



Analyse et synthèse de rapports européens sur le continuum éducatif

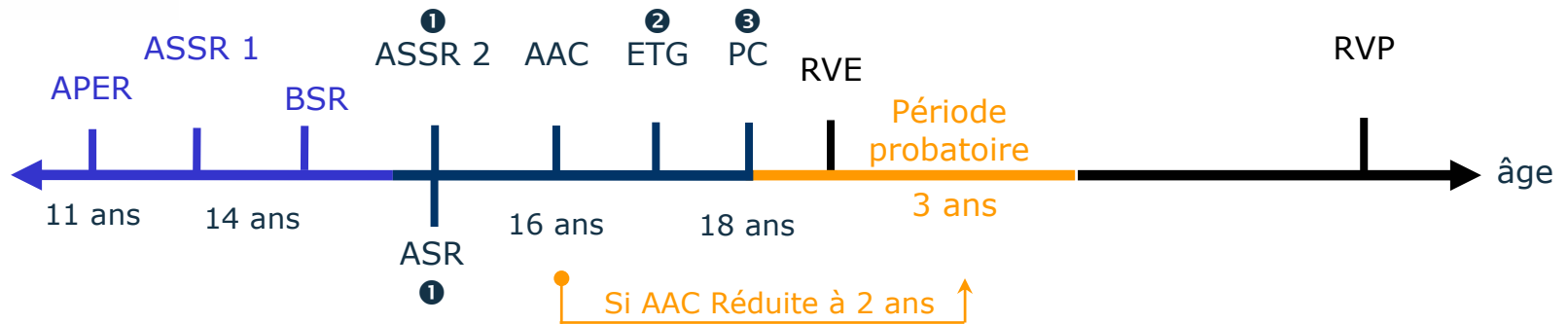


INSERR – Sabine Grancher
Université Européenne d'Été de la Sécurité Routière
Mardi 31 août 2004 - La Baule



LE CONTINUUM ÉDUCATIF FRANÇAIS

①②③ = 3 modules pour accéder au permis probatoire



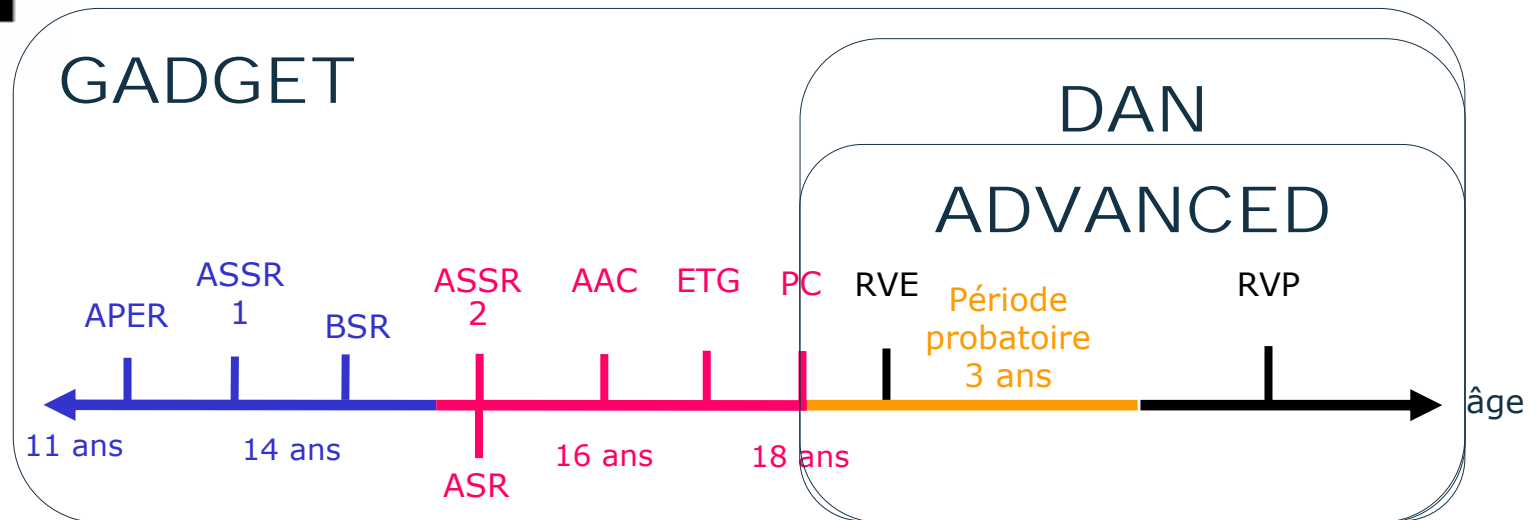
Stage conducteur novice Stage Alternative aux poursuites Stage récupération de points

Prise en charge pédagogique de l'infraction





LES RAPPORTS EUROPÉENS & LE CONTINUUM ÉDUCATIF





■ ■ GADGET 1999

Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology

Projet de recherche européen

Coordonné par le BPA

8 pays

Objectif du travail

Évaluer les changements de comportements relatifs à :

- Télématicque
- Modification de l'espace routier
- **Systemes d'éducation et de formation des conducteurs**
- Campagnes de sécurité
- Réglementation et contrôles

☞ 5 groupes de travail





■ ■ GADGET GT3

1. Les accidents des jeunes conducteurs constituent un enjeu primordial de santé publique
2. La formation du conducteur doit être élaborée selon des fondements théoriques et doit tenir compte des mécanismes de l'auto-évaluation et des influences psychosociologiques sur la conduite
3. L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire comme tremplin de la formation du conducteur
4. L'évaluation du conducteur doit permettre d'adapter la formation du conducteur
5. La formation complémentaire permet la prise en charge des conducteurs délinquants

5 points



👉 **Recommandations**



POINT N° 2

La formation du conducteur doit tenir compte :

- fondements théoriques
- mécanismes de l'auto-évaluation
- influences psychosociologiques sur la conduite



ANALYSE HIÉRARCHIQUE

- Niv 4 Projets de vie & aptitudes à la vie** Les niveaux **SUPÉRIEURS**
- Niv 3 Objectifs de la conduite et contexte social** **INFLUENCENT**
- Niv 2 Maîtrise des situations de circulation**
- Niv 1 Maniement du véhicule** les niveaux **INFÉRIEURS**

C'est ce que l'on est **disposé à faire** (attitudes, motivations)
qui influence ce que l'on **fait** (facteurs performance)



La conduite est différente
plaisir ou **utilitaire**



.... Et FORMATION DU CONDUCTEUR

Dispositif **incomplet**

On fait **abstraction** des motivations, attitudes, objectifs et environnement social de l'apprenti (niveaux 3 & 4)

Mécanisme **inversé**

On fait le pari qu'un enseignement sur la base de la connaissance de la réglementation, du maniement du véhicule et des situations de conduite (**niveaux 1 & 2**)



ENGENDRERA des motivations et des attitudes favorables à la sécurité (**niveaux 3 & 4**)



NOTRE SYSTÈME FRANÇAIS

Niv 1 Maniement du véhicule

Les niveaux **INFÉRIEURS**

Niv 2 Maîtrise des situations de circulation

INFLUENCENT

Niv 3 Objectifs de la conduite et contexte social

Niv 4 Projets de vie & aptitudes à la vie les niveaux **SUPÉRIEURS**





PRÉCONISATIONS

Pour
Réduire
accidents
circulation

CONDUITE

- Utilitaire
- Secondaire à la construction identitaire

Les difficultés

- ① le contexte social est très favorable
permis de conduire = insertion professionnelle
- ② renforcement influence publicitaire : symboles de puissance, réussite, confort et liberté ...



Amener les futurs conducteurs à analyser leur
comportement de « **consommateur de mobilité** »
Mécanismes de l'auto-évaluation



POINT N° 3

L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire comme tremplin de la formation du conducteur

- Education **PREPARATOIRE** à la formation à la conduite
- D'autant plus que les comportements dégradés ou délinquants **n'ont pas encore été activés**
- La formation **ANTERIEURE** s'avère très utile à formation à la conduite **SI (et seulement si)** aborde les niveaux 3 et 4



POINT N° 4

L'évaluation du conducteur doit permettre d'adapter la formation du conducteur

- Evaluation comme mode de **connaissance** des capacités du candidats (sur les 4 niveaux)
- Connaissance comme mode de **sélection** des candidats
- Sélection comme le **mode de formation adaptée** aux déficits des candidats



POINT N° 5

La formation complémentaire (DI) permet la prise en charge des conducteurs délinquants

- ☞ **Jeunes conducteurs délinquants**
- ☞ Les raisons du non respect des règles de circulation sont ≠ entre **jeunes conducteurs et expérimentés**
- ☞ **DI** influence la **récidive**
- ☞ Programmes de formation du DI utilisent des problématiques :
 - psychologiques et sociales (≠ maniement du véhicule)
 - Rôle conditions de vie personnelle
 - Rôle du contexte social



- ■ **GADGET**
- **Conclusions**

- **Revoir la formation et le permis de conduire**
- **La formation du conducteur doit considérer TOUS les niveaux hiérarchiques de la matrice**
- **L'évaluation du conducteur est un moment primordial pour l'adaptation de la formation**
- **Les conducteurs délinquants doivent être pris en charge spécifiquement**

👉 **L'étendue des possibilités à explorer
laisse présager de forts gains de sécurité**



■ ■ DAN 2000

Description et Analyse des mesures post permis relatives aux conducteurs Novices

Projet de recherche européen

Bureau de sécurité routière Autrichien- KFV

10 pays

Objectif du travail

Elaborer un rapport exhaustif des mesures post permis pour les conducteurs novices dans l'union Européenne pour réduire leur sinistralité





DAN 2000

Descriptif des mesures post permis

Autriche

Finlande

Allemagne

...

Analyse & Recommandations



AUTRICHE

16 ans Conduite Accompagnée
17 ans – 18 ans Accès permis de conduire
Permis probatoire 2 ans + alcool 0.1 g/l
Stage Obligatoire si infraction

DI obligatoire si infraction depuis 1992
6 à 10 stagiaires
1998 : 5 471 stagiaires
Coût 426 €



Stage A
infraction alcool
Durée : 15 heures (18 X 50 min)
Psychologue

Stage V
autre infraction
Durée : 12 heures
(14 X 50 min; ½ H conduite)
Psychologue et enseignant conduite



■ ■ AUTRICHE ■

Permis probatoire 1992

- ↪ Diminution de 19.2 % des **permis**
- ↪ Diminution 18.7 % **accidentologie**
- ↪ Diminution 30.9 % infraction **alcool**
- ↪ Diminution de la **récidive**

Qualités des stagiaires / Réduction récidive :

- Primo infractionniste
- Faible spontanéité de participation
- Conduite peu émotionnelle
- Forte capacité à réfléchir sur comportement et habitudes
- Forte capacité à réfléchir sur stratégies durables / comportement



■ ■ FINLANDE

Permis en 2 phases depuis 1990

PHASE 1

École de conduite / Privée

30 leçons de 25 min + 20 H théorie

Examens théorique et pratique

Permis temporaire 24 mois

Conduite autonome Durée 6 à 24 mois

PHASE 2

Ecole conduite 1 jour :

65 000 stagiaires

Evaluation / Formation dérapage / Cours salle

250 €

Permis permanent





■ ■ FINLANDE

DI 1996

14 000 procédures

↳ Lettre avertissement

↳ Entretien avec un officier de police

↳ Possibilité d'interdiction de conduire (courte)

Effets de la réforme

Diminution accidentologie la seconde année

Introduction dans les contenu de **Auto évaluation & analyse styles de conduite**



■ ■ ALLEMAGNE ■

Permis à point = 18 points
Permis probatoire de 2 ans 1986 – 1990
+ 2 ans depuis 1999 si infraction
1974 : Registre Central des Infractionnistes Routiers

DI 1986

Lettre avertissement
Entretien avec un officier de police
Possibilité d'interdiction de conduire (courte)



Stages
généraux
formation
complémentaire

10 H
6 à 12 stagiaires
200 €
70 000 stagiaires
Enseignant de la conduite



■ ■ Allemagne – DI -

NAFA 11 H
6 à 12 stagiaires
1986 250 €
Alcool 5 700 stagiaires

10 H
ALPHA 6 à 12 stagiaires
1986 200 €
Alcool 2 800 stagiaires

Psychologue spécialiste en sécurité routière

Permis échelonné motocycliste 1986

Permis A Limité (24 mois)
Permis A

DRUGS
drogue
Expérimental



Stage Formation à la Sécurité Auto et Moto 1980

Stage facultatif de 8 heures
8 à 14 stagiaires
75 €
110 000 stagiaires



■ ■ RECOMMANDATIONS CENTRALES DAN

- Formation post permis **obligatoire** par étapes dans la **durée**
- **Post permis** différencié :
 - **Novices** pour une formation préventive générale
 - **Infractionnistes** : développer les niveaux 3 et 4
- **Permis probatoire** ; points au démerite, durée de 2 à 5 ans, Suivi des infractionnistes (**fichier central**)
- Ne pas développer les mécanismes de **surestimation**
- Développer le **feed-back**, groupes de 10 stagiaires
- Taux d'alcoolémie **Zéro** pour les novices
- Pas de **restriction** de vitesse ou couvre-feu pour novices
- **Système d'assurance qualité** des prestations post permis



■ ■ ■ ADVANCED 2002

Description et Analyse des formations post permis des conducteurs d'automobiles et de motocyclettes

Projet de recherche européen

CIECA Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile

Comité scientifique : 7 pays

Objectif du travail

Décrire et analyser les formations post permis en Europe, et élaborer des recommandations de mise en oeuvre





■ ■ LES AVANCÉES - 2002 - ■

👉 Reprise contenus et recommandations de **GADGET & DAN**

👉 Développement des **recommandations**

👉 Mise à jour des **déficits**
Réglementaires
Organisationnels
& pédagogiques

👉 **Propositions**
Contenus de formations post-permis
Contenus de formations de formateurs



■ ■ LES DÉFICITS

MOINS de 400 000 stagiaires post-permis en Europe
OR réduction **infraction, récidive et accident**

Déficit réglementaire

Faible ou non implication des pouvoirs publics

- ↪ Absence de réglementation
- ↪ Absence d'incitation
- ↪ Risque d'erreur des publics ciblés



↪ Déficit Organisationnel

- Absence de dispositif cohérent de formation
- Problème d'évaluation
- Émergence de dispositifs commerciaux
- Absence de transparence pour choix qualitatif des stages



LES DÉFICITS

Déficit Pédagogique

- ↪ Absence de **programme**
- ↪ Absence d'**objectifs** pédagogiques
- ↪ Absence de **contenus** pédagogiques
- ↪ Faiblesses des **compétences** pédagogiques
- ↪ Absence d'**évaluation** des pratiques
- ↪ Absence de **manuel de formation**



■ ■ LES PROPOSITIONS

Formation post-permis **OBLIGATOIRE** aux conducteurs Novices

Mettre en œuvre

- Une **réglementation** de l'ensemble du dispositif post-permis
- un dispositif cohérent de **formation des formateurs** (formation initiale et continue)
- Un système **d'évaluation** externe des stages proposés
 - ↳ Réduire les pratiques commerciales
 - ↳ Permettre aux « clients » de choisir les stages adaptés



■ ■ LES PROPOSITIONS PÉDAGOGIQUES

Dégager

- Programmes liés aux **publics**
- Objectifs pédagogiques autour de la **conscience du risque** liée à la réalisation des manœuvres
- Contenus centrés sur le **participant**

Utiliser

- **L'expérience** (pratique) pour aborder les **concepts**
- La **pratique** comme **amorce** du mécanisme d'**apprentissage** et non comme une finalité
- Les **4 niveaux** de la matrice



■ ■ LES PROPOSITIONS PÉDAGOGIQUES

Concernant le stage

- Développer l'**expérimentation** et non la maîtrise des situations de conduite
- Utiliser la **démonstration** de situations
- Varier les **lieux** Piste – Route – Salle
- Utiliser **scénarios réels** de conduite
- **Allonger** la durée de stage



■ ■ LES PROPOSITIONS PÉDAGOGIQUES

Concernant le Formateur

Développer les méthodes centrées sur le participant

- Animer et modérer pour favoriser **l'auto réflexion**
- La discussion de groupe
- Le feed-back
- Les styles de conduite
- Dégager les **écarts** entre **l'estimation** des capacités de conduite et les **capacités réelles** (AV / AP formation)
- Maîtriser les **effets de filtre** (formateur, message, stagiaire)



Évite la **sur-confiance**

Favorise la **prise de conscience de pratiques à risque**



■ ■ LABEL de QUALITÉ EUROPÉEN

N'a de sens que si les organisateurs de stages sont favorables aux principes de formation définis par **ADVANCED**

2002

MILAN 6 Pays
VIENNE 14 Pays

Les +

Dégage une référence
Favorise les objectifs
pédagogiques et sécuritaires

Les -

Complique la gestion
Augmente les coûts
Moyens de contrôles ?





**Retrouvez en téléchargement libre
certains des rapports cités**

**www.inserr.org
rubrique informations/téléchargements**

