives.

Il y a donc deux raisons pour exiger le contrôle d'aptitude :

- constat de satisfaction des conditions,
- vérification des cas engendrant le doute.

Et deux directions pour cette vérification :

- capacités physiques et mentales,
- conditions personnelles.

Il en résulte le schéma en quatre parties sur l'aptitude à la conduite, définissant les motifs d'une expertise d'aptitude.

	Capacités physiques et mentales	Conditions personnelles
Constatation de la réalisation des conditions	<p>Test visuel chez les candidats du permis de groupe 1</p> <p>Visite médicale et visite ophtalmologique chez les candidats pour l'attribution ou prolongation du permis de conduire</p> <p>Examen médico-psychologique ou de la médecine du travail pour vérifications d'exigences particulières pour les capacités définies chez les postulants pour l'attribution et la prolongation de certains permis de conduire.</p> <p>Examen médico-psychologique pour l'attribution du permis de conduire dans le cadre d'une formation de conducteur professionnel avant 18 ans</p>	<p>Examen médico-psychologique lors d'une dispense de l'âge limite pour garantir la maturité personnelle.</p>

²⁴ Le permis à points consiste en Allemagne en accumulation de « mauvais points ». Quand les 18 points sont atteints, le permis est retiré, c'est l'étape ultime. Pour éviter, cette sanction importante, le conducteur reçoit à 9 points une lettre d'avertissement et doit suivre un stage payant à 14 points.

²⁵ Reprendre la notion d'aptitude décrite page 12

Examen en cas de doutes sur l'aptitude de conduite	Examen médical en cas de remarques concernant des maladies ou des manques selon le code de la route.	Examen médico-psychologique après un retrait de permis pour une infraction grave au code de la route ou une infraction délictuelle.
	Examen médical lors de comportements remarqués lors de l'examen du permis de conduire.	Examen médico-psychologique pour une conduite sous influence ou abus d'alcool
	Examen médical en cas de maladies, pour éliminer le risque d'altérations physiques et mentales suite à l'abus d'alcool ou de drogues. Ainsi qu'en cas de conduite avec emprise d'alcool et/ou de drogue.	Examen médico-psychologique pour vérifier la dépendance à l'alcool et son absorption.

LA MISSION DE L'EXPERTISE

Le conducteur/client prend un rendez-vous auprès du CEAC pour l'établissement d'une expertise. Il est ainsi selon **le droit civil**, partenaire lié par une commande et débiteur du CEAC qui par son expertise et l'élaboration de son rapport lui doit une prestation²⁶. Le conducteur/client a un droit de regard sur l'expertise.

Les frais concernant l'établissement d'une expertise par CEAC sont **identiques** dans toute la République Fédérale et sont fixés de manière obligatoire dans le règlement des taxes pour les mesures concernant la circulation ; ils sont à la charge du client.

Le décret concernant l'attribution du permis de conduire différencie les cas où il faut prendre les dispositions pour :

- un avis médical
- une expertise médico-psychologique (en cas de doute d'aptitude)
- L'expertise d'un CEAC est également utile, lorsque le rapport médical, émet des doutes (exemple : après maladie précise, le potentiel de capacités est-il suffisant pour conduire, ou encore lors de certains handicaps, l'usage de l'automobile peut-il être accordé pour conserver une autonomie).

La mission d'un CEAC est donc fixée par des questions posées par l'Administration.

Ainsi on peut envoyer à un CEAC un conducteur avec comme motif d'examen : demande d'éclaircissement sur certains doutes concernant l'aptitude de cette personne suite à un problème d'alcoolémie :

« Faut-il s'attendre à ce que monsieur/madame... conduise encore à l'avenir une voiture sous l'influence de l'alcool et à ce qu'il en découle comme conséquence une consommation incontrôlée et des préjudices possibles qui remettent en question l'autorisation de conduire un véhicule de tel ou tel type ?

²⁶ Règles des relations concernant des commandes entre entreprises

La question ainsi posée met en évidence qu'une vérification de deux réflexions différentes doit s'effectuer lors de l'expertise :

- Il est à craindre qu'un nouveau comportement délictueux ne se produise lors de l'utilisation d'un véhicule et on attend donc un pronostic comportemental qui tienne compte des aptitudes à éviter de tels méfaits.
- Exclure que la consommation d'alcool autrefois non contrôlée ait conduit à des dommages durables du point de vue de la santé physique et mentale.

S'il s'agit d'une demande d'examen pour une nouvelle **attribution du permis de conduire** (accumulation de 18 points, cas de l'invalidation française) la question de l'administration s'exprimera de la manière suivante :

“Doit on s'attendre à ce que monsieur/ madame.... contrevienne à nouveau de manière importante et répétitive les règles du code de la route “ ?

Le **pronostic** sur le comportement du conducteur est ici, le point central du rapport. L'expert doit, sur la base des antécédents et d'autres constatations, examiner attentivement dans quelle mesure une déficience physique ou intellectuelle a pu faire naître dans le passé des situations de conduite singulières.

Dans ce cas, l'examen médical en particulier va pouvoir se limiter à une anamnèse, si des causes concernant la santé ne sont pas à l'origine des comportements singuliers.

B. LES DEVOIRS DU CEAC

POUR LA DEFENSE DES INTERETS INDIVIDUEL ET COLLECTIF

La prise en considération simultanée des **intérêts du conducteur** pour la prestation « expertise », les exigences dues aux **prescriptions légales** et de l'Administration sont les caractéristiques déterminantes de l'expertise médico-psychologique.

Elle pose des exigences importantes concernant la neutralité et la qualité de l'expertise. Les médecins et les psychologues en tant qu'experts sont obligés par éthique professionnelle à ne pas porter **préjudice au conducteur examiné**.

Ils veilleront donc particulièrement à ce que le constat de déficiences physiques et mentales (ou qu'un pronostic défavorable de comportement) s'effectue uniquement sur la base de données et de résultats fiables ; de façon à ce que le permis de conduire ne soit pas retiré à tort.

En effet, si l'expert est convaincu de l'inaptitude du patient, le maintien du permis de conduire et les risques encourus ne représenteraient pas uniquement un danger pour la sécurité routière en général mais pourraient bien également nuire personnellement au conducteur concerné.

Des résultats d'observation expertale sur l'aptitude et le contrôle du comportement de candidat montrent que ces personnes qui sont caractérisées par des récidives dans le champ des infractions routières développent des **attitudes négatives du point de vue social**.

Leur restituer alors le permis, les conduirait systématiquement vers de nouvelles infractions, qui seraient à leur tour encore plus stigmatisantes, nuisant à leur mode de vie et à leur image personnelle.

L'expertise d'aptitude à la conduite remplit de ce fait deux fonctions fondamentales de défense et de prévention pour la sécurité routière :

- **défense** de la communauté face aux conducteurs inaptes,
- **prévention** autour des cas particuliers afin qu'ils présentent des modifications durables ou puissent avoir la motivation pour obtenir des changements²⁷.

EFFETS SUR LA SECURITE ROUTIERE FONCTION PROTECTRICE DE L'EXPERTISE.

Dans la plupart des cas l'administration après avoir fait sa propre appréciation suivra les évaluations des experts.

Si l'on veut évaluer l'efficacité de l'expertise de l'aptitude sur la sécurité routière, il faut prendre en compte l'ensemble du système – action – administration et jugement expertal.

En Allemagne les CEAC sont majoritairement rassemblés dans l'**Association pour la Surveillance Technique des Véhicules à Moteur (TÜV)** et ont soumis leurs critères de jugement et leurs résultats d'expertise à une analyse minutieuse.

Une étude d'évaluation de l'aptitude à la conduite a essayé pour des cas de conduite sous l'empire de l'alcool d'évaluer quelle contribution le résultat des expertises des CEAC apportait dans la diminution du risque routier.

Les auteurs en viennent à la conclusion que par la réduction des délits de récidive sur la base d'une expertise d'un CEAC et d'une formation complémentaire, sur une période d'essai de 36 mois ; 16 339 délits d'alcoolémie pouvaient être évités.

Dans plus d'un tiers des délits, on aurait dû s'attendre à ce que cela conduise à un accident.

La fréquence des délits de conducteurs était, après les résultats de l'étude, inférieure de moitié de ce que l'on aurait pu attendre sans ces mesures.

Le champ invisible est évalué à environ 300 à 600 cas de conduites en état d'ébriété non détectés pour un cas de conduite en état d'ébriété détecté. Ce qui représente annuellement, 2 à 3 millions de conduites en état d'ébriété évitées par le système de vérification de l'avis d'aptitude à la conduite.

²⁷ Cette représentation est loin d'être simpliste, car on le voit bien dans les stages du permis à points, l'ignorance qu'a un conducteur des comportements des autres, le conduit souvent à avoir une grande considération pour sa propre conduite alors qu'il juge les autres comme étant des chauffards. L'isolement du conducteur qui induit l'absence de prise en considération des autres usagers vient renforcer cette attitude.

POSSIBILITÉS DE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

Les personnes rencontrées soulignent l'importance de ces examens médico-psychologiques en indiquant que si l'aptitude à la conduite est évaluée uniquement sur la base

- de prescriptions légales (le système à points)
- ou sur d'autres mesures normatives (lié aux récidives et aux statistiques concernant les accidents dus à la concentration d'alcool dans le sang),

il ne resterait aucune possibilité à une personne de présenter son cas particulier et d'être récompensée pour **les efforts qu'elle apporte à changer son attitude et son comportement.**

La nécessité d'une évaluation individuelle est plus qu'indiquée parce que **l'aptitude** n'est pas un **concept statistique** mais une « **qualification complexe qui varie avec le temps** ».

Les recherches sur la perception des risques et les causes des accidents sont assez proches pour que l'on puisse faire la différence entre :

- les conducteurs qui cherchent en eux-mêmes les risques et les causes d'accident au cours de leur activité de conduite (**attribution interne**)
- et d'autres qui rendent responsables les circonstances extérieures (tracé de la route, conditions météorologiques...) ou le comportement des autres usagers (**attribution externe**).

Le processus d'apprentissage dépend de façon déterminante de cette représentation.

Les inconvénients vécus, en liaison avec le retrait du permis de conduire, peuvent alors soit déclencher :

- un **changement de comportement** et conduire à une nouvelle évaluation positive du comportement,
- ou bien ils peuvent, lorsque le conducteur adopte le rôle de la victime, **renforcer l'attitude** de base négative (tendance trop marquée à l'affirmation personnelle et tendance à trop s'imposer).

Lors de l'expertise, deux effets peuvent être décelés :

- de **bonnes résolutions** et des résolutions bien intentionnées sous l'impression encore toute fraîche d'une suspension du permis de conduire
- une **réapparition d'anciennes habitudes** après la récupération du permis.

L'expertise d'aptitude à la conduite a ainsi en plus de la simple constatation de l'état physique et mental (santé et capacité fonctionnelle) toujours à prendre en considération des processus d'apprentissage et des modifications à évaluer.

De ce fait, elle contribue dans une large mesure à l'individualisation de l'évaluation de l'aptitude à la conduite²⁸.

Enfin des recommandations d'aide tout à fait concrètes peuvent être proposées dans la mesure où le conducteur les accepte et est motivé pour un changement.

C. ORGANISATION TECHNIQUE ET EXPERTALE DU CEAC

LA FORCE DE COMMUNICATION

L'intérêt du public pour le CEAC est grand. La contribution des médias, par des articles de presse, des reportages télévisés et des émissions de radio sur le thème de l'expertise d'aptitude à la conduite le prouve avec insistance.

Une motivation implicite à l'intérêt de ce type d'examen est le fait que chaque conducteur peut par une **négligence occasionnelle**, se trouver un jour dans la situation de devoir se soumettre à un examen d'expertise d'aptitude à la conduite.

C'est pourquoi les CEAC sont également des partenaires de dialogue recherchés par les médias pour tous les thèmes qui touchent à la **psychologie de la conduite** et utilisent de plus en plus la chance qui leur est offerte pour informer objectivement une large partie de **l'opinion publique**.

Les CEAC organisent des **campagnes de sécurité** sur le thème de l'expertise de l'aptitude. Dans la majorité des centres un modèle s'est imposé :

- le demandeur (tout public) reçoit lors du premier contact du CEAC qu'il a choisi la proposition d'une réunion d'information gratuite.
- la participation est évidemment libre et anonyme. Elle s'effectue sous forme de groupes et a lieu une à deux fois par mois, durant une heure et demi ou deux heures.
- la direction de cette manifestation est conduite par un expert confirmé. Dans une première partie il rend compte du déroulement de l'examen et les méthodes d'examen les plus importantes. Dans une deuxième partie, il répond aux questions des participants.

Ces manifestations d'informations sont d'un apport important pour les allemands puisqu'elles :

- instaurent de la transparence²⁹,

²⁸ Les résultats énoncés au candidat vont très souvent à l'encontre ce qu'il entend dans son entourage ; les facteurs d'accidents ne sont pas attribués aux autres usagers de la route. Dans ce cas de figure, une expertise trop distante de la compréhension du conducteur peut s'opposer à des changements.

²⁹ Comment fonctionne un centre et écarter d'avance tout malentendu et toute peur non fondée.

- provoquent des discussions positives avec recentrage sur les attitudes de chacun devant le risque en permettant d'évacuer une externalisation (report sur les autres ou sur les agents du système),
- développent une réflexion renforcée concernant les aptitudes et les attitudes face au trafic routier, de nombreux participants

Une série d'informations supplémentaires est proposée :

- **Informations générales** : les CEAC diffusent régulièrement une feuille d'information qui informe sur leurs activités, sur des points thématiques variables. Le déroulement d'un examen d'aptitude peut être aussi consulté sur le site Internet du lieu d'expertise qui traite de multiples thèmes autour du permis de conduire.
- **Informations particulières concernant l'expertise de l'aptitude** : avant l'examen, le client est informé par courrier sur la façon dont va se dérouler l'expertise. Il est apporté beaucoup de soins à une présentation claire et compréhensible pour le client et les besoins particuliers des personnes concernées sont pris en compte.
- **Information personnalisée** : l'expert explique avant l'examen à la personne concernée l'objet et la raison de cet examen. Ceci s'effectue en général au cours de l'entretien personnel avec l'expert - médecin ou psychologue, avec lequel débute l'examen. *Qu'un client ne soit pas absolument informé avant une expertise de l'aptitude à la conduite n'est aujourd'hui plus concevable, même si la personne concernée ne cherche pas d'information.*
- **Renseignements téléphoniques** : l'activité quotidienne d'un CEAC est occupée à répondre à un nombre important de questions téléphoniques. En plus grand nombre on trouve les appels de conducteurs au sujet de problèmes concrets concernant le permis de conduire.

UNE ORGANISATION SOIGNÉE

Les CEAC sont ces dernières années de plus en plus perçus comme les centres spécialistes de services pour les conducteurs professionnels et/ou pour des conducteurs à problèmes spécifiques.

Ils témoignent :

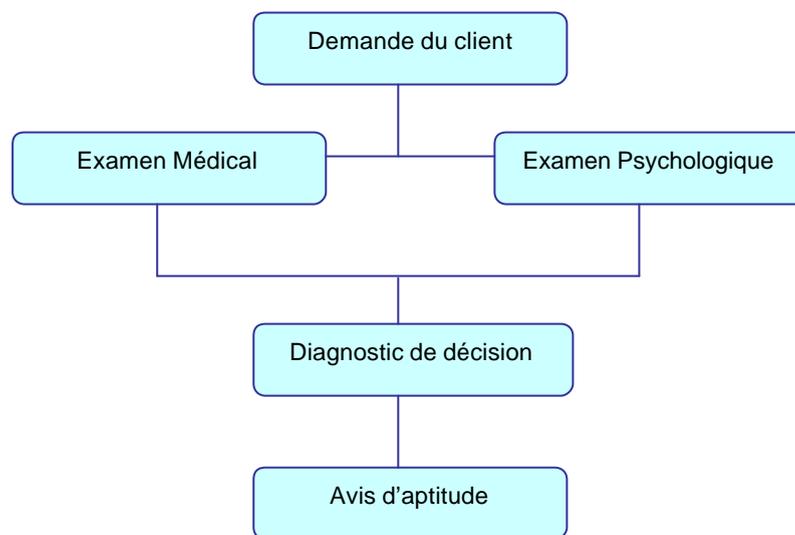
- D'une grande facilité d'être joints par téléphone
- D'une bonne accessibilité par les transports en commun (dans le centre de la ville à proximité d'une gare),
- D'un anonymat des candidats,
- D'installation moderne et confortable, salle d'attente décorée de manière agréable, café et boissons fraîches à disposition

- D'une prise de rendez-vous rapide et flexible, temps d'attente réduits entre les différents examens.
- D'une préparation et d'un envoi rapide de l'expertise d'aptitude.

LA PROCEDURE D'EXPERTISE

Le client rencontre au CEAC deux experts, un médecin et un psychologue, pour une expertise interdisciplinaire.

Le diagnostic s'effectue dans un premier temps de manière séparée par un médecin et un psychologue. Par la suite, ils comparent leurs résultats et les intègrent dans un rapport d'expertise qu'ils rédigent ensemble.



QUALIFICATIONS DES EXPERTS

Tous les experts des CEAC sont des experts expérimentés et doivent présenter les conditions minimales suivantes :

- Deux années d'expérience professionnelle à la fin de leurs études - pratique en clinique pour les médecins - pratique en psychologie clinique ou en psychologie du travail pour les psychologues.
- Pratique d'une année dans le domaine des expertises de l'aptitude à la conduite de véhicules dans un CEAC.
- Trois jours par an, participation obligatoire à des séminaires de perfectionnement importants pour l'activité d'expertise.

Une enquête sur les CEAC a montré que les experts ont déjà exercé en moyenne la fonction d'expert pendant huit ans et ont une très grande expérience des diagnostics liés au trafic routier.

La formation initiale, des formations complémentaires et avant tout l'intervention dans le domaine du travail de conseiller ou dans le domaine thérapeutique garantissent

que l'expert garde toujours à l'esprit les possibilités de changement du client même quand il s'agit de comportements apparents figés.

L'expert est avant tout un expert du trafic routier avec des outils de médecin et de psychologues³⁰ au service d'un objectif : la réduction des accidents de la route.

L'EXAMEN MÉDICAL

La procédure est standardisée dans les CEAC puisqu'elle s'appuie sur un **guide d'expertise** de l'aptitude à la conduite³¹.

L'examen médical comprend une évocation concernant les maladies antérieures importantes en relation avec l'aptitude à la conduite, un examen physique si nécessaire et en général une recherche si besoin par des analyses de laboratoire.

Ainsi, pour les clients arrêtés en état d'ébriété, la question des dégâts liés à l'alcool ou des symptômes engendrés par la consommation excessive d'alcool est au premier plan, et chez des diabétiques, les questions se tourneront vers l'apparition et le développement individuel de maladies dues au diabète en tenant compte de l'apparition possible d'effets secondaires.

Le résultat de l'examen médical est interprété dans le contexte du trafic routier, il sert à juger si les exigences pour la conduite d'un véhicule sont encore satisfaisantes. Il constitue une partie de l'ensemble de l'appréciation qui est constituée par la **collaboration interdisciplinaire** médicale et psychologique.

L'EXAMEN PSYCHOLOGIQUE

Épreuve de performance

Pour saisir de manière significative les capacités d'un conducteur à maîtriser la tâche de conduite d'un véhicule, comme les capacités à réagir, de concentration et à prendre de l'information, le CEAC prévoit la passation d'épreuves/tests appartenant aux méthodes psychologiques.

³⁰ Cette garantie d'expertise interdisciplinaire, permet d'éviter les biais de la psychologisation.

³¹ Cf. guide non traduit Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Ce Guide a été élaboré sous l'égide du ministère Fédéral pour le Trafic, la Construction et l'Habitat et du ministère Fédéral de la Santé. En septembre 1995, une commission paritaire réunissant médecins et psychologues du trafic se met en place, et définit les lignes directrices de l'expertise "maladies et trafic" et de l'expertise "psychologique sur l'aptitude à la conduite". La commission était composée de deux représentants de chacune des Régions et respectivement de quatre représentants du domaine de la médecine et de la psychologie. Un premier document issu de ce groupe de travail en commun a été envoyé au milieu de 1998 pour étude à la Société de Médecine, à l'Institution de Psychologie et au ministère de la Santé. En novembre 1998 l'ensemble des critiques apportées fut discuté en commission paritaire. La dernière réunion eut lieu en Février 1999 et le Conseil représentatif de la médecine du Trafic auprès du Ministère des Transports, de la Construction, de l'Habitat et du ministère Fédéral de la Santé ont agréé cette nouvelle publication le 21 avril 1999.

Pour le client, l'important réside dans les principes suivants :

- Chaque test est expliqué en détail. L'enregistrement des résultats des tests ne démarre que lorsque le client a pu auparavant à titre d'essai s'exercer à résoudre plusieurs exercices d'essais.
- Si les résultats des tests sont trop peu nombreux ou en-dehors des limites d'évaluation, il s'ensuit alors un entretien avec le psychologue, pour définir si les mauvais résultats sont dus à des raisons internes ou externes qui n'ont pas de rapport avec l'aptitude à la conduite et qui de ce fait, sont irrecevables ou non conformes par rapport à l'examen. C'est seulement lorsque de telles irrégularités ou des raisons non recevables ne peuvent, malgré les recherches systématiques, être trouvées que l'on peut conclure à la fin de l'examen à une "vraie" réduction de capacité (encore faut-il avoir des batteries étalonnées).

Des possibilités de **compensation** sont examinées, en particulier lorsqu'on trouve des valeurs limites. Au cours de l'entretien avec le psychologue il vérifie aussi si le client connaît les faiblesses des capacités décelées dans d'autres contextes tel que le travail, le sport etc, s'il a appris à les compenser dans ces activités.

L'intérêt est de savoir s'il est prêt à accepter les déficits constatés et s'il peut se représenter un moyen de compensation (capacité de contrôle de sa propre vitesse par exemple).

La vérification des possibilités de compensation chez des clients peut nécessiter une **observation pratique du comportement sur la route**. Celle-ci doit avoir lieu dans des conditions objectives et l'observateur (un psychologue de la conduite routière) est un expert de cette pratique.

Les Batteries de Tests utilisées généralement dans les CEAC

La méthode des tests dans le domaine des comportements des conducteurs s'est développée en Allemagne depuis assez longtemps et s'est appliquée au transport automobile à partir des années 1950 particulièrement avec des tests d'aptitude pour le contrôle de fonctions sensori-motrices ou mentales.

Les auteurs de langue allemande sont d'accord pour souligner que les tests ne sont pas **entièrement satisfaisants** pour la sélection individuelle des conducteurs aptes et des conducteurs inaptes puisque l'examen psychologique de tous les conducteurs serait d'un coût non justifié en raison de la faible efficacité de cette mesure isolée. Mais il en est tout autre dans le cas de l'expertise de l'aptitude à la conduite qui permet d'identifier les faiblesses de différents cas problématiques ou de groupes à risques bien définis.

Toutes les épreuves/tests utilisés actuellement dans les CEAC ont été **validés auprès de différentes populations de conducteurs**.

Les batteries de tests sont utilisées généralement lors de certaines expertises quand il s'agit de drogues/alcool, pour les personnes d'un certain âge ou des personnes aux réactions trop lentes.

Elles sont obligatoirement utilisées pour certaines catégories de conducteurs (Autobus, transport de voyageurs, chauffeur routier).

L'entretien psychologique

La fonction de l'entretien psychologique se décrit de la manière suivante :

« une discussion/diagnostic au cours de laquelle des données sont saisies. Elles contiennent la description et l'analyse du comportement significatif, mais aussi des facteurs, en particulier les données biographiques qui jouent un rôle prépondérant ». Ainsi, le déroulement de l'entretien psychologique dépend de la question qui est posée.

Cette flexibilité méthodologique permet au psychologue de prendre en compte les particularités de chaque client et d'obtenir un maximum de données significatives pour le diagnostic.

La flexibilité ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas de règles ; au contraire, les personnes responsables d'un CEAC ont été amenées à établir (de par leur regroupement) **un manuel d'exploration** qui sert de fil conducteur aux experts psychologues pour la conduite des entretiens sur une base scientifique.

Que se passe-t-il pendant l'entretien psychologique ?

Ceci peut au mieux être illustré à l'aide du déroulement typique d'un entretien avec un conducteur qui s'est fait remarquer par son comportement.

En général, le client est au départ très énervé et souvent aussi dans le doute de ce qui l'attend au cours de l'entretien psychologique.

✚ Phase préparatoire :

C'est le début de l'entretien ; L'expert conduit le client avec précaution dans la situation de l'entretien. Il se présente, éclaire l'objectif de l'entretien : rassemble des informations objectives pour se libérer autant que possible des doutes d'aptitude de l'administration. Cela fait partie de l'attitude professionnelle de l'expert psychologue telle quelle est transmise au cours de la formation au CEAC pour accorder au client **estime et considération**.

Cette phase préparatoire est particulièrement importante pour éveiller **la confiance** du client, car le client "*sera alors préparé au mieux à faire confiance à l'expert et à l'informer de toute bonne foi quand il s'aperçoit que cela est nécessaire à la sauvegarde de son permis de conduire*".

De plus, l'établissement préalable de la confiance permet dans un second temps **l'acceptation de la décision** de l'expert.

✚ Phase de présentation :

L'expert demande d'abord au client une description franche de ses conditions de vie actuelles les plus importantes, par ex. : sa famille, son travail, ses

loisirs, suivi d'un compte rendu important précisant comment il en est venu à ces infractions et qui sont la cause de cet examen.

Phase de clarification :

L'expert complète avec le client, par un échange de dialogues les données notées dans le compte rendu. L'expert peut alors juger si la solution au problème trouvée par la personne concernée est suffisante pour éliminer les doutes de l'administration s'il obtient à la fois une description fidèle du problème et du développement des fautes ainsi qu'une solution et un changement de comportement.

Le client et l'expert apportent chacun leur contribution :

- le client par sa disponibilité et sa capacité à faire **l'autocritique** de ses comportements fautifs et à les exprimer ouvertement,
- l'expert, en **orientant l'entretien** vers les contenus qui semblent incomplets, imprécis ou irréalistes en début d'entretien.

Phase de conclusion :

L'entretien psychologique se termine par la **notification de l'état des faits** et une délibération. La majorité des clients souhaite savoir à la fin de l'entretien comment l'expert évalue sommairement ses résultats, et quelles sont les chances de rentrer en possession de son permis de conduire.

C'est pourquoi le psychologue présente toujours de lui même des informations concernant les faits, mais seulement celles qui peuvent contenir des conséquences expertales qui sont bien établies dans la phase finale de l'entretien. Le client peut suivre déjà les réflexions interprétatives de l'expert par la succession des questions complémentaires précédentes et des retours d'informations.

Si des résultats au pronostic défavorable ternissent l'image et si les doutes ne se sont pas encore dissipés à l'encontre de l'aptitude, l'information concernant les faits contiendra une **délibération**.

DIAGNOSTIC DE DECISION

La décision de l'expert pour une recommandation à l'Administration est effectuée sur la base de **toutes les informations relevées** à partir de critères de jugement et de règles de décision.

Pour ce faire une forte exigence de maîtrise est réclamée aux médecins et psychologues (initiation pendant un an supervisée par un « expérimenté ») avant de pouvoir réaliser des expertises d'aptitude et en être responsable.

Depuis 1985, le **syndicat des Centres de Contrôle Techniques** (Vdt TÜV) a créé un comité professionnel qui s'efforce de développer et de mettre en place des « critères unifiés » pour l'appréciation de questions concernant l'aptitude à la conduite dans le cadre de l'examen médico-psychologique.

Ces « lignes directrices de l'expertise de l'aptitude à la conduite » représentent un cadre d'orientation obligatoire pour le jugement de certaines questions posées dans un CEAC.

Le cadre d'orientation donne la structure logique de base de l'argumentation. L'importance exacte et le classement des résultats isolés ne sont cependant pas encore possibles. C'est pourquoi les experts ont besoin de critères de jugement considérablement plus **détaillés** que ceux introduits obligatoirement dans les CEAC, et qui sont étudiés et coordonnés dans un des deux grands groupes existant en Allemagne (TÜV et DEKKRA).

Avec l'exemple récurrent de la consommation abusive d'alcool, la logique de décision lors d'expertises d'aptitude à la conduite doit être décrite dans son déroulement :

Après les lignes directrices de l'expertise de l'aptitude, il y a des questions centrales à clarifier :

- Est-ce que le comportement de consommation d'alcool a été suffisamment modifié ?
- Est-ce que la modification effectuée est stable et fixée de façon motivée ?
- Y a-t-il des lésions corporelles ou des manques de capacités ?
- Est-ce que les déficits encore constatés peuvent être écartés par une action de réhabilitation de l'aptitude à conduire reconnue selon la loi ?

Une modification suffisante du comportement face à la boisson doit toujours avoir pour but de pouvoir faire une différence nette entre la consommation d'alcool et l'utilisation du réseau routier.

Ceci n'est réalisable que si le consommateur se contrôle et s'il n'y a pas à craindre une perte de maîtrise du comportement en état d'ivresse (les bons desseins des alcooliques sont solubles dans l'alcool). Si le conducteur est considéré comme dépendant, la seule condition de l'abstinence sera le gage d'un retour à la conduite.

Dans quelles situations est-ce exactement le cas, les lignes directrices de l'examen ne le précisent pas ? Ceci est décrit de façon détaillée dans les critères de jugement du VdTÜV de telle manière que les bureaux du TÜV et du DEKKRA ont des critères de jugement identiques en disposant même d'un catalogue standard de critères. Ces **critères** sont établis à partir de nombreuses remarques qui peuvent avoir pour cause les effets de l'alcool (niveau de taux d'alcoolémie, comportement inadéquat malgré des mesures de formation) ou le comportement par rapport à la boisson elle-même (manque de maîtrise des quantités bues, consommation d'alcool plus importante en cas de problèmes psychiques ou autres).

Si les questions concernant la nécessité de l'abstinence d'alcool peuvent être réfutées, l'examen doit prendre en compte la consommation contrôlée d'alcool. S'il y a une possibilité de modification de la consommation d'alcool entraînant une consommation inadéquate ainsi qu'une dissociation entre boire et conduire, alors on

peut demander à l'administration concernée une nouvelle attribution du permis de conduire. La condition requise, est que l'on ne trouve pas d'altérations corporelles dues aux abus antérieurs.

Cependant, si des modifications de la consommation abusive ne se réalisent pas, et si la différenciation entre boire et conduire est douteuse, alors les experts peuvent suggérer **un stage** de réhabilitation pour problème caractérisé.

Un tel stage est toujours indiqué selon la loi, dans les lignes directrices de l'aptitude à la conduite si :

- les conditions intellectuelles et de communication sont remplies,
- une modification de comportement déjà réalisée, ne nécessite ni systématisation, ni stabilisation
- une modification de comportement n'a pas besoin d'être accompagnée d'un soutien,
- un changement de comportement, l'autocritique et le contrôle semblent pouvoir être atteints.

Dans le cas d'échec d'un stage, d'autres mesures de correction sont recommandées comme, des **mesures psychothérapeutiques** ou des **mesures de thérapie du trafic routier**.

Ces mesures sont toujours indiquées quand il s'agit de problèmes personnels méconnus par les personnes concernées et qui peuvent être corrigés.

Cependant les **résistances individuelles** font souvent barrage à la résolution de tels problèmes, et la réussite de mesures thérapeutiques n'est jamais garantie.

A la différence des cours de réhabilitation de l'aptitude à la conduite, les procédés orientés vers la thérapie ne sont pas analysés et corrigés systématiquement de façon programmée à partir d'attitudes et de comportement précis ayant un rapport étroit avec le comportement pendant le trafic routier, mais il s'agit souvent de contenus très personnels et déterminés par la personne concernée : le travail de ces contenus ne doit pas obligatoirement être en corrélation avec l'aptitude à conduire.

De ce fait il est toujours nécessaire que l'aptitude à la conduite soit à chaque fois réexaminée dans un examen médico-psychologique.

La décision prise découle d'un processus interdisciplinaire et relève d'un accord entre médecin et psychologue. Cela est significatif pour l'évaluation d'expertises particulières. Le diagnostic à partir de dosage sanguin fait par un médecin sans liaison avec les antécédents liés à l'alcool soulevés au cours de l'entretien psychologique est aussi peu significatif qu'une évaluation isolée des aptitudes sans la connaissance de maladies entraînant une diminution des capacités ou de la prise de médicaments. Dans ces cas précis l'approche pluridisciplinaire est indispensable.

L'EXPERTISE

L'expertise sert à l'administration pour son propre jugement. C'est une source d'information importante pour les décisions administratives. C'est pourquoi le

législateur a fixé des **exigences élevées** pour l'établissement des avis dans l'expertise d'aptitude à la conduite. Le but recherché pour remplir ces conditions se reflète dans la mise en forme de l'avis d'aptitude, de même qu'il est fixé par ailleurs dans le catalogue des exigences des bureaux d'attribution des permis de conduire auprès de l'institut de Recherche Routière.

Cadre de référence pour l'examen

I. Raisons et Manière de formuler la question lors de l'examen

II. Regard sur les antécédents

- Résumé des actes,
- Fondements des réflexions concernant l'aptitude,
- Conditions pour un pronostic favorable (présentation des hypothèses à expertiser).

III. Résultats des examens

- Résultats des examens médicaux,
- Résultats des examens psychologiques (le cas échéant, présentation de la méthode, diagnostics, entretien d'exploration, résultats aux tests de capacité, d'aptitudes, aux questionnaires).

IV. Évaluation des résultats

Interprétation interdisciplinaire des résultats et leur signification pour l'acceptation ou le refus des hypothèses.

V. Réponse à la question posée (et recommandations)

L'expertise doit d'abord citer les raisons et la manière de poser la question pour l'examen d'aptitude ; c'est à partir de cette introduction que se dégagent les bases et l'ampleur prise en compte pour l'expertise de l'aptitude. Les antécédents donnent un aperçu des infractions au code de la route contenues dans le dossier ou d'autres remarques quant aux aptitudes.

Cependant tous les autres antécédents significatifs (compte rendus de thérapie et attestations) sont pris en compte. Le « fondement des problèmes concernant l'aptitude » sert au client pour la compréhension de sa situation. Ces considérations ne disent encore rien sur le conducteur en tant que personne, mais définissent l'état à partir de duquel il entre dans la situation des « conducteurs à risque ». Pour la validité du pronostic, on explique les éléments pour lesquels l'expertise est favorable pour réintégrer la circulation, à condition que le client respecte les recommandations présentées dans l'expertise.

Le diagnostic des examens est conformément à la répartition des expertises, présenté pour la partie médicale et pour la partie psychologique de la médecine du trafic.

Le diagnostic psychologique concernant le trafic routier se divise en mesure des capacités (résultats aux tests) ainsi qu'en description de l'entretien ou les entretiens psychologiques.

Toutes les informations relevées, ainsi que les méthodes utilisées (procédures de tests quand ceux-ci sont utilisés), sont insérées dans le rapport final, au regard de la problématique qu'est l'aptitude à la conduite (certaines informations d'ordre personnelle restent confidentielles, dans la mesure où elles n'éclairent pas la problématique).

Dans une seconde partie de l'expertise d'aptitude, l'évaluation interdisciplinaire des diagnostics est expliquée avant que la réponse finale à la question de l'administration ne soit donnée. Les recommandations pour la restitution du permis de conduire suivent³².

Le rapport d'expertise doit être tiré en trois exemplaires, sur un papier bleuté pour qu'il soit impossible à photocopier :

- Un pour l'administration,
- Un pour le CEAC,
- Un pour le demandeur.

Le coût de l'expertise est fixé par l'administration et est à la charge du client qui a été envoyé par le Service des Permis de conduire. Il varie selon le type d'expertise entre **343 € et 610 €** pour les expertises médico-psychologiques. Le coût des expertises pour drogues/alcool s'élève à 610 €.

D. HOMOLOGATION ET ACCRÉDITATION

Cette partie concerne l'homologation officielle des CEAC. Elle est le résultat d'un travail considérable **d'organisation** depuis 1975, date d'entrée en vigueur du permis à points.

LA RECONNAISSANCE OFFICIELLE

Le CEAC a besoin, selon un décret sur les permis de conduire, de la reconnaissance officielle :

- des hautes Administrations responsables,
- ou d'une administration qu'elle désigne,
- ou encore du bureau responsable au niveau du droit des Länder.

³² *Toute cette partie de reconstitution de données et de rédaction du rapport d'expertise est un travail assez complexe et long. Nous n'avons pas pu vérifier la qualité des rapports d'expertise. Nous n'avons pas non plus une représentation encore très claire des relations entre médecins et psychologues. Il est possible qu'il y ait des différences selon les centres, mais les rapports d'expertise sont d'une part très descriptifs (une quinzaine de pages dans un langage concret) et d'autre part les éléments de référence retranscrits certainement plus utiles que les réponses que donnent actuellement les centres d'examen psychotechniques français qui se limitent à une réponse entre « favorable » ou « défavorable ».*

Un décret relatif aux permis de conduire cite les conditions pour l'attribution et le refus de la reconnaissance administrative. La reconnaissance peut être en conséquence accordée en particulier si les conditions suivantes sont remplies :

- Garantie de la capacité financière et organisatrice du centre,
- Effectif en personnel avec médecins et psychologues assuré,
- Mise à disposition d'un ingénieur diplômé, selon besoin (expert reconnu officiellement ou examinateur pour le trafic routier),
- Garantie des équipements nécessaires avec surface et appareils nécessaires,
- Une responsabilité simultanée du CEAC de donner des cours pour le rétablissement de l'aptitude à la conduite est exclue,
- Accréditation par l'Institut de recherche Routière pour l'aptitude à la conduite,
- Participation régulière à un forum national d'échanges d'expériences dirigé par l'Institut de Recherche Routière pour l'aptitude à conduire,
- Indépendance économique des experts,
- Fiabilité de l'expert.

Finalement, un arrêté désigne les exigences spécifiques pour la qualification des médecins et des psychologues du CEAC.

L'ACCREDITATION

Les CEAC doivent être accrédités par l'Institut de Recherche Routière représenté par la BAST.

Les détenteurs de CEAC déjà reconnus officiellement comme détenteur d'un agrément avant l'entrée en vigueur des prescriptions pour l'expertise des conducteurs (c'est-à-dire avant le **1^{er} janvier 1998**) ont pendant la législation de transition (article 76, § 18 décret d'autorisation de conduire), jusqu'au 31 décembre 1999 au plus tard pour prouver leur accréditation. Le centre du groupe d'examen TÜV Allemagne du Sud est par la délivrance du certificat d'accréditation le premier CEAC accrédité par l'Institut de Recherche Routière pour l'aptitude à conduire.

Méthodes d'accréditation

Pour la réalisation des tâches d'accréditation, **la BAST** a installé un **bureau d'accréditation** et a publié un **catalogue d'exigences**.

Le processus d'accréditation démarre avec une procédure de contrat composée de plusieurs étapes :

- Entretien préalable,
- Demande de souscription à un contrat de procédure d'accréditation,
- Vérification de la demande,
- Réalisation du contrat.

Celui-ci est suivi d'une procédure d'avis d'aptitude :

- Choix des experts,
- Délégation des experts,
- Vérification des documents,
- Expertise réalisée sur le lieu même,
- Rapports d'expertises.

La véritable accréditation comprend :

- L'examen des résultats d'expertise avec la décision d'accréditation,
- Le certificat d'accréditation et la parution dans le registre (Internet),
- La validité d'une accréditation est de cinq ans,
- La surveillance périodique pendant ces cinq années fait également partie de la procédure d'accréditation,
- Tous les ans il y a une vérification des expertises au moyen d'échantillons de 0,5 % des expertises concernées.

Exemples concernant les exigences

Les exigences pour un mandataire de CEAC sont décrites de façon détaillée dans le catalogue du bureau d'accréditation.

Prescriptions générales :

Elles sont demandées aux mandataires de stages de réhabilitation à la conduite et aux mandataires de centres d'examens techniques :

- Déposition de la demande et conclusion pour le contrat au moment de l'accréditation,
- Accès aux prestations
- Politique de qualité, structure de l'organisation et compétences,
- Réclamations.

Un exemple pour les exigences générales qui se rapporte à la politique de qualité du mandataire doit être citée à titre exemplaire :

« La gestion du mandataire doit avant tout établir et documenter la politique de qualité en incluant les objectifs visés et l'obligation d'une prestation respectant les règles professionnelles ainsi qu'une qualité homogène et nécessaire, incluant les connaissances actuelles de la science et des techniques, le cadre juridique et les responsabilités éthiques du travail. La politique de qualité du mandataire doit, dans ses objectifs fixés prendre en considération les exigences, justifiées des personnes à certifier, celles de l'administration de surveillance du permis de conduire et celles des tribunaux. Les attentes et les exigences de ces "clients" doivent tenir compte de la politique de qualité ».

Le mandataire doit assurer que la politique de qualité fixée est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisation.

La direction soumet le **Système Qualification de Management (SQM)** à une évaluation dans un délai d'un an pour garantir une aptitude et une efficacité permanentes. Ces évaluations feront l'objet d'un enregistrement et doivent être conservées et mises à disposition du centre d'accréditation.

Prescriptions particulières :

- L'organisation (responsabilités, mandataire SQM),
- Le personnel (qualification et formation),
- SQM (manuel QM, planification de la qualité ; mesures de correction et prévention, examens, surveillance des instruments de contrôle, enregistrement de la qualité ; traitement des expertises présentant des erreurs, statistiques, vérification de la qualité interne, documentation et service des modifications),
- Rapport (état et développement des expertises d'aptitude à la conduite, moyens pour l'élaboration des expertises, fournitures, vérification du contrat et de la commande, traitement des actes et des documents, exigences par rapport à l'avis médical et psychologique, confidentialité/obligation du secret professionnel; sécurité contre la falsification),
- Vérification des expertises.

L'exemple suivant présente une exigence particulière : « audit de qualité interne » pour un changement de la politique de qualité chez un mandataire de CEAC.

« Les mandataires d'un CEAC disposent par leur audit de qualité interne et les contrôles périodiques, des conditions pour remplir les critères de ces exigences et pour constater l'efficacité du SQM. Les résultats de cette vérification doivent être enregistrés et être mis à disposition des organismes autorisés (par ex. le centre d'accréditation et d'attribution des permis de conduite).

Pour la planification et la mise en œuvre des audits de qualité internes, différentes procédures sont à établir et doivent être maintenues. Dans ces procédures, il faut aussi garantir que chaque année au minimum 50 % des centres mandatés fassent un audit de qualité interne effectué sur la base d'une liste homologuée de questions d'audit et que les documents QM soient fixés. Des collaborateurs ayant une profession libérale sont aussi invités pour le renouvellement des audit de qualité. Le centre d'accréditation s'assure régulièrement et pour certaines occasions par une vérification personnelle ou par l'examen des documents, du succès des audits internes et de l'efficacité du management de la qualité du mandataire ».

Les mesures coûteuses de l'assurance qualité prescrites dans le catalogue du centre d'accréditation doivent dans le domaine du CEAC contribuer à **une qualité standard homogène**.

De cette manière, la confiance du client, de l'administration et de l'opinion publique est renforcée et améliorée.

En même temps, la concurrence en la "faveur du client" empêche quiconque serait tenté de ne pas respecter les règles de s'implanter dans ce domaine sans présenter des mesures d'assurance qualité pour le client et la collectivité.

E. BILAN DE LA SITUATION ALLEMANDE

Il existe dans la littérature des études de validation sur les résultats obtenus par une telle mesure. Les documents en langue allemande sont assez nombreux et le plus souvent édités par la BAST, mais aussi par des auteurs indépendants. On peut

constater qu'on a souvent ignoré ces documents parce que la littérature anglo-saxonne nous est plus facile d'accès et surabondante. Il serait souhaitable qu'un effort puisse se concrétiser dans le sens de la traduction, car la représentation de la sécurité routière des auteurs de langue allemande est plus proche des préoccupations de notre administration.

L'expertise de l'aptitude dans le contexte allemand n'est pas un simple contrôle des aptitudes, mais d'abord une approche **pluridisciplinaire** dans laquelle le médecin et le psychologue sont en étroite collaboration pour mieux appréhender les comportements des conducteurs. Cette démarche comprend :

- des entretiens, un recueil d'informations systématique sur la vie et les habitudes du conducteur, un survol des infractions habituels et sur la manière de conduire et l'importance ou non de l'objet automobile.
- une passation d'épreuves tests, obligatoire dans certains cas,

C'est une approche globale qui ne se limite pas à la mesure de quelques aptitudes psychomotrices dont d'ailleurs on ne sait pas très bien quel rôle elles jouent dans la survenue des accidents ou des comportements infractionnistes.

Il n'a pas été possible de donner une description qualitative dans un laps de temps relativement court pour une telle étude. De plus, la formule de l'accréditation des centres « d'examen psychotechniques » allemands est encore relativement nouvelle (1^{er} janvier 1998).

C'est la raison pour laquelle dans le prolongement de cette première étude il serait souhaitable de vérifier plusieurs points, en réalisant :

- Une **enquête qualitative** mettant l'accent sur la démarche générale appliquée sur le terrain et également sur l'utilisation spécifique des batteries de tests en particulier, (trois ou quatre lieux géographiques différents).
- Une étude du **système d'homologation** qui tend à se développer progressivement.
- Une **étude plus technique d'une batterie de tests** adaptée aux problèmes de la sécurité routière et des comportements du conducteur. Dans un premier temps une évaluation d'une centaine de conducteur infractionnistes dont le permis de conduire a été invalidé, annulé ou suspendu pour des infractions graves) pourrait faire l'objet d'un recueil systématique des données dans un but **d'étalonnage**.

Par contre tous les **CEAC** qui sont accrédités en Allemagne possèdent une Batterie de tests très complète³³. C'est-à-dire avec un ensemble d'épreuves de base (Batterie de tests pour la psychologie du trafic) et certains Centres possèdent en outre quelques épreuves-tests complémentaires, étalonnées.

³³ Tous les Centres possèdent soit la "Batterie de test pour la Psychologie du Trafic" de l'entreprise autrichienne **SCHUHFRIED**, construite spécialement pour les conducteurs de véhicules à moteur terrestre, soit la Batterie **ART 2020** construite par le **Kuratorium** pour la Sécurité Routière de Vienne. Nous sommes en possession d'une description détaillée en langue allemande de ces deux Batteries de Tests.

IV. CONCLUSION ET AXES DE PROPOSITIONS

L'objectif à atteindre est la réduction des accidents de la route grâce à la prise en charge des usagers de la route, notamment les conducteurs de véhicules automobiles, et la prévention de la récurrence des infractionnistes.

La démarche européenne est axée sur un programme dans le cadre du post permis regroupant un ensemble de mesures visant à améliorer le comportement des conducteurs : ***The Driver Improvement***

Bien que convaincue du bien fondé de cette approche, et le bilan que nous avons réalisé en est le témoin, la France n'est pas en mesure de réaliser cette prise en charge du conducteur afin d'améliorer son comportement, assurant de fait sa sécurité et celle des autres.

L'Allemagne a 17 ans d'avance sur la France dans ce domaine. Mais surtout, une attention centrée tout particulièrement durant ces années, sur **l'organisation** réglementaire, médico-psychologique éducative et logistique pour satisfaire à son objectif.

On pourrait être tenté de reproduire le modèle allemand ; cependant, il semble que celui-ci manque davantage de moyens que de stratégie pour assurer le suivi des usagers de la route.

Alors que peut-on envisager ?

Revoir l'examen médical et supprimer les examens psychotechniques, tels qu'ils sont pratiqués à l'heure actuelle, puisque ces deux examens n'apportent pas d'éléments discriminant significatifs de la population concernée.

En effet, la procédure ne permet, dans son fonctionnement, ni diagnostic ni pronostic de comportements de l'individu sur son implication dans la circulation routière. Par ailleurs, l'ensemble des coûts directs et indirects ne peut être justifié par 8 % d'avis d'inaptitude relevés.

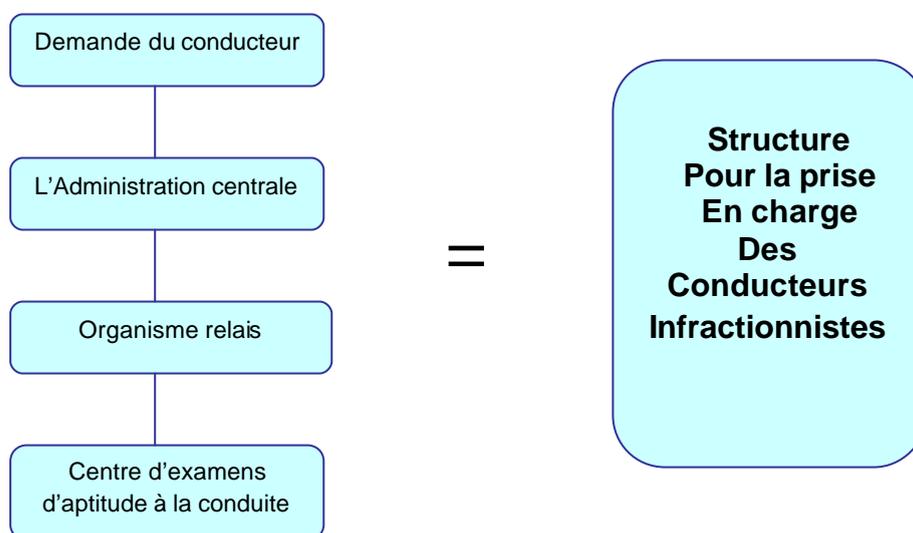
Cependant supprimer les examens psychologiques consiste à nier notre premier objectif de réduction de l'accident de la route.

Par ailleurs la communauté européenne tend à développer ces procédures qualitatives de l'expertise de l'aptitude de conduite. Si la France n'est pas « armée » de façon comparable à ces procédures normées, le risque est grand de voir se développer sur notre territoire des organismes européens, répondant à ces exigences.

Il semble donc plus approprié d'améliorer le système existant mais encore parcellaire, en lui donnant une véritable structure.

La proposition que nous formulons ci-après ne peut être envisagée, bien entendu, à court terme.

Il serait souhaitable de se fixer des priorités à moyen et long termes pour s'assurer de sa réalisation. Un changement radical et précipité serait mal perçu par l'ensemble des partenaires.



L'ADMINISTRATION CENTRALE :

- Son rôle serait de fixer et de rappeler les lignes directrices de l'organisation d'une telle procédure. Elle fixerait en quelque sorte les principes du « **code de déontologie de l'examen de l'aptitude des conducteurs** », et serait le garant de l'unité des différents protagonistes.
- Elle définirait le **cadre légal** des pratiques des examens de l'aptitude à la conduite.
- Elle définirait le **cahier des charges** pour les centres d'examens, tant pour les avis médicaux que pour les avis psychologiques :
 - La procédure d'agrément,
 - La formation et le suivi des praticiens,
 - Les procédures de contrôle.

Elle ne serait donc pas impliquée sur le terrain (l'impossibilité matérielle à créer des fichiers et obtenir un suivi serait alors écartée).

L'ORGANISME RELAIS :

Comme son nom l'indique, cet organisme assurerait la liaison, entre l'Administration et les centres d'examens. Il devra être indépendant de l'une et des autres. Son rôle serait essentiellement axé sur la centralisation des informations concernant :

- les conducteurs infractionnistes,
- les centres d'examens.

✚ En ce qui concerne **les conducteurs** :

- Créer une « **carte à puce du conducteur** » qui permettrait de suivre le **parcours** du conducteur. Cette carte serait individuelle et pourrait être lue par les organismes agréés.

Elle permettrait aussi à son propriétaire d'être **automatiquement informé** d'éventuels retraits de points (ou tout autre information) grâce à son code confidentiel (l'absence de suivi constatée dans le permis à points serait par ce système résolue).

- Reprendre le **fichier des conducteurs** et le mettre à jour (enregistrement des contraventions et des délits) afin de connaître le parcours du conducteur infractionniste, pour le replacer dans un contexte de conduite citoyenne. Ce fichier serait le point central des cartes à puce.

Dans la mesure où ce fichier ne pourrait être disponible, il pourrait être envisagé de créer une nouvelle base de données, en instaurant un suivi systématique d'aptitude des conducteurs. Ainsi, chaque conducteur serait amené à suivre un examen d'aptitude à la conduite (à sa charge), en début de parcours et renouvelable à échéance fixée par l'Administration.

✚ En ce qui concerne les centres d'examens :

- Vérifier les **procédures d'agrément** devant suivre le cahier des charges fixé par l'Administration (on obtiendrait de fait un fichier central cohérent).
- Assurer **la formation et le suivi des praticiens** (médecins et psychologues) au regard de la problématique de l'insécurité routière. Il s'agit de rendre un avis d'aptitude à la conduite uniquement (la variété des pratiques médicales et psychotechniques serait réduite).
- Assurer la formation des psychologues à l'usage de la **psychométrie**.
- Vérifier de façon aléatoire **la qualité des prestations** des centres d'examens au niveau médical et psychologique.

LES CENTRES D'EXAMENS D'APTITUDE A LA CONDUITE

Les centres devraient répondre à un nouveau cahier des charges avant une échéance définie par l'Administration à 5 ans par exemple.

Ils auraient la charge de réaliser, **un examen d'aptitude en terme médical et psychologique**. La double dimension de cet examen donnerait ainsi une homogénéité à ces deux pratiques, organisées selon un objectif commun.

Il pourrait être envisagé de conserver à côté de l'examen psychologique, un **diagnostic psychotechnique** en utilisant une batterie de tests qui serait avant toute chose étalonnée sur la base de la population de référence de ce dossier.

En parallèle, il serait demandé aux psychologues d'insérer les renseignements des conducteurs au fur et à mesure des examens. Ce qui par le **système informatisé** mettrait automatiquement à jour l'étalonnage de cette batterie.

BIBLIOGRAPHIE

BLANCHARD, C. (2001). La situation des examens psychotechniques en Allemagne. Rapport interne INPRRO. Saint Florent sur Cher.

BLANCHARD, C., CATILINA, P., GIANNOPULU, I., BENGHOUI, E. (1998). Approches psychologique et expérimentale de la gestion du risque routier : l'examen psychotechnique. ENSERR

Le bulletin du syndicat national des psychologues. Psychologues et psychologies, les Tests en question. N°88. Avril 1989.

La sécurité routière, Bilan de l'année 2000, La documentation française, Paris 2001.

CHATENET, F., GRILLON, F. (1998). Le suivi des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes. INRETS.

CIDAL, Centre d'informations et de documentation de l'Ambassade d'Allemagne à Paris, Site internet.

ANNEXES

Courrier à destination des préfetures (58)
Questionnaire à destination des préfetures (59)
Résultats des questionnaires des préfetures (60)

Fichier des centres d'examens psychotechniques (62)
Courrier à destination des centres d'examens psychotechniques (71)
Questionnaire à destination des centres d'examens psychotechniques (72)
Répartition des centres d'examens par département (74)



Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches

*Courrier adressé aux
préfectures*

Nevers, le *date*

*Préfecture
Adresse
CP
Ville*

Réf : Convention DSCR – ENSERR – 00/13/T

Affaire suivie par : Sabine Grancher, Responsable de projet – 03.86.59.90.58

Titre,

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières a chargé l'Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches de réaliser une étude sur les tests psychotechniques actuellement utilisés en commission médicale primaire.

A ce titre, nous sollicitons votre assistance pour répondre au questionnaire ci-joint, que nous vous demandons de bien vouloir nous retourner avant le **1^{er} Mai 2001**.

Les éléments fournis, nous permettront de mieux appréhender les conditions d'exercice des centres agréés dans le domaine.

Nous restons à votre écoute pour toute information que vous jugerez utile.

Dans l'attente, nous vous prions de recevoir, *titre*, l'expression de nos plus vives salutations.

Le Directeur
Jean-Baptiste BOUZIGUES

Questionnaire Préfecture



Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches

Préfecture :

Service :

Nom du chef de service :

T : **Fax** :

Dans votre département, combien d'examens avec tests psychotechniques ont été enregistrés par vos services ?

En 1998 :

En 1999 :

En 2000 :

Quels sont les résultats d'aptitude médicale ?

En 1998 **Apte** :% **Inapte** :%

En 1999 **Apte** :% **Inapte** :%

En 2000 **Apte** :% **Inapte** :%

Quel est le nombre et la qualification des intervenants faisant passer les tests psychotechniques dans les centres que vous avez agréés ?

Nombre de centres agréés :

Nombre de Psychologues :

Nombre de Non-Psychologues :

RESULTATS DES QUESTIONNAIRES DES PRÉFECTURES

Dépt	Nb Examen 1998	Nb Examen 1999	Nb Examen 2000	Résultat Aptitude 98 en %	Résultat Aptitude 99 en %	Résultat Aptitude 00 en %	Nb Centre Psycho	Nb psychologue	Nb Non psychologue
1	88	107	95	84	74	68	2	2	0
2	138	183	214				4	6	
3	74	82	93	90,5	85,4	89,2	1	2	0
4	Non réponse								
5	Non réponse								
6	94	123	134				3	3	
7	77	97	100	84	95	96	2	1	0
8			113			93	4	4	0
9	Non réponse								
10	178	198	207	89	95	92	3	3	0
11	Non réponse								
12	Non réponse								
13	Non réponse								
14	360	322	280	96,7	96,9	96,8	4	4	0
15	55	41	50	100	97,5	98	2	2	0
16	67	56	78	100	100	97,4	2	4	0
17	222	258	275	95	91	93	3		
18	71	112	139	85	99	98,7	3	3	0
19			58			89	2	4	
20	Non réponse								
21	Non réponse								
22	Non réponse								
23	45	41	46			93,5	1	1	
24	68	75	77	97	96,5	96,1	2	2	0
25	Non réponse								
26	116	149	162	93	91	92	4	5	0
27	Non réponse								
28	239	199	194	100	99	85	2	2	0
29	469	546	820	92,3	92,5	92	3	10	
30	Non réponse								
31	Non réponse								
32	27	42	54	100	95	94	2	3	
33	Non réponse								
34	Non réponse								
35	559	526	639	77	83,4	73	6	8	
36	95	79	84	85	93	88	3	3	0
37	Non réponse								
38	Non réponse								
39	Pas de statistiques								
40			54			90,7	1		
41	95	105	118	95	84	100	1	3	
42	138	154	164	96	94,5	95,75	4		
43	30	59	62	90	93,2	90,3	1	2	0
44							3	6	
45	240	248	225	94,6	95,4	96,1	3	9	
46	Non réponse								
47	49	56	44				4	3	0
48	2	15	24	100	66,7	70,8	1	1	
49	Non réponse								
50	230	247	236				4	4	1

51	Non réponse								
52	Non réponse								
53	Pas de statistiques								
54	Pas de statistiques								
55							2	2	0
56	Non réponse								
57	311	358	474			99,2	3	6	0
58			136			85	3	8	0
59	Non réponse								
60	267	269	346	94,38	95,91	88,43	9		
61	180	211	171	97	96	99	4		
62	Non réponse								
63	155	146	159				4	6	0
64	96	128	158	97	98	95	2	4	0
65	92	82	72	100	100	99	3	5	3
66	Non réponse								
67	253	295	334	80	77	78	6	5	
68	Non réponse								
69	203	201	185	89	89	90	9	20	
70							2		
71	Non réponse								
72	165	170	210	98,8	97,6	96,2	2		
73	34	38	34	91,2	92,1	87,2	3	4	
74	44	53	77	88,6	88,7	92,2		4	0
75	483	600	508	96,7	97,5	97,44	7	7	0
76	155	182	282				4	7	
77	141	148	130	90	90	90	3	3	0
78		194	184				9	9	
79	Non réponse								
80	120	110	123	98	98	97	3		
81	Non réponse								
82			54			98,1	2	2	
83							3	3	
84	Non réponse								
85	388	542	538	99	99	99	2	8	0
86	Non réponse								
87	87	92	94	97	95	92	3	3	6
88	Non réponse								
89	79	81	73	100	100	100	2	1	1
90			78			95	2	2	
91	Non réponse								
92	533	541	495	95,76	94,76	94,32	7	8	5
93	385	413	458	94	92	92	4	8	10
94	Non réponse								
95	Non réponse								
	7997	8974	10212	93,711	92,792	92,136	185	194	26
	EXA98	EXA99	EXA00	APT98	APT99	APT00	CEN	PSY	NPSY

FICHER DES CENTRES D'EXAMENS PSYCHOTECHNIQUES

	Département	Nom Organisme	Nom responsable	Adresse 1	Adresse 2	CP	Ville
1	Ain	ACCA		Espace Montholon	22-24 rue de Montholon	01000	BOURG EN BRESSE
		APAVE LYONNAISE		515 chemin du petit plan		01250	SAINT JUST
2	Aisne	A.F.P.A		1 rue des Minimés	BP 405	02012	LAON CEDEX
		A.C.C.A		20 Bd. Léon Blum		02101	SAINT-QUENTIN
		APAVE		Zac de la Vallée		02101	SAINT-QUENTIN
		APAVE		17 Bd. Gambetta		02200	SOISSONS
3	Allier	A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
4	Alpes Haute Provence	A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		APAVE Sud		32 rue Edmond Rostand		13282	MARSEILLE CX 6
5	Hautes-Alpes	A.C.C.A					
		A.F.P.A				05011	GAP
		A.F.P.A				05100	BRIANCON
6	Alpes Maritimes						
7	Ardèche	EPSILON		62 rue Thiers	Bat. C5	84000	AVIGNON
		EPSILON		Bureau CGF 1er étage	SIM 471 avenue V. Hugo	26000	VALENCE
		CAMIRA Formation		13/15 rue du Canal		69100	VILLEURBANNE
		Bureau Véritas		ZAC du Chêne	18 rue du 35ème régiment d'Aviation	69500	BRON
		Bureau Véritas		Immeuble le Sagittaire	71 Bis Avenue Sa di Carnot	26000	VALENCE
		AXONE		430 rue du Paradis		13008	MARSEILLE
		A.C.C.A		27 rue des Calades		69330	MEYZIEU
		A.C.C.A		Parc des Expositions		26000	VALENCE
		A.C.C.A		Place des Récollets		7000	PRIVA
		A.C.C.A		Maison de la vie associative	Place du Théâtre	26200	MONTELIMARD
8	Ardennes	AXONE				25270	VILLENEUVE D'ASQ
		APAVE		31 rue du Petit Bois		08300	CHARLEVILLE MEZIERE
		A.C.C.A		67 rue Forest		08300	CHARLEVILLE MEZIERE
		A.C.C.A		2 Bd. De la Grande Armée Rethel		08301	CHARLEVILLE MEZIERE
9	Ariège	A.I.F.		Acti Parc "le Solenzara"	9 rue Paulin Talabot	31100	TOULOUSE
		S.R.E.P.T.		11 Bd. Des Récollets	1er étage	31078	TOULOUSE CX
		Société Contrôle Prévention		26 Faubourg Planissobles		09000	FOIX
		A.C.C.A		17 rue de l'Espinet		09000	FOIX
10	Aube	Cabinet Psycho rééducatif	J.C. LAVERGNE	4 avenue Denfert Rochereau		89000	AUXERRE

		APAVE	B . POIREL	17 avenue Jean Jaurès	BP 43	10150	PONT SAINTE MARIE
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		AFT IFTIM		ZI de Torvilliers	BP 4	10440	TORVILLIERS
11	Aude	A.C.C.A		89 Bd. Barbèse		11000	CARCASSONNE
12	Aveyron	A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		C.E.P.		34 rue Raynal		12000	RODEZ
13	Bouches du Rhône	APAVE		32 rue Edmond Rostand		13005	MARSEILLE Vième
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		AXONE	Hervé BENEFIGE	440 rue Paradie		13008	MARSEILLE VIIIème
14	Calvados	A.F.P.A	M. DUSSERCLE	24 ave 1ère armée Française	BP 6270	14067	CAEN CX
		A.F.P.A	Rémy BROLET	CITIS		14205	HEROUILLE / CLAIR
		APAVE	Mme. COINTREL	5 rue d'Atalante		14201	HERROUILLE SAINT CLAIR
		SALOT Centre	Joseph SALOT	ZA rue des Bourliers		14123	IFS
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		A.C.C.A		26 avenue de Thiers	Immeuble Péricentre 3	14000	CAEN
15	Cantal	A.F.P.A	Olivier VERDIER	4 rue Ampère		15000	AURILLAC
		A.C.C.A		14 avenue Garric		15000	AURILLAC
		A.C.C.A		158 avenue Léon Blum		63000	CLERMONT FERRAND
		APAVE		119 rue de Blanzat		63100	CLERMONT FERRAND
		Faculté de Médecine	Pr. CATILINA	28 Place Henri Dunant		63000	CLERMONT FERRAND
		Auvergne Psychométrie		Résidence Magestic	1 Bis Bd. B Chamalières	63130	ROYAT
16	Charente	APAVE		Z.I. N° 3		16340	ILES D'ESPHAGNAC
		A.C.C.A		307 rue de Navarre		16000	ANGOULEME
		A.C.C.A		8 rue Camille Godard		16100	COGNAC
17	Charente Maritime	APAVE Ouest		Rue Perrin J	Les Minimes	17000	LA ROCHELLE
		APAVE Sud Ouest		22 rue Audry de Puyravault		17300	ROCHEFORT
		Entreprise Plus Consultants	J-Philippe BARBOU	20 rue Saint Léonard	BP 1147	17088	LA ROCHELLE CEDEX 2
		Entreprise Plus Consultants		3 et 9 quai des houx		17132	MESCHERS
		A.C.C.A		29 Bis rue Albert Ier		17000	LA ROCHELLE
		A.C.C.A		9 rue Raymonde Maous		17300	ROCHEFORT
		A.C.C.A		1 rue Gascogne		17100	SAINTES
18	Cher	A.C.C.A		rue Michel de Bourges	Salle des Syndicats	18000	BOURGES
		A.C.C.A		26 Place Vayant Couturier		18000	VIERZON
		A.F.P.A			27 rue Louis Mallet	18000	BOURGES
		APAVE		11 rue Mc Donald		18000	BOURGES
19	Corrèze	APAVE		Z.I. de la Marquise	rue Ernest Conte	19100	BRIVE
		A.C.C.A		L.P. René Cassin	Bd. Du Marquisat	19011	TULES

		A.C.C.A		Collège Jean Moulin	3 avenue François Mauriac	19100	BRIVE
2A	Haute Corse	A.F.P.A					
2B	Corse du Sud	A.F.P.A		Plaine du Péri		20167	SARROLA
21	Côte d'Or	APAVE		4 rue Lovis de Broglie	Parc Technologique	21070	DIJON CEDEX
		A.F.P.A	Michel DAVID	7 rue des Corroyeurs		21000	DIJON
		A.C.C.A INFOP		12 rue Ferdinand de l'Esseps		21000	DIJON
		AFT IFTIM		17 Rue de l'ingénieur Bertin		21600	LONGVIC
22	Cotes d'Armor	APAVE		24 rue Alain Colas		22950	SAINT BRIEUC
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
23	Creuse	A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
24	Dordogne	A.C.C.A		Centre des Congrès	Cours Saint Georges	24000	PERIGUEUX
		A.C.C.A		Ecole d'achats de la CCI	rue Raguenot	24100	BERGERAC
		APAVE		Bd. De Saltgourde		24430	MARSAC SUR L'ISLE
25	Doubs	A.C.C.A		46 avenue Villarceau		25000	BESANCON
		A.C.C.A		55 rue de la République		25300	PONTARLIER
		A.C.C.A		Villa Chenevrière	3 rue Charles Lalance	25200	MONTBELLIARD
		APAVE		Parc Technologique	4 rue Louis de Broglie	21000	DIJON
		JLS Conseil et Formation		Hôtel de Ville		25000	BESANCON
		A.F.P.A	V. RAPENNE	Immeble "le Major"	83 rue de Dole	25000	BESANCON
		AFT IFTIM		22 rue du Mond Buissen	ZI de Thise	25220	THISE
26	Drôme	EPSILON		Centre CIME	471 avenue Victor Hugo	26000	VALENCE
		Bureau Véritas		Immeuble le Sagittaire	71 Bis Avenue Sadi Carnot	26000	VALENCE
		APAVE		le Forum - 7 av Verdun	BP 1124	26011	VALENCE CEDEX
		A.C.C.A		16 av Général Clémenceau	Parc des expositions -	26000	VALENCE
		A.C.C.A		Maison de la vie associative	Place du Théâtre	26200	MONTELMAR
27	Eure	A.C.C.A		27 rue des Calabres		69330	MEYZIEU
		APAVE Nord		1 rue Vigor	Espace St Léger - BP 976	27000	EVREUX
28	Eure et Loir						
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
29	Finistère	APAVE		ZAC de Kergaradec	37 av du Baron Lacrosse	29803	BREST CX
		APAVE		205 Route de Douarnenay		29000	QUIMPER
		CEFORTECH		Z.I. Portuaire	BP 52	29206	BREST CX
		A.C.C.A		Salle Municipale des Halles Saint François		29000	QUIMPER
		A.C.C.A		Centre d'Affaires du Port	16 rue de Porsprein	29000	BREST
		A.C.C.A		C.C.I.	Z.A. de la Boissière	29600	MORLAIX
		A.C.C.A		Mairie		29000	CHATEAULIN
30	Gard	EPSILON -		126, impasse Juvenal		30900	NIMES

		A.C.C.A		"Base 30"	13 Bis Bd. Talabot	30000	NIMES
		A.C.C.A		Place de l'Hôtel de Ville		30100	ALES
		A.C.C.A		494 rue Léon Blum		34000	MONTPELLIER
		A.C.C.A		Z.I. "La Courtine"	entrée 2	84000	AVIGNON
31	Haute Garonne	S.R.E.P.T	Patrick LEMOINE	11 Bd. De Récollet		31078	TOULOUSE
		A.I.F. service		9 rue Paulin Talabot		31400	TOULOUSE
		Bureau Véritas	PELGRAIN De LESTANG	150 rue Nicolas Vauquelin	Immeuble Buropolis	31047	TOULOUSE CEDEX 1
		A.C.C.A		8 Esplanade Compans	Cassarelli	31000	TOULOUSE
32	Gers	KALEIDOPSY		14 Place charles de Gaulle		31590	VERSEIL
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		APAVE		Z.I. avenue Gué Lussac		33370	ARTIGUES
		Bureau Véritas		10 place Villaret Joyeux		32000	AUCH
33	Gironde	AFT-IFTIM		allée de Gascogne	BP 32	33370	ARTIGUES
		AFT-IFTIM	A. POITOU	34 rue Quentin		33000	BORDEAUX
		PSYCHO-SERVICE	Patrick DUMEE	66 rue de Pessac		33000	BORDEAUX
		APAVE	LHOMME/STAQUET	Z.I. Artigues Près Bordeaux	BP 3	33370	TRESSE CX
		A.I.F. service		16 , Crs du Général de Gaulle	Parc d'activités Favard	33171	GRADIGNAN CEDEX
		SNCF				33000	BORDEAUX
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
34	Hérault	Cabinet de psychologie	Jacky LAGARDE	40 rue Maréchal Galliéni	Les hauts de l'Annel -Bât A	34070	MONTPELLIER
35	Ille et Vilaine	APAVE		Avenue de la Croix Verte		35655	RENNES LE RHEU
		A.C.C.A		Hôtel le Président	Avenue Janvier	35026	RENNES
36	Indre	A.F.P.A					
		APAVE		5 avenue de la brauderie		36000	CHATEAUROUX
37	Indre et Loire	A.C.C.A		1 Bis rue d'entrègue	centre d'affaire ABACA	17000	TOURS
		A.C.C.A		Place de la Fontaine		37500	CHINON
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
		APAVE	G. BOUCHARD	23 rue Mickaël FARADAY		37170	CHAMBRAY LES TOURS
38	Isère	A.C.C.A					
		APAVE		16 avenue de Gugliasco	BP 148	38431	ECHIROLLES CEDEX
		EPSILON JB Concept		93, rue Général Mangin		38000	GRENOBLE
		CEP					
		A.E. CER	M. DORET	24 avenue Hongroise Croizat		38400	SAINT MARTIN D'HERS
39	Jura	A.C.C.A		Carrefour de la Communication	Place du 11 novembre	39000	LONS-LE-SAUNIER
		APAVE		Carrefour de la Communication	Place du 11 novembre	39001	LONS-LE-SAUNIER
		A.F.P.A		83 rue de Dole		25000	BESANCON
		APAVE		Centre de Bourg-en-Bresse	Z.A. Saint Just	O1250	CEYZERIAT

			APAVE		4 rue de Broglie	Parc Technologique	21000	DIJON
			C.E.S.R		Aéroport Lyon-Bron		69500	BRON
			A.C.C.A		Espace Montholon	22-24 rue de Montholon	O1000	BOURG- EN-BRESSE
			A.C.C.A		Immeuble "Le Masters"	Espace Valentin	25000	BESANCON
			A.C.C.A		12 rue Ferdinand de lesseps		21000	DIJON
			A.C.C.A		I.C.E.P.	27 rue Pasteur	39100	DOLE
			A.C.C.A		Lycée du Pré Saint-Sauveur		39200	SAINT CLAUDE
40	Landes		APAVE		Z.I. Mi-Carrère		40000	MONT- DE-MARSAN
			A.C.C.A.		Auto Club des Landes	71 av Corps Francs Pommiers	40000	MONT- DE-MARSAN
			PSYCHO-SERVICE		39 rue Pierre Prunetti		40100	DAX
41	Loir et Cher		Cabinet de psychologie	Dr. RIGAUDIERE	6 rue des Juifs		41028	BLOIS
			Cabinet de psychologie	Dr. LEGER	1 rue des Puits Chatel		41000	BLOIS
			A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
42	Loire		A.C.C.A		3 rue Granby		42022	SAINT ETIENNE
			CAMIRA Formation		7 avenue Gabriel Péri		69960	CORBAS
			APAVE		10 allée du Technopole	BP 741	42950	SAINT ETIENNE CEDEX 9
43	Haute Loire		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
44	Loire Atlantique		AXONE NANTES		10 rue Charles Brunelière		44100	NANTES
			APAVE NORD OUEST	Patrick FAROUX	5 rue de la johardière	BP 289	44803	SAINT HERBLAIN
45	Loiret		APAVE	B. POIREL	12 Chemin du pont Cotelte	ZAC les Montées	45100	ORLEANS
			A.F.P.A		165 Bd. De Chateaudun		45000	ORLEANS
			A.C.C.A		138 rue du Faubourg Bannier		45000	ORLEANS
			A.C.C.A		1 rue André Coquillet	BP 217	45202	MONTARGIS CX
46	Lot		APAVE				46000	CAHORS
47	Lot et Garonne		A.C.C.A		6 rue Ledru Rollin		47005	AGEN
			A.C.C.A		28 avenue	de Fumel	47300	VILLENEUVE SUR LOT
			APAVE Sud		6 route de Nérac	BP 152	47005	AGEN
			PSYCHO-SERVICE		22 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny		47600	VILLENEUVE SUR LOT
48	Lozère		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
49	Maine et loire		APAVE		25 rue de Mondement	BP 306	49603	CHOLET
			CABINET DE					
50	Manche		PSYCHOLOGIE	M. SALABERT	34, Quai Alexandre III		50100	CHERBOURG
			A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
			A.F.P.A		67 rue Saint Nicolas		50200	COUTANCE
			A.F.P.A		Rue Paul Nicolle	BP 44	50562	CHERBOURG CEDEX
			A.F.P.A		12 Place d'Estouteville	BP 44	50300	AVRANCHES
51	Marne		APAVE		Pôle Henri Farman	5 rue Clément Ader - BP 462	51066	REIMS CEDEX
			AFT IFTIM		16-18 rue du val clair	BP53	51683	REIMS CEDEX 2

52	Haute Marne	Prévention Routière Fon		Bd. Thiers		52000	CHAUMONT
		A.F.T. Champ; Ardennes		Z.I.I de Torvillers	BP 04	10440	TORVILLIERS
		A.N.P.E.R.		A.E du Dôme	49 rue du Colonel Dubois	52130	WASSY
		Centre P. PROST	A. PETIT	Le Grand Val	Route de Langres	52000	CHAUMONT
		ACTI ROUTE					
53	Mayenne	APAVE Ouest		82 Bd. Denis Papin	ZI des touches - BP 1505	53015	LAVAL Cedex
54	Meurthe et Moselle	Bureau Véritas		12 rue Saulnois	ZAC de l'Observatoire	54520	LAXOU
		A.C.C.A		23 Bd. De l'Europe	Centre les Nations	54500	VANDOEUVRE
		AFT IFTIM Lorraine	Jean-Paul ETIENNE	Avenue du Général de Gaulle	BP 72	54140	JARVILLE LA MALGRANGE
55	Meuse	Bureau Véritas		25 Tannerie		57070	SAINT JULIEN LES METZ
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
56	Morbihan	A.C.C.A		avenue Pompidou	entrée n°3	56000	VANNES
		A.C.C.A		13 COURS chazelle		56100	LORIENT
		A.C.C.A		80 rue Nationale		56300	PONTIVY
		APAVE		rue de Kerlo	Z.I. de Kerpont	56100	LORIENT PONTIVY
		APAVE		Place albert Einstein		56000	VANNES
57	Moselle	Bureau Véritas	Michel SERY	25 la Tannerie		57078	SAINT JULIEN LES METZ
		BUREAU VERITAS		12 rue des souliers	ZAC de l'observatoire	57520	LAXOU
		Centre Psychotechnique		55 rue Haute Seille		57000	METZ
		A.C.C.A		26 avenue Foch		57000	METZ
		CFMRL	Mario CAMIOLO	148, zone piétonne	BP 50049	57600	FORBACH
		AFT IFTIM		ZAC de la petite Voivre	Route de la Movée	57070	METZ CEDEX
58	Nièvre	A.C.C.A		Place Carnot		58000	NEVERS
		A.F.P.A		Route de Sermoise		58000	NEVERS
		Cabinet Psycho-rééducatif	J.C. LAVERGNE	4 avenue Denfert Rochereau			
59	Nord	AXONE LILLE		Parc des moulins	7 bis, avenue de la marmite	59666	VILLENEUVE D'ASCQ
		EPSILON		27, rue Watteau		59430	SAINT POL SUR MER
60	Oise	C.E.P		97 rue de Montreuil		75011	PARIS
		C.E.P		Les Tertiales	4 rue Nietce	60200	COMPIEGNE
		A.C.C.A		3 avenue Montaigne		60000	BEAUVAIS
		A.C.C.A		13 avenue Huy		60200	COMPIEGNE
		A.I.F. service		Quai de l'Oise		60870	RIEUX
		A.F.P.A		1 rue Montaigne		60000	BEAUVAIS
		A.F.P.A		18 rue de la Glacière		60200	COMPIEGNE
		APAVE		ZAC de Mercières	1 rue Gustave Eiffel	60200	COMPIEGNE
		APAVE		172 AVENUE Marcel Dassault		60000	BEAUVAIS
61	Orne	A.F.P.A		8, rue Abbé Letacq		61000	ALENCON

62	Pas de Calais	EPSILON - T2S		50, rue Archimède		62100	CALAIS
63	Puy de Dôme	APAVE		30 Bd Maurice Pourchon		63039	CLERMONT-FERRAND Cx 2
		Sté auvergne psychométrie	Dr AVRIL	Résidence Majestie Palace	1 Bis Bd Bazin - Chamalières	63130	ROYAT
		A.C.C.A		158 avenue Léon Blum		63000	CLERMONT-FERRAND
		Institut Hygiène industrielle	Pr. CATILINA	Faculté de médecine	28, place Henri Dunant	63000	CLERMONT-FERRAND
64	Pyrénées At lantiques	APAVE		Z.I. Induspal		64140	BILLERE
		APAVE		78 avenue de Biarritz		64600	ANGLET
		A.C.C.A		1 rue Maréchal Foch		64000	PAU
		A.C.C.A		18 avenue Maréchal Soult		64100	BAYONNE
65	Hautes Pyrénées	APAVE		Avenue Gué Lussac		33370	ARTIGUES-BORDEAUX
		APAVE				65000	TARBES
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
66	Pyrénées Orientales						
67	Bas Rhin	AXONE EST	Jacques SCHAEFER	5 avenue de la forêt noire		67000	STRASBOURG
		AFT IFTIM		4 Rue de l'Energie		67800	BISCHHEIM
68	Haut Rhin	A.C.C.A		12 allée Nathan Katz		68100	MULHOUSE
		Cabinet JLS Conseils et Formations	Jean-Luc SCHELB	35 avenue Aristide Briand	BP 2401	68067	MULHOUSE CEDEX
		ECF LLERENA		8 Grand Chemin de Sausheim		68110	ILLZACH
		APAVE		31 rue du petit bois		8000	CHARLEVILLE MEZIERES
69	Rhône	AEGIDE	P. WASSER	36 avenue Jean Mermoz		69355	LYON CEDEX 8
		CESR 69		Aéroport de Bron		69500	BRON
		CAMIRA Formation		7 avenue Gabriel Péri		69960	CORBAS
		APAVE		117 route de Saint Bel		69160	TASSIN LA DEMI LUNE
		APAVE	J-M.DREWNOWSKI	33 avenue Dr. Georges Lévy	BP 60	69632	VENISSIEUX
		SNCF		Centre de LYON	15 rue Claudius Collonge	69286	LYON CEDEX 1
		EPSILON		Le Charlemagne 3ème étage	140 cours Charlemagne	69002	LYON
		A.C.C.A	L. CHEVALIER	246 Cours Lafayette		69003	LYON
		A.C.C.A		277 rue Dechavanne		69400	VILLEFRANCHE SUR SAONE
		SELOG	J-F RAVE	155 rue Pierre Corneille		69003	LYON
		LOGISTEM	W. BARRET	8 rue Jean-Marie Merle		69515	VAUX EN VELIN CEDEX
70	Haute Saône	A.C.C.A		Hôtel de ville		70000	VESOUL
		A.C.C.A		6 place Charles de Gaulle		70100	GRAY
		A.C.C.A		Immeuble le "Masters"	Espace Valentin	25000	BESANCON
		A.C.C.A		INFOP Formation (CCI Dijon)	2 Chemin de la Noue	21600	LONGVIC
		JLS Conseils et Formations		Hôtel de ville		70200	LURE
		A.F.P.A		83 rue de Dole		25000	BESANCON
		A.F.P.A		7 rue des Corroyeurs		21000	DIJON

		APAVE	4 rue Broglie	Parc technologique	21000	DIJON	
		AXONE	Préfecture du Haut-Rhin	11 ave de la République	68000	COLMAR	
		ECF LLERENA	8 Grand Chemin de Sausheim		68110	ILLZACH	
71	Saône et Loire	A.C.C.A	2 rue du Parc		71100	CHALON-SUR-SAONE	
		A.C.C.A	11 RUE Saint Henri		71200	LE CREUSOT	
		A.C.C.A	25 rue Gambetta		71000	MACON	
		A.F.P.A	1 avenue G. Pompidou		71100	CHALON-SUR-SAONE	
		A.F.P.A	20 Anatole France		71200	LE CREUSOT	
		C.I.B.S	Serge ROCHET	12 D rue Général Leclerc	71100	CHALON-SUR-SAONE	
		C.I.B.S du Mâconnais	"Le Kiosque"	3 Bis rue Gambetta	71000	MACON	
72	Sarthe	CPT CONSEIL	Hervé ARNOULD	15 rue Gougeard	72000	LE MANS	
		A.C.C.A	246 Cours Lafayette		69003	LYON	
73	Savoie	CAMIRA Formation	7 avenue Gabriel Péri		69960	CORBAS	
		APAVE	1499 ave de la Houille Blanche		73000	CHAMBERY	
		APAVE	10 allée du technopole		42100	SAINT ETIENNE	
		APAVE	37 rue Albert Thomas		42300	ROANNE	
		A.C.C.A	C. BERNET	Hotel Best Western Roma	Chemein du Pont Albertin	73200	ALBERTVILLE
74	Haute Savoie	APAVE	Parking nord	Metz - Tessy	74373	PAINGY CEDEX	
		C.E.P	M. BENOIT	24 route de Nanfray	ZA du Levray	74960	CRAN-GEVRIER
		A.C.C.A	M. CHEVALIER	"La Manufacture"	Quai des Clarisses	74000	ANNECY
		A.C.C.A	M. CHEVALIER	9 rue des Jardins		74240	GAILLARD
75	Paris	AXONE	63 rue de Rivoli		75001	PARIS	
		Bureau véritas	Claude FALZON	97 rue de Montreuil		75011	PARIS
		AEGIDE (Groupe AIF)	J-Jacques BENE	121, rue d'Alésia		75685	PARIS CEDEX 14
		SNCF	Olivier CREMIEN	45 rue de Londres		75008	PARIS
76	Seine Maritime	APAVE NORD OUEST	P. CAQUELARD	Centre Portuaire	Boulevard du midi	76108	ROUEN CEDEX
		APAVE NORD OUEST		16 rue des quatre saisons		76290	MARTIVILLIERS
77	Seine et Marne	C.E.P.		97 rue de Montreuil		75011	PARIS
		APAVE	B. POIREL	Immeuble le Lizard III	35 allée du 12 février 1934	77186	NOISIEL
		A.C.C.A		3 rue Bontemps		77000	MELUN
		A.C.C.A		C.A. de Mont Thabor		77100	MEAUX
78	Yvelines	APAVE		6 rue JP Timbaud	BP 239	78058	MONTIGNY LE BRX
79	Deux Sèvres	APAVE		Résidence Angélique	Bd Atlantique - BP 3022	79012	NIORT Cedex
		A.C.C.A		21 rue ancien champ de Foire		79000	NIORT
80	Somme	APAVE		Z.I. de la Croix de Pierre		80000	AMIENS
		A.F.P.A		Rue de Parlainville	ZI de Longpré	80046	AMIENS CEDEX
		A.F.P.A	Mr AVIGNANT	2 rue Debray	BP 346	80003	AMIENS Cedex

		A.C.C.A		Cours Lecuyer		80000	AMIENS
81	Tarn	Bureau Véritas		18 rue de Bourdes		81000	ALBI
82	Tarn et Garonne	A.C.C.A		22 allée de Mortarieu		82000	MONTAUBAN
		Bureau Véritas		1029 Bd Blaise Doumerc		82000	MONTAUBAN
		APAVE				82000	MONTAUBAN
83	Var	A.F.P.A		Résidence Audéou	Bat. B	83000	TOULON
		A.C.C.A		9 Bd. De Strasbourg		83000	TOULON
		A.C.C.A		Maison des sports et jeunesse	Bd. Max Bormoy	83300	DRAGUIGNAN
		EPSILON	Fanny DOUBLET	62, rue Thiers		84000	AVIGON
85	Vendée	APAVE Ouest		108 Cité des Forges	Bât A	85017	LA ROCHE SUR YON
		A.C.C.A		16 rue Chatal		85018	LA ROCHE SUR YON
		A.C.C.A		45 rue rabelais		85200	FONTELCOMTE
		A.C.C.A		78 avenue de Bretagne		85100	SABLES D'OLONNE
86	Vienne	APAVE		centre De Gros	Z.I. de la République	86000	POITIERS
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
87	Haute Vienne	A.C.C.A		Bureau Club - Espace Galaxie	37 r Barthélémy Thimonnier	87000	LIMOGES
		A.I.F. service	Marc GERÉY	rue Stuart Mill	Zone Magré	87008	LIMOGES
		APAVE		rue Léon Serpollet - Zone Nord		87000	LIMOGES
88	Vosges	Préfecture d'Epinal		Place Foch		88000	EPINAL
		JLS Conseils		Hôtel de Ville		88000	EPINAL
		A.C.C.A		246 Cours Lafayette		69003	LYON
89	Yonne	A.C.C.A					
		A.F.P.A		24 rue Gérot		89000	AUXERRE
90	Territoire de Belfort	A.C.C.A		5 rue Louis Marchal		90020	BELFORT
		JLS Conseils		Hôtel de Ville		90000	BELFORT
91	Essonne	A.C.C.A		1 rue du Languedoc		91220	BERETIGNY SUR ORGE
		APAVE		Immeuble le Mazière	Rue René Cassin	91000	EVRY
92	Hauts de Seine	APAVE		48 rue Guyemer		92447	ISSY LES MOULINEAUX
93	Seine Saint Denis						
94	Val de Marne	APAVE		1 voie Félix Eboué		94021	CRETEIL
95	Val d'Oise	APAVE Nord Ouest	B. POIREL	Immeuble le Président	BP 235	95000	CERGY PONTOISE
		A.C.C.A		15 rue des Pas Perdus		95001	CERGY PONTOISE
		A.C.C.A		1 rue Ambroise Thomas		95100	ARGENTEUIL
		A.C.C.A		20 rue Joigny		95160	MONTMORENCY



Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches

**Courrier adressé aux
Centres**

Nevers, le *date*

Nom du centre

Adresse

CP

Ville

Réf : Convention DSCR – ENSERR – 00/13/T

Affaire suivie par : Sabine Grancher, Responsable de projet – 03.86.59.90.58

Titre,

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières a chargé l'Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches de réaliser une étude sur les tests psychotechniques actuellement utilisés en commission médicale primaire.

A ce titre, nous sollicitons votre assistance pour répondre au questionnaire ci-joint, que nous vous demandons de bien vouloir nous retourner avant le : *date*, par courrier ou par Fax.

Les éléments fournis, nous permettront de mieux appréhender vos conditions et outils d'exercice dans le domaine.

Nous restons à votre écoute pour toute information que vous jugerez utile.

Dans l'attente, nous vous prions de recevoir, *titre*, l'expression de nos plus vives salutations.

Le Directeur
Jean-Baptiste BOUZIGUES

**Questionnaire
Centre Agréé Tests Psychotechniques**



Ecole Nationale de Sécurité Routière et de Recherches

Nom du centre :

Nom du responsable :

Adresse :

CP :

Ville :

☎ : **Fax** :

Nombre de psychologue faisant passer les tests psychotechniques :

Quels tests psychotechniques utilisez-vous le plus fréquemment ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Quels sont vos autres lieux d'exercice ?

Nom du centre : Adresse : CP : Ville : ☎ : Fax :
Nom du centre : Adresse : CP : Ville : ☎ : Fax :
Nom du centre : Adresse : CP : Ville : ☎ : Fax :
Nom du centre : Adresse : CP : Ville : ☎ : Fax :
Nom du centre : Adresse : CP : Ville : ☎ : Fax :

N'hésitez pas à ajouter une page pour compléter vos lieux d'intervention

Répartition des centres d'examens par département

Département	Nombre de centres
1 Ain	2
2 Aisne	2
3 Allier	1
4 Alpes de Haute Provence	1
5 Hautes-Alpes	1
6 Alpes Maritimes	1
7 Ardèche	1
8 Ardennes	2
9 Ariège	2
10 Aube	3
11 Aude	1
12 Aveyron	2
13 Bouches du Rhône	2
14 Calvados	4
15 Cantal	2
16 Charente	1
17 Charente Maritime	4
18 Cher	2
19 Corrèze	
2A Haute Corse	
2B Corse du Sud	
21 Côte d'Or	4
22 Cotes d'Armor	1
23 Creuse	1
24 Dordogne	1
25 Doubs	4
26 Drôme	3
27 Eure	2
28 Eure et Loir	1
29 Finistère	3
30 Gard	2
31 Haute Garonne	3
32 Gers	2
33 Gironde	3
34 Hérault	1
35 Ille et Vilaine	3
36 Indre	1
37 Indre et Loire	1
38 Isère	4
39 Jura	1
40 Landes	4
41 Loir et Cher	1
42 Loire	2
43 Haute Loire	1
44 Loire Atlantique	3
45 Loiret	2
46 Lot	2
47 Lot et Garonne	2
48 Lozère	1

49	Maine et loire	3
50	Manche	3
51	Marne	3
52	Haute Marne	1
53	Mayenne	2
54	Meurthe et Moselle	2
55	Meuse	1
56	Morbihan	3
57	Moselle	5
58	Nièvre	2
59	Nord	3
60	Oise	4
61	Orne	2
62	Pas de Calais	2
63	Puy de Dôme	3
64	Pyrénées Atlantiques	3
65	Hautes Pyrénées	2
66	Pyrénées Orientales	1
67	Bas Rhin	3
68	Haut Rhin	2
69	Rhône	5
70	Haute Saône	3
71	Saône et Loire	5
72	Sarthe	2
73	Savoie	2
74	Haute Savoie	2
75	Paris	6
76	Seine Maritime	3
77	Seine et Marne	2
78	Yvelines	2
79	Deux Sèvres	2
80	Somme	3
81	Tarn	2
82	Tarn et Garonne	3
83	Var	1
84	Vaucluse	2
85	Vendée	2
86	Vienne	2
87	Haute Vienne	1
88	Vosges	3
89	Yonne	2
90	Territoire de Belfort	2
91	Essonne	2
92	Hauts de Seine	2
93	Seine Saint Denis	1
94	Val de Marne	2
95	Val d'Oise	2

Commentaires

Dans ce tableau certains centres ont plusieurs antennes dans chaque département, nous n'avons pas comptabilisé ces antennes. Par exemple, pour la côte d'or il y a 4 centres différents.