



**CONTINUUM ÉDUCATIF DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**10<sup>ème</sup> Congrès International des Enseignants de la**  
**Conduite de l'EFA**

**Christian THIBAUT**  
**31 Octobre & 1er Novembre 2003**

**La formation des**  
**usagers en France**

## La formation du conducteur en France

L'évolution de la formation du conducteur en France est le fruit de mesures engagées depuis une trentaine d'années.

Si, hier, l'obtention de l'autorisation de conduire un véhicule constituait la seule et unique étape déterminante dans la vie d'un citoyen, que rien, hormis l'annulation de ce titre ne pouvait troubler, l'orientation actuelle vise à souligner l'aspect privilège que revêt cette autorisation et conduit à mettre en place une succession d'étapes, interpellant les connaissances, le comportement ainsi que les capacités à conduire, pour garder ce privilège de se déplacer en étant motorisé.

Il faut bien avoir à l'esprit que ces actions de formation reposent sur un postulat. En effet depuis plusieurs décennies, aucune étude sérieuse n'est venue valider significativement un quelconque programme de formation appliqué dans différents pays face au dramatique problème des accidents. On ne peut valider un programme de formation à l'aune du critère ultime que représente l'accident. C'est pourquoi toute action de formation et particulièrement **l'accès progressif à la motorisation** doivent faire l'unanimité bien qu'elles ne soient ni démontrées ni évidentes.

L'esprit novateur des mesures actuelles est bien de souligner l'aspect progressif de cet accès mis en évidence à travers le passage obligé par différentes étapes. En effet, il faut apprendre aux plus jeunes comment on doit se comporter en tant que piéton, en tant que motocycliste et automobiliste, c'est-à-dire comment il faut se comporter à des âges différents et selon des modes de déplacement différents.

Aujourd'hui préfigure ce qui va devenir réalité dès 2004 et les années suivantes. L'ensemble du dispositif met l'accent sur un continuum amorcé dès les premières années de scolarisation, concrétisé à l'adolescence jusqu'au vieillissement du sujet.

### **Aujourd'hui : Plusieurs étapes complémentaires**

La conduite d'un véhicule à moteur relève de l'éducation routière dont le but est d'offrir un ensemble de moyens permettant une adaptation progressive à la circulation routière. En effet, le jeune conducteur doit prendre conscience, ce qui prend nécessairement du temps, que son propre comportement détermine celui des autres.

Chaque adolescent présente une maturation variable selon l'éducation reçue, les valeurs inculquées, les modèles parentaux valorisés ou rejetés etc. Ces éléments influencent et conditionnent au-delà de l'apprentissage, le rapport de l'adolescent au véhicule : rapport symbolique, imaginaire ou ancré dans le réel. Signe de l'entrée dans le monde des adultes, contribution à l'instauration de l'image de soi, confrontation à l'autre dans le trafic ou simple outil de déplacement ? Difficile d'uniformiser le comportement tant les substrats sont divers et complexes, à l'image de l'adolescent. Répondre ainsi par une formation est sans nulle doute loin d'être une panacée !

## **En amont du Permis de conduire :**

### **Dès l'enfance : les prémisses de la conduite**

L'éducation routière à l'école, s'est traduite en octobre 2002 par une **Attestation de première éducation à la route** (APER). Elle consiste en une évaluation des savoirs et des comportements des élèves en tant que piéton, passager et rouleur.

L'**Attestation Scolaire de Sécurité Routière, niveau 1** (ASSR 1), en 1993, est composée d'une formation théorique sous la forme d'un questionnaire à choix multiples (QCM), préparée et validée dans les établissements scolaires de second degré (Collèges), au niveau de la classe de 5<sup>ème</sup>. L'élève est âgé alors de 13 ou 14 ans, le plus souvent. Les professeurs ont en charge cette formation (le plus souvent, cela incombe au professeur d'histoire et de géographie, chargé de l'instruction civique).

Le **Brevet de Sécurité Routière** (BSR), en 1996, est une formation pratique dispensée par les auto-écoles, subventionnée parfois par les collectivités territoriales, sinon à la charge des familles. Pendant trois heures, le jeune adolescent est initié aux deux-roues (organe de sécurité etc.) ainsi qu'à sa conduite.

A 16 ans, aucun document n'est exigé pour conduire un cyclomoteur.

L'**Attestation Scolaire de Sécurité Routière, niveau 2** (ASSR 2), en 1993, est aussi une formation théorique proposée dans les établissements scolaires de second degré, au niveau de la classe de 3<sup>ème</sup>. Les élèves sont alors âgés de 15/16 ans. Centrée sur la diversité des usagers de la voie publique et la conduite d'un véhicule, elle est proposée et validée par les enseignants.

## **L'accès au Permis de conduire :**

### **La formation initiale**

De nombreuses études assez anciennes ont montré que le nombre des accidents, rapporté au nombre des infractions sans accident s'abaisse à partir de la huitième année de l'obtention de l'autorisation de conduire une automobile. Si certains États des États-Unis ont permis d'obtenir l'autorisation de conduire à partir de 16 ans c'est d'une part parce que l'expérience a montré que cette période de l'adolescence était particulièrement favorable à l'apprentissage de la conduite d'une automobile et d'autre part qu'une progressivité étalée dans le temps était décisive pour l'acquisition d'attitudes positives face au risque routier.

L'**Apprentissage Anticipé de la Conduite** répondrait pour partie à cette problématique posée par l'âge d'accès à la conduite et le facteur expérience.

L'**Apprentissage Anticipé de la Conduite** est la première mesure administrative définissant un âge de préparation à la conduite. Ainsi, dès 16 ans (et sans âge limite), un adolescent peut être accueilli dans une auto-école et engager une formation préparatoire à l'examen du permis de conduire. Il sera ensuite accompagné par un tuteur pendant une période de deux ans avant de se présenter à l'examen du

permis de conduire où l'âge de 18 ans doit être requis. Généralisée en 1989, l'**apprentissage anticipé de la conduite** (AAC) s'applique pour la conduite d'une automobile ou d'une motocyclette.

Cette mesure met en avant le gain obtenu par le jeune élève à travers une expérience facilitant leur insertion parmi les conducteurs expérimentés et diminuant en outre leur niveau de prise de risques après l'obtention de leur permis de conduire.

En filigrane, transparaît déjà l'idée d'une autorisation probatoire, c'est-à-dire l'instauration d'un apprentissage progressif et non plus une formation spécifique en vue de réussir l'examen de conduite.

La généralisation de l'**Apprentissage Anticipé de la Conduite** est liée à un programme d'enseignement offrant un suivi strict de l'élève.

Le but de cette mesure vise à résoudre la prise de risques trop élevée des jeunes conducteurs, connue depuis de nombreuses années et corroborée par de nombreuses études.

Deux phases se succèdent dans le cadre de l'**Apprentissage Anticipé de la Conduite** :

**Phase 1 :**

A partir de 16 ans, l'adolescent peut s'inscrire à l'AAC dans une auto-école. Un contrat est établi entre l'auto-école, centre de formation, et les parents de l'adolescent. La signature du contrat est subordonnée à un accord avec la compagnie d'assurance étendant la garantie dans le cadre de la conduite accompagnée.

Soumis à la préparation de l'épreuve théorique générale dans un premier temps, au même titre que les autres conducteurs plus âgés, il devra obtenir l'examen. Parallèlement à ce cursus, il suit une formation pratique, à bord d'un véhicule avec un enseignant de la conduite : 20 heures minimum sont requises pour recevoir un certificat de l'enseignant validant un niveau de conduite équivalent à celui défini pour se présenter à l'examen du permis de conduire.

**Phase 2 :**

Pendant deux ans, le jeune conducteur a l'autorisation de conduire sous la responsabilité d'un tuteur, âgé de plus de 28 ans, titulaire du permis de conduire depuis plus de trois ans. Ce tuteur peut être l'un des représentants légaux ou une personne autre. Il ne doit pas avoir fait l'objet de poursuites pénales graves.

Un signe distinctif (magnétique ou autocollant) est visible à l'arrière du véhicule conduit par un jeune conducteur dans le cadre de l'AAC.

Pendant cette phase : deux rendez-vous pédagogiques sont organisés dans le centre de formation : l'un après 1 000 à 1 500 kilomètres parcourus, le second, à l'issue de cette phase avant la présentation à l'examen du permis de conduire. Plusieurs adolescents sont conviés ainsi que leurs tuteurs à évoquer les difficultés rencontrées et à débattre de différents thèmes tels que l'alcool et la conduite etc.

Le but de cette mesure est une réponse à la prise de risques trop élevée des jeunes conducteurs, connue depuis de nombreuses années et corroborée par leur implication dans les accidents de la route. 24 % des conducteurs relèvent de l'AAC à l'examen du permis de conduire.

**La formation « traditionnelle » :**

Assurée par les auto-écoles, elle se divise en deux phases. Au même titre que pour l'AAC, une première phase théorique doit être acquise pour se présenter à l'examen terminal de la conduite.

Un minimum de 20 heures de conduite pratique est légalement prévu.

Un programme national de formation (PNF) tente d'uniformiser les objectifs et le contenu de la formation. L'élève dispose d'un livret d'apprentissage grâce auquel en partenariat avec l'enseignant de conduite il peut être acteur de sa formation. La formation progressive s'organise en quatre étapes, elle vise à définir des savoirs, des savoir-faire et des savoir-être et offre l'avantage de pouvoir mesurer sa propre évolution. Ces propositions furent présentées dans le rapport de la table ronde de Jean Verré, en 1997.

## Le maintien du Permis de conduire

Le permis de conduire acquis, il est lié à l'attribution d'un capital de douze points.

En France, la loi du 10 juillet 1989, décret de juillet 1992, attribue au permis de conduire un capital de douze points. Chaque infraction du conducteur est alors sanctionnée par une réduction de points. L'objectif visé est de suivre le conducteur et de lui donner les moyens de réguler sa propre conduite.

Le système du permis à points offre à chaque conducteur les moyens d'autocontrôle de l'évolution de son propre comportement. Avant de perdre tous « ses » points, le conducteur peut suivre un stage afin de reconstituer partiellement son capital de points et de tenter d'acquérir une culture en sécurité routière.

### Etape 1 :

Pendant deux ans, le jeune détenteur du permis de conduire appose un signe distinctif à l'arrière du véhicule : **la lettre A**. En outre, **les vitesses maximum autorisées sont inférieures** à celles permises pour les autres conducteurs (elles sont celles de la conduite sur route mouillée).

**Un rendez-vous d'Evaluation (RVE)**, appelé rendez-vous post-permis est depuis 1999, en vigueur. Un an après l'obtention du permis, une journée de formation en auto-école, non obligatoire, permet de dresser un bilan de cette première année de conduite. Le contenu ne fait pas l'objet de suivi aujourd'hui. A la charge éventuelle des assureurs, cette journée post-permis est encore peu répandue.

**Si une infraction est commise** (contravention de 4<sup>ème</sup> classe ou délit), le conducteur est astreint à suivre un stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents routiers, depuis décembre 2000. Cette contrainte se renouvellera autant de fois qu'une infraction sera commise. Il reconstituera son capital points entamé, une seule fois, à hauteur de quatre points maximum.

### Etape 2 :

Devenu conducteur expérimenté, le conducteur devrait être soumis, sur la base du volontariat, à un **rendez-vous pédagogique (RVP)**, tous les dix ans. Actuellement, alors que la loi le prévoit depuis 1999, ce dispositif est peu suivi par les usagers.

**Si une infraction est commise**, le conducteur dont le capital est amputé d'un certain nombre de points, en dehors du traitement judiciaire, est face à deux choix :

- Attendre trois ans, sans récidiver et ainsi recouvrer son capital de points initial.

- Suivre un stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents routiers, qui lui permettra de reconstituer partiellement son capital de points, à hauteur de quatre points maximum.
- Si plusieurs infractions relèvent de la forfaitisation, le conducteur dix ans après la première infraction recouvrera les points perdus lors de cette infraction.

Les infractions relèvent de toutes les enfreintes au code de la route (conduite sous l'empire de l'alcool, l'excès de vitesse, délit de fuite, blessures involontaires ou non port de la ceinture de sécurité, non port du casque etc.).

#### **Automatisation de la perte de points lors d'une infraction :**

Dans le cas d'infractions répétées, le système conduit à une invalidité du permis de conduire. La perte de points est subordonnée à une décision judiciaire quand bien même est-elle une opération relevant de l'autorité administrative.

Dans le cas d'infractions traitées par une amende forfaitaire, dont la réalité n'est pas contestée par son auteur, son paiement entraîne la perte immédiate de points. C'est alors automatique.

En 2002, 80,50 % des contrevenants étaient des hommes (19,50 % des femmes). Les femmes semblent moins impliquées que les hommes dans la commission de l'infraction. Les excès de vitesse représentent 47,09 % (non-port de la ceinture ou du casque : 25,58 %) de l'ensemble des infractions inscrites au barème (environ 8 % concernent les conduites sous l'empire de l'alcool).

**En cas de perte totale de points :** invalidation du permis de conduire pendant 6 mois. Le candidat doit alors suivre un examen médical et psychotechnique, il devra se présenter à nouveau à l'examen théorique général (ETG : code de la route) et le cas échéant (ancienneté du Permis de conduire inférieure à trois ans), l'examen pratique de conduite.

Ce schéma reste vrai dans le cadre de poursuites judiciaires pour des infractions répétées ou reconnues graves commises par les conducteurs.

#### **Le stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents routiers :**

Le contenu du stage destiné aux conducteurs auteurs d'infractions répétées ou non est centré sur une prise de conscience de son rôle dans l'apparition du risque routier et une meilleure évaluation de la dimension collective de la conduite.

Les sessions durent seize heures, réparties sur deux journées consécutives.

Un psychologue et un formateur d'enseignant de la conduite co-animent le stage.

Il peut être mené un entretien préliminaire par le psychologue, inscrit dans la loi. Il est peu pratiqué actuellement.

Chaque stage accueille entre 12 et 20 participants.

La participation à ces sessions est volontaire et chacun est libre de s'inscrire dans le centre de son choix. Chaque centre est agréé par la préfecture locale. Le coût de la session, à la charge du conducteur, est environ entre 200 et 250 €.

## Demain : une logique de formation continue

### Dès l'enfance

A l'école primaire, l'**Attestation de première éducation à la route** (APER), consiste en une évaluation des savoirs et des comportements des élèves en tant que piéton, passager et rouleur.

Dès le collège, les formations liées à la sécurité routière sont valorisées et deviennent la première phase ouvrant à l'accès à la conduite d'un véhicule. Ainsi,

- L'**Attestation Scolaire de Sécurité Routière, niveau 1** (ASSR 1)
- L'**Attestation Scolaire de Sécurité Routière, niveau 2** (ASSR 2)

L'un des deux certificats devient exigible pour se présenter à la préparation du permis de conduite dans une auto-école, centre de formation.

- Hors enseignement initial de second degré, il est proposé une **Attestation de Sécurité Routière** (ASR), proche dans son contenu de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière, niveau 2 (ASSR 2). La préparation est possible dans tous les centres de formation. Seuls, les GRETA (Formation d'adultes) sont habilités à valider les acquis.

### À la conduite d'un véhicule...

La formation initiale, de type traditionnel ou conduite accompagnée, reste en l'état.

Une visite d'aptitude devrait dans les années à venir être imposée pour l'inscription à l'examen du Permis de conduire.

L'obtention du permis de conduire régulier est soumise à une période probatoire.

#### Etape 1 : Permis probatoire

La réussite à l'examen du permis de conduire sera subordonnée, dès mars 2004, à **une période probatoire**.

Une durée de **trois ans**, pour les candidats issus de la formation initiale suivie exclusivement en auto-école. Les limitations de vitesse inférieures à celles proposées aux autres conducteurs leur sont imposées et la lettre A est apposée pendant toute la durée de cette phase.

Une durée de **deux ans**, pour les sujets ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite.

Il s'agit de reconnaître le gain de l'expérience acquis au cours de la conduite accompagnée par le conducteur. Les limitations de vitesse inférieures à celles proposées aux autres conducteurs leur sont imposées et la lettre A est apposée pendant toute la durée de cette phase.

En outre, le permis de conduire est assujéti à un **capital de 6 points**, soit la moitié du capital dont est pourvu un conducteur expérimenté.

La commission d'une infraction (contravention de 4<sup>ème</sup> classe ou délit) conduit à l'**obligation de suivre un stage de sensibilisation** aux causes et conséquences des accidents routiers.

Lorsque le capital de points est épuisé, le sujet est contraint de reprendre totalement sa formation.

Le permis de conduire assorti d'une période probatoire constitue un axe important dans le domaine de l'éducation routière en France. Il vise à « fragiliser » le permis de conduire et limiter ainsi les comportements excessifs, trop souvent repérés dans l'accident routier émanant de jeunes conducteurs.

## **Etape 2 : permis régulier**

Le permis de conduire régulier sera désormais accessible, au mieux, à l'âge

- De 20 ans, pour les conducteurs issus de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)
- De 21 ans, pour les conducteurs issus de la formation unique en école de conduite.

Le système du Permis à points conjugue trois orientations ; répressive, dissuasive et pédagogique. Il œuvre vers une prise de conscience individuelle de se conformer à la règle collective. Les dernières dispositions renforcent un barème dont la liste d'infractions retenues est allongée. La sévérité des sanctions souhaitée par les pouvoirs publics, relayée par les media, infléchit l'opinion publique en faveur d'un respect de la règle.

Volonté de **sanctionner au plus tôt** après l'infraction commise, détermination de réduire la récurrence avec une **aggravation des infractions** répétées sur les plans, pénal (augmentation du délai de la récurrence légale pour les contraventions de 5<sup>ème</sup> classe, instauration d'infractions cumulées devenant aggravantes...) et administratif (élargissement des infractions inscrites au barème, augmentation du nombre de points retirés pour certaines infractions...).

## **Jusqu'au vieillissement du conducteur.**

Les conducteurs âgés de plus de 75 ans, seraient dans l'obligation de se soumettre à une visite médicale, tous les deux ans, à compter de 2004, sans que la date soit définitivement arrêtée.

Le médecin traitant délivrerait un **certificat de constatation d'absence de contre-indication manifeste à la conduite**, renouvelable tous les deux ans.

Dans le cas inverse, le médecin orientera le sujet vers la médecine agréée.

Un examen psychologique serait souhaitable afin de mesurer l'efficacité des aptitudes de conduite de l'utilisateur.

## **Conclusion et perspectives**

Deux mesures majeures récemment adoptées et en application dès le début de l'année 2004, confirment l'orientation d'un processus de formation progressif : **Le permis probatoire** et **une répression plus sévère**.

**L'accès au permis de conduire**, progressivement assimilé à une autorisation à conduire, met l'accent sur l'apprentissage évolutif auquel sont soumis les jeunes conducteurs.

- Plusieurs années sont nécessaires avant l'obtention du permis de conduire : Dès l'enfance jusqu'à l'âge de 20/21 ans, incluant le permis probatoire.
- Un contrôle accru est appliqué pointant d'emblée tout comportement en écart à la règle.

L'objectif est de responsabiliser le conducteur. Ainsi, un compromis est partiellement atteint : La capacité d'apprentissage, le développement de l'adaptabilité, propres au jeune adulte cohabitant avec une maturité en devenir. 20/21 ans laisse présumer une certaine conscience de la prise de risque en général.

Dans le cas d'un constat contraire, une prise en charge pourrait voir le jour. Le comportement lu comme symptôme ouvre la voie à une prise en charge psychologique du sujet.

**Le suivi du conducteur** privilégie un axe répressif et dissuasif à travers le système du capital de points, affecté à chaque permis de conduire. Renforcement du dispositif légal, augmentation du nombre d'infractions accompagné d'une révision à la hausse de points.

Les derniers mois laissent présager une modification sensible de comportements plus conformes à la norme légale. Complémentairement, les comportements répétés, hors-normes, se singularisent et deviennent plus excessifs et déviants. Marginaux, ils nécessitent néanmoins un accompagnement autre que la sanction. Des études actuellement en cours ont pour objet à court et moyen terme de proposer des aides spécifiques en rapport avec les problèmes rencontrés : conduite sous l'empire alcoolique, excès de vitesse importants et répétés, conduite sans permis etc.

Les associations de victimes, aujourd'hui les pouvoirs publics au plus haut sommet de l'Etat, relayés par les media martèlent l'opinion publique sur la nécessité de changer de comportement au volant. La répression et la prise en charge éducative devront s'unir afin de protéger l'usager dans ses déplacements quotidiens. D'ailleurs, une étude réalisée par l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherche (INSERR) est en cours, et vise à définir les modes opérationnels de prises en charge des usagers de la route tout au long de leur vie. Cette expertise collective (neuf pays sont concernés : Allemagne, Autriche, Espagne, Finlande, Pays-Bas, Québec, Royaume-Uni, Suède) donnera ses conclusions et proposera des pistes de recherche en 2004 à la suite d'un séminaire parisien.