

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT**

—  
Groupe d'Etude P.R.D.A.  
Accidents de la Route  
—

Service des Affaires Économiques  
DOCUMENTATION  
Réf. n° 638.P.

**ETUDE PILOTE**  
**DE PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS**  
**CONCERNANT LES ACCIDENTS DE LA ROUTE**

**ANNEXE 3 :**  
**FORMATION DES CONDUCTEURS**

février 1969

## FORMATION DES CONDUCTEURS

(Acquisition des connaissances  
pratiques et théoriques néces-  
saires pour la conduite sûre.  
Recherches pour l'amélioration  
de l'enseignement)

Le problème pédagogique posé par l'enseignement de la conduite consiste à rechercher et à mettre en oeuvre les moyens les plus efficaces pour faire acquérir aux automobilistes les connaissances, les aptitudes et les attitudes sociales permettant de circuler en sécurité.

Il semble que ce problème ne puisse être résolu que par la coordination d'un ensemble de moyens pédagogiques variés.

## PLAN

### I - CE QUI EXISTE

- 10 -Formation des conducteurs
- 11 -Actions et recherches pour l'amélioration de l'enseignement de la conduite.
- 12 -Aperçus sur les réalisations étrangères.
- 13 -Importance économique de la formation.

### II - LES MESURES QUI PEUVENT ETRE PROPOSEES

- 20 -Les Enseignants
- 21 -Le contenu de l'enseignement
- 22 -Les moyens pédagogiques
- 23 -La radio et la télévision.

### III - MESURES A PRENDRE POUR AMELIORER LA FORMATION DES CONDUCTEURS

- 30 -Problème de la Coordination et du Contrôle
- 31 -Evaluation des avantages et des inconvénients des différentes actions.

I - / CE QUI EXISTE ACTUELLEMENT /

10 - FORMATION DES CONDUCTEURS

101 - Rôle des divers Etablissements d'Enseignement

1011 - Portée de l'enseignement reçu dans les établissements

102 - Rôle des Autos-Ecoles

1021 - Enseignement du Code de la Route

1022 - Enseignement pratique

1023 - Examen du permis de conduire

103 - Rôle du S.N.E.P.C.

104 - Rôle des Armées

1041 - Leur rôle actuel

1042 - Les projets en cours de réalisation

11 - ACTIONS ET RECHERCHES POUR L'AMELIORATION DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

111 - Les travaux de l'ONSER

112 - Les activités de la Prévention Routière

1121 - Formation des moniteurs

1122 - Cours de perfectionnement et enseignements spécialisés

1123 - Réalisation de matériel pédagogique

1124 - Activités diverses et projets

12 - APERCUS SUR LES REALISATIONS ETRANGERES

13 - IMPORTANCE ECONOMIQUE DE LA FORMATION

131 - Auto-Ecoles

132 - Le S.N.E.P.C.

133 - Budgets consacrés à l'amélioration de la formation des conducteurs

1331 - ONSER

1332 - Prévention Routière

1333 - Les Armées

## 10 - FORMATION DES CONDUCTEURS

Certains Etablissements d'Enseignement, les Armées et les Auto-Ecoles jouent actuellement un rôle dans la formation des conducteurs.

### 101 - Rôle des divers Etablissements d'Enseignement

La loi du 26 Juillet 1957 rend obligatoire l'enseignement du code de la route : il doit être "incorporé dans le programme des divers ordres d'enseignement".

Plusieurs décrets, arrêtés et circulaires précisent les modalités de cet enseignement. Il n'est en fait organisé que dans les classes primaires. Il semble être peu répandu dans l'enseignement secondaire et n'existe pas encore dans l'enseignement supérieur.

Cet enseignement peut être sanctionné par un brevet. Il existe des manuels qui traitent du programme fixé par les textes réglementaires.

#### 1011 - Portée de cet enseignement

Il vise à protéger les enfants contre les dangers de la circulation mais aussi à leur donner des éléments de base et une motivation qui augmentera l'efficacité d'autres formations reçues par la suite.

Il est permis de penser que toutes les possibilités offertes par la loi du 26 Juillet 1957 n'ont pas été exploitées.

### 102 - Rôle des Auto-Ecoles

La presque totalité des candidats à l'examen du permis de conduire suivent les cours d'une Auto-Ecole.

L'influence du moniteur sur les connaissances, les aptitudes et les opinions du futur conducteur peut être très importante. Cette influence tend à augmenter encore avec la diminution de l'âge moyen des élèves.

Le décret du 15 Décembre 1958 (article 243 du Code de la Route) a rendu obligatoire pour les moniteurs la possession du Certificat d'Aptitudes Professionnelles et Pédagogiques. La création de ce certificat avait pour but une élévation du

niveau de l'enseignement dispensé par les Auto-Ecoles. Il semble que des progrès restent à faire pour améliorer les conditions de la préparation du C.A.P.P.. Le décret du 5 Février 1969 qui régleme la formation des moniteurs doit paraître très prochainement.

### 1021 - Enseignement du Code de la Route

Le Code de la Route est plus un texte juridique qu'un manuel d'enseignement.

Des éditeurs spécialisés ont publié à l'intention des candidats à l'examen du permis de conduire des extraits du code correspondant au programme de cet examen.

La valeur pédagogique de la plupart de ces opuscules est faible. (1) L'essentiel de leur contenu est constitué par les questions pouvant être posées à l'examen, accompagnées des "bonnes réponses". C'est une invitation à un "bachotage" qui laisse bien peu de chances à une compréhension raisonnée de règles utiles.

Il faut noter que le questionnaire que l'on pose à l'examen du permis de conduire a été fait pour servir de guide aux examinateurs et non pour être appris mot à mot par les candidats au permis.

Certains moniteurs font des cours collectifs de Code. Ces cours consistent le plus souvent à faire répéter aux élèves les réponses apprises par coeur et à leur enseigner la signification des signaux. Il est exceptionnel que les diverses règles de circulation soient analysées et que leur importance pratique soit mise en valeur. Il est plus fait appel à la mémoire qu'à la compréhension, ce qui a pour résultat de donner aux futurs conducteurs une perception fautive d'une réglementation qu'ils se hâtent d'oublier dès que l'examen est passé.

Ajoutons que les parties du programme intitulées "Notions pratiques de conduite" et "Comportement des conducteurs" sont assez souvent négligées.

---

(1) Quelques-uns ont une certaine valeur pédagogique, il en est ainsi du Guide Ecole Egé, du Code Rousseau, du Code Viette, du Codoroute Millaud etc..., mais ils n'empêchent pas le "Bachotage".

1022 - Enseignement pratique de la conduite

Ce sont encore les exigences de l'examen, et elles seulement, qui déterminent le contenu et la forme de l'apprentissage. L'élève est entraîné à exécuter les manoeuvres qui lui seront demandées. Souvent, il parcourt plusieurs fois le circuit de l'épreuve de circulation. Dans certains cas, on le prépare en fonction des exigences particulières à tel examinateur.

En général, le futur conducteur ne reçoit aucune préparation à la circulation sur route, à allure normale, ni à la circulation de nuit.

Une épreuve sur route est pourtant prévue depuis le 1.4.67, mais elle n'est pas encore toujours appliquée, le cadre juridique de cette action existe donc. Il est en outre question de ne plus interdire aux auto-écoles d'emprunter certaines routes dites "rapides".

L' idée la plus fréquemment exprimée est que le véritable apprentissage de la conduite se fasse (s'il se fait) après l'examen, c'est-à-dire aux risques et périls du nouveau conducteur et des autres usagers.

1023 - L'examen du permis de conduire

Les examinateurs sont recrutés par le Service National des Examens du Permis de Conduire.

L' examen comporte deux épreuves, l'une pratique, l'autre orale, dont les résultats sont indépendants. On ne saurait trop insister sur l'importance de cet examen puisque c'est lui qui détermine le niveau et la qualité des efforts faits par les futurs conducteurs aussi bien que par les moniteurs des auto-écoles.

103 - Rôle du S.N.E.P.C.

Le Service National des Examens du Permis de Conduire a été créé en 1959. N'étant pas doté de la personnalité juridique, il était attaché à l'U.N.A.T (Union Nationale des Associations du Tourisme) chargé par l'Etat de recruter des experts, d'organiser les examens et d'enregistrer les permis depuis 1924.

.../.3 bis

A la suite de la demande du Président de l'U.N.A.T. au Ministère de l'Équipement de décharger son organisme de la gestion du S.N.E.P.C., il est décidé de créer un établissement public à caractère administratif (art. 89 de la loi de finance de 1968).

On en est actuellement à l'élaboration des décrets qui permettront le fonctionnement de ce nouveau service.

Le S.N.E.P.C. est donc chargé de recruter les Inspecteurs du permis de conduire. Les conditions de recrutement sont assez strictes, les candidats doivent avoir entre 35 et 55 ans, n'avoir jamais appartenu à une école de conduite, posséder la collection complète des permis de conduire civils le plus ancien devant remonter à plus de 10 ans, ils doivent enfin passer un examen et faire un stage avant d'être titularisé.

Le rôle des Inspecteurs est de vérifier les connaissances des candidats au permis de conduire.

On peut noter que la plupart des Inspecteurs sont d'anciens militaires et que leur recrutement est plutôt fondé sur des critères de moralité.

#### 104 - Rôle des Armées

##### 1041 - Son rôle actuel

Au fur et à mesure qu'elles devenaient plus motorisées, les armées ont organisé les formations nécessaires à leurs besoins en conducteurs. La préparation du brevet militaire de conduite est souvent plus méthodique et plus complète que celle du permis civil. En 1967, 61.778 jeunes gens ont demandé la conversion du brevet militaire en permis civil.

D'autre part les armées ont souvent favorisé l'organisation de diverses épreuves qui incitent les militaires à améliorer leurs connaissances du Code et des règles pratiques de conduite.

##### 1042 - Les projets en cours de réalisation

Récemment le Ministre des Armées a décidé que "l'éducation en matière de prévention routière fait partie intégrante du programme d'instruction".

.../...

Cette décision ouvre de larges perspectives et des études sont en cours pour déterminer les modalités de cet enseignement qui sera donné systématiquement à l'ensemble des militaires.

11 - ACTIONS ET RECHERCHES POUR L'AMELIORATION DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CONDUITE

111 - Les travaux de l'ONSER

Un certain nombre de recherches faites par l'ONSER et publiées dans les Cahiers d'Etudes sont importantes pour l'amélioration de l'enseignement puisqu'elles visent à déterminer exactement les connaissances, et les ignorances des automobilistes.

On peut citer "quelques aspects psycho-sociologiques de la vitesse", des études sur les comportements des conducteurs...

Actuellement, les travaux de la section psychologique de l'ONSER s'orientent de plus en plus vers les problèmes posés par la pédagogie de la conduite.

On peut citer les recherches en cours sur la connaissance de la signalisation sur les comportements aux intersections.

D'autre part, l'utilisation éventuelle de l'enseignement programmé est étudiée. Un projet de manuel a été rédigé. La création d'une auto-école expérimentale est envisagée (1).

Le but de ces travaux est la substitution progressive d'une pédagogie raisonnée à l'empirisme traditionnel.

112 - Les activités de la Prévention Routière

La Prévention Routière a développé de plus en plus largement au cours des dernières années des activités plus spécialement pédagogiques.

.../...

---

(1) Ce projet sera plus largement exposé dans la IIIe partie.

1121 - Formation des moniteurs de conduite

Dès 1957 a été créé un centre de perfectionnement qui a reçu, pour des stages d'une semaine, plus d'un millier de moniteurs en exercice.

Depuis 1961, fonctionne le Centre National de Formation de Moniteurs qui assure, par un enseignement par correspondance d'une durée de deux mois suivi d'un stage à temps complet de cinq semaines, la préparation du CAPP de moniteurs.

En février 1969, le Centre a reçu 42 stages, soit plus de 1600 élèves.

1122 - Cours de perfectionnement d'enseignements spécialisés

Le centre de la Prévention Routière organise des leçons supérieures pour le perfectionnement des automobilistes.

D'autre part, il assure chaque année un perfectionnement spécialisé de plusieurs centaines de conducteurs professionnels, en particulier les conducteurs d'ensembles articulés.

1123 - Réalisation de matériel pédagogique

La Prévention Routière a réalisé divers films et séries de diapositives. Elle a publié divers documents et ouvrages pédagogiques.

1124 - Activités diverses et projets

Le Concours National Scolaire, les 244 pistes d'éducation routière, les challenges et concours organisés pour les adolescents, les jeunes conducteurs et les militaires peuvent être considérés comme des moyens favorisant la formation des conducteurs.

La Prévention Routière a récemment créé à Montlhéry un Centre de Formation et de Perfectionnement qui recevra pour des stages de durées diverses toutes les personnes dont la profession implique des responsabilités en matière de sécurité à la circulation.

.../...

12 - APERCU SUR LES REALISATIONS ETRANGERES

Les problèmes posés par la formation des conducteurs sont en rapide évolution dans la plupart des pays étrangers, de plus, ils relèvent souvent de décisions locales ou régionales, il est donc malaisé d'avoir une vue exacte des réalisations étrangères en ce domaine.

13 - IMPORTANCE DU SECTEUR ECONOMIQUE DE LA FORMATION

131 - Importance économique des Auto-Ecoles

Actuellement un recensement des Auto-Ecoles est en cours, on en connaîtra prochainement les résultats. Le nombre des permis attribués chaque année étant proche de 900.000, on peut évaluer le chiffre d'affaire global des Auto-Ecoles à environ 500 millions.

132 - Service National des Examens du Permis de Conduire

Les droits d'examen s'élèvent à 15 Fr. En prenant comme base 3.000.000 d'examens des permis A B C D F et 25.000 permis A1 cela représente 45 millions de recettes. Il ne faut pas, en outre, oublier les droits de timbres du permis de conduire qui s'élèvent à 50 Fr depuis le 1er/7/68 mais qui ne sont pas comptabilisés dans ces ressources.

Le budget des dépenses du S.N.E.P.C. était de 24 millions de francs en 1968, il est évalué à 26 millions 500 pour 1969. La presque totalité des dépenses sont des dépenses de salaires.

Le S.N.E.P.C. est un service très rentable pour l'Etat.

133 - Budgets consacrés à des actions et recherches sur la formation des conducteurs

1331 - L'O.N.S.E.R.

En 1968 sur un budget total de 2 millions 8 la partie réservée aux études psychologiques s'élevait à 700.000 francs, ce qui représentait le quart du budget total.

.../...

En 1969 les prévisions de dépenses des études psychologiques sont de 807.000 francs et le budget total de 3 millions 2, ce qui représente 26 % environ du budget total.

#### 1332 - La Prévention Routière

Il est difficile d'évaluer le budget exact consacré par la Prévention Routière à la formation des conducteurs parce qu'il n'est pas séparé de celui des manifestations et de la propagande. Il dépasse sans doute six millions, ce qui représenterait environ le tiers du budget total.

#### 1333 - Les Armées

Il n'est pas possible de connaître le budget réservé à la formation des conducteurs car il est compris dans le budget général des carburants.

II - LES MESURES QUI PEUVENT ETRE PROPOSEES/

20 - LES ENSEIGNANTS

201 - Dans le cadre du Ministère de l'Education Nationale

2010 - au niveau<sup>du</sup> primaire

2011 - au niveau<sup>du</sup> secondaire

2012 - dans l'enseignement technique

2013 - dans l'enseignement supérieur

202 - Dans le cadre du Ministère des Armées

203 - Dans le cadre du Ministère de l'Equipement et du Logement

2030 - la formation des moniteurs de conduite

2031 - le contrôle des Autos-Ecoles

2032 - l'examen du permis de conduire

20320 - l'examen, forme et contenu

20321 - principe de la caducité du permis de conduire

20322 - les examinateurs

21 - LE CONTENU DE L'ENSEIGNEMENT

210 - Les connaissances

2100 - la réglementation

2101 - les connaissances non incluses dans les textes officiels

211 - la maîtrise du véhicule

212 - les opinions et attitudes sociales

22 - LES MOYENS PEDAGOGIQUES

220 - Les programmes et le matériel pédagogique

2200 - les programmes

2201 - le matériel imprimé

2202 - les "aides audio-visuels"

23 - LA RADIO ET LA TELEVISION

II - LES MESURES QUI PEUVENT ETRE PROPOSEES/

20 - LES ENSEIGNANTS

La qualité d'une formation est d'abord liée à la qualité de ceux qui enseignent. Un bon enseignement de la conduite ne peut avoir comme seule motivations un souci pécuniaire ou la "bonne volonté". Il doit être dispensé par des pédagogues convaincus parce qu'ils ont eux-mêmes reçu une formation suffisante.

201 - Dans le cadre du Ministère de l'Education Nationale

Le rôle traditionnel de l'Education Nationale est de préparer tous les citoyens à répondre aux exigences de la vie en société. Naguère, l'évolution de la société a rendu nécessaire pour tous un minimum de connaissances scolaires. Maintenant elle rend nécessaire pour tous l'apprentissage de la conduite sûre des véhicules automobiles. La loi du 26 Juillet 1957 a été votée dans cet esprit.

2010 - au niveau du primaire

Le problème est celui de la formation des instituteurs et institutrices. A long terme, il sera résolu par l'inclusion de la pédagogie de la sécurité dans l'enseignement supérieur qui préparera les maîtres. Des à présent, il est possible de fournir aux instituteurs et aux institutrices une documentation sur cette partie du programme qui les aiderait pour la préparation de leurs cours et attirerait leur attention sur la valeur formatrice générale de l'enseignement de la sécurité.

On pourrait utiliser les possibilités offertes par les stages et conférences pédagogiques.

On pourrait détacher auprès d'organismes spécialisés dans la prévention, quelques enseignants qui recevraient une formation complète et seraient, par la suite, auprès de leurs collègues, des conseillers en matière de sécurité de la circulation.

.../..

### 2011 - au niveau du secondaire

Comme les instituteurs et institutrices, les professeurs pourront recevoir une formation spéciale au cours de leurs études supérieures. Dès à présent, ils pourraient disposer d'une documentation adaptée à la discipline. Il ne s'agit, en effet, pas tant de demander aux professeurs d'enseigner la sécurité routière "en plus", que de les aider à intégrer à leur enseignement habituel les connaissances et les idées indispensables pour circuler en sécurité.

Les élèves âgés de 16 ans au moins pourraient recevoir, de la part de professeurs spécialisés ou en faisant appel à des concours extérieurs, un enseignement les préparant directement à l'examen du permis de conduire.

D'autre part, des activités favorisant la sécurité pourraient être suggérées aux responsables des foyers socio-culturels des Etablissements. Les Associations de Parents d'Elèves apporteraient certainement leur concours à ces initiatives.

### 2012 - dans l'enseignement technique

Il semble particulièrement facile d'intégrer la formation du conducteur aux programmes des divers établissements d'enseignement technique. La préparation des Certificats d'Aptitude Professionnelle comporte obligatoirement l'acquisition de notions de prévention des accidents, on pourrait développer cette partie en y incluant systématiquement l'enseignement de la sécurité routière et faire porter fréquemment les questions d'examen sur cette matière.

### 2013 - dans l'enseignement supérieur

Ce rôle que peut avoir l'enseignement supérieur pour la formation des maîtres a déjà été signalé. On peut envisager aussi de favoriser des recherches concernant la pédagogie de la conduite et même la création d'unités d'enseignement portant sur la prévention et sa pédagogie. Cette dernière mesure permettrait la formation méthodique de spécialistes de la sécurité et de la circulation qui seraient préparés à une étude objective des problèmes et aux synthèses nécessaires. (1)

(1) Ceci sera étudié plus en détail dans le chapitre sur l'Organisation de la Recherche.

202 - Dans le cadre du Ministère des Armées

La récente décision du Ministre des Armées intégrant l'éducation routière dans la formation normale des soldats ouvre de larges perspectives.

Des commissions Armées-Prévention Routière sont au travail pour l'élaboration des programmes et l'organisation de l'enseignement.

On ne peut que souhaiter le développement de cette action et la favoriser.

203 - Dans le cadre du Ministère de l'Équipement et du Logement

Le Ministre de l'Équipement et du Logement dispose de pouvoirs qui lui confèrent des responsabilités dans trois domaines essentiels : formation des moniteurs d'auto-écoles, contrôle des auto-écoles et examen du permis de conduire.

2030 - La formation des moniteurs de conduite

Les articles R 243 à R 247 permettent une réglementation de la formation des moniteurs et de l'organisation des examens du Certificat d'Aptitude Professionnelle et Pédagogique. Dans ces deux domaines des progrès rapides peuvent être faits. Les établissements qui forment les futurs moniteurs devraient présenter des garanties qu'il est désormais possible d'exiger. Le C.A.P.P., après dix années d'existence, peut être réformé pour mieux correspondre à la situation actuelle.

2031 - Contrôle des Auto-Ecoles

Les articles R 243 à R 247 du Code de la Route permettent aussi un contrôle des conditions d'exercice de l'enseignement. Il n'est pas évident que le libre jeu de la concurrence commerciale soit suffisant pour assurer le meilleur développement d'un enseignement qui doit atteindre l'ensemble de la population.

Il y a lieu de favoriser la collaboration entre les auto-écoles d'une même localité.

.../..

On peut instituer une inspection des auto-écoles qui veillera à la qualité de l'enseignement dispensé.

L'abaissement de l'âge moyen des élèves préparant l'examen du permis de conduire doit permettre un rapprochement et une collaboration entre les divers établissements d'enseignement recevant des adolescents et les auto-écoles.

#### 2032 - L'examen du permis de conduire

Il apparaît comme une pièce maîtresse du système pédagogique formant les futurs conducteurs. En l'améliorant, il semble qu'on agirait ipso facto sur l'enseignement.

Certes, le poids d'habitudes déjà anciennes, ainsi que l'accumulation de petits intérêts de toutes sortes rend difficile une transformation rapide et profonde du mode d'attribution du permis de conduire. Cependant, l'importance qu'un examen vraiment adapté aux exigences de la circulation actuelle pourrait avoir sur la sécurité incite à entreprendre cette transformation, ne serait-ce, dans un premier temps, que d'une façon partielle et expérimentale.

#### 20320 - L'examen, forme et contenu

Malgré quelques progrès récents, l'examen n'a pas été radicalement modifié depuis le temps lointain où il ne concernait qu'une infime proportion de la population.

On peut assez vite instituer une vérification collective des connaissances théoriques, par examen écrit ou questionnaires, pour tous les candidats, ayant, par exemple, moins de vingt ans. Le succès à cet examen dispenserait de l'interrogation traditionnelle au moment de l'attribution du permis. Le programme de cet examen pourrait être beaucoup plus approfondi et étendu que celui de l'interrogation habituelle ; les résultats en seraient plus objectifs.

L'examen pratique pourrait comporter plusieurs épreuves indépendantes : circulation en agglomérations, manoeuvres, conduite sur route, peut-être conduite de nuit. Ces épreuves pourraient être notées objectivement au moyen de fiches de contrôle.

.../..

Pendant une première période, il pourrait exister conjointement deux sortes d'examens pour le permis de conduire : les candidats ayant plus de 21 ans, par exemple, passeraient l'examen traditionnel, amélioré autant que possible, les candidats ayant entre 18 (peut-être 17) et 21 ans, passeraient un examen beaucoup plus complet. Après un certain nombre d'années, ce dernier examen serait seul conservé pour tous.

On peut penser que l'introduction, par les diverses épreuves, de moyen de contrôle des connaissances utilisant les méthodes audiovisuelles, faciliteront l'organisation d'examens rapides et objectifs.

Le permis de conduire tend à être de moins en moins un privilège accordé définitivement. L'organisation de sessions d'examens spéciales pour les automobilistes dont le permis a été suspendu serait une mesure particulièrement souhaitable.

#### 20321 - Principe de la caducité du permis de conduire

Il existe pour les conducteurs de poids lourds. Ces derniers sont tenus de passer une visite médicale périodique devant une Commission départementale. Une liste médicale des incapacités à la conduite des poids lourds a été établie, elle est très longue mais comporte pourtant des lacunes.

Il serait bon d'envisager une réorganisation de ce système et une révision de la liste. On pourrait également étendre ces mesures aux conducteurs des véhicules légers qui ne sont pas encore concernés sauf dans le cas d'une suspension du permis de conduire où le conducteur impliqué peut être appelé à passer une visite médicale.

#### 20322 - Les examinateurs

Malgré de récentes mesures prises pour que leur recrutement soit plus sévère, les examinateurs actuels sont encore l'objet de nombreuses critiques qui ne sont pas toutes le fait de candidats malheureux.

.../...

Il semble que le principe même de leur recrutement soit à mettre en cause. Comme pour tous les autres enseignements les personnes les plus compétentes pour contrôler les connaissances acquises devraient être les enseignants eux-mêmes. L'amélioration de leurs qualités et de leur indépendance doit permettre d'arriver assez vite à cette situation normale.

On peut envisager aussi de faire contrôler l'examen par des automobilistes compétents dont la profession est par ailleurs une garantie de sérieux et d'objectivité, et qui constitueraient une sorte de jury.

## 21 - LE CONTENU DE L'ENSEIGNEMENT

Actuellement, la préparation à la conduite se résume à la préparation de l'examen du permis de conduire. Le succès à cet examen suppose : la manipulation, dans des conditions faciles, des principales commandes du véhicule, ainsi que la mémorisation de la signification des panneaux de signalisation, des réponses à quelques questions portant sur le code de la route, et, accessoirement sur le comportement du conducteur et la conduite.

Un important progrès serait atteint, si le programme était plus étendu et plus pratique. On peut penser qu'un programme mieux conçu, et mieux enseigné, demanderait moins d'efforts aux candidats puisqu'on ferait moins appel à leur mémoire et plus à leur compréhension de données simples.

Bien conduire exige des connaissances, des comportements habituels et des attitudes sociales.

### 210 - Les Connaissances

Elles doivent porter sur la réglementation et sur les circonstances de la conduite.

#### 2100 - La réglementation

Le contenu des différents textes officiels concernant le véhicule, le conducteur et les opérations de la conduite (démarrer, tourner, dépasser etc...) doit être enseigné comme un ensemble de principes et de règles ayant une valeur pratique et dont il faut comprendre l'origine et la portée.

.../..

Il est possible de les articuler autour de quelques notions générales dont ils découlent avec évidence. Les textes que doit respecter l'automobiliste compétent tirent leur force de celle des choses et non pas de l'existence d'un appareil répressif.

2101 - Les connaissances non incluses  
dans les textes officiels

La connaissance du contenu des textes est nécessaire mais non suffisante. L'automobiliste doit être informé d'autres conditions de la sécurité. Ces informations sont relatives à la physique (énergie cinétique, force centrifuge, adhérence) à la physiologie et à la psychologie (fatigue, éblouissement, intoxications, etc...) à la météorologie (intempéries). Elles seraient enseignées à un niveau très concret et très pratique. Il serait souhaitable d'inclure dans cette partie du programme des notions concernant les premiers soins aux blessés et le comportement en cas d'accidents.

211 - La maîtrise du véhicule

Le futur automobiliste doit être armé pour faire face aux diverses difficultés de la conduite. Il doit apprendre systématiquement à apercevoir vite les dangers de la circulation et à ajuster sa vitesse aux circonstances.

Il doit être au moins initié aux "tactiques d'urgence" qui permettent d'éviter l'accident ou d'en réduire la gravité.

212 - Les opinions et attitudes sociales

Tout au long de sa formation le conducteur doit acquérir les opinions générales sur la circulation et la prévention ainsi que les attitudes sociales qui lui donneront l'esprit de sécurité et le civisme souhaitables.

Cette formation de la conscience de l'automobiliste doit être la conséquence naturelle de la qualité du programme enseigné et de la valeur pédagogique des enseignants plutôt que le résultat d'une éducation à intention directement moralisatrice dont la portée est le plus souvent décevante, sinon négative.

## 22 - LES MOYENS PEDAGOGIQUES

Il est sans aucun doute difficile de mettre rapidement en oeuvre un nombre suffisant d'enseignants ayant reçu la formation nécessaire.

Il est heureusement possible de pallier cette difficulté en élaborant et en distribuant largement des moyens pédagogiques de qualité dont l'utilisation serait contrôlée.

### 220 - Les programmes et le matériel pédagogique

#### 2200 : Les programmes

Il en a déjà été traité à propos du contenu de l'enseignement (21) ; cependant il faut considérer qu'un programme précis, fondé sur une analyse des buts de l'enseignement ainsi que des capacités et de la motivation des élèves, constitue déjà un moyen pédagogique important quel que soit le mode de transmission de ce programme.

Les méthodes modernes de préparation de l'enseignement "programmé" sont utilisables pour l'élaboration de "progression" qui faciliteraient les efforts des enseignants et ceux des élèves. L'application de ces méthodes à la formation des automobilistes a déjà été entreprise, elle devrait être poursuivie et développée. Elle aboutirait rapidement à l'édition de matériel imprimé et d'"aides audio-visuels" dont la diffusion transformerait profondément l'enseignement de la conduite.

#### 2201 : Le matériel imprimé

Il existe déjà un manuel destiné aux classes primaires. D'autres ouvrages font défaut : livres pour la préparation des maîtres, manuels pour les adolescents, pour les adultes candidats à l'examen du permis de conduire. Certains de ces manuels pourraient être "programmés".

Il est possible de préparer une série de jeux de fiches pédagogiques qui guideraient tous ceux que leurs fonctions appellent à participer à la formation et à l'information des conducteurs (enseignants des divers niveaux et des diverses disciplines, moniteurs, conférenciers, etc...) Certaines de ces fiches mettraient en évidence la liaison possible entre les matières traditionnellement enseignées dans les écoles et la prévention des accidents.

### 2202 : Les "aides audio-visuelles"

La formation du conducteur doit être très concrète : il faut lui apprendre à voir, à prévoir et à agir juste et vite. L'utilisation de projections fixes ou animées est particulièrement indiquée.

Les séries de diapositives, lorsqu'elles sont bien faites et bien employées sont un outil pédagogique efficace et peu coûteux. Le film animé offre de très grandes possibilités. Il est irremplaçable pour la présentation de situations de conduite et l'apprentissage des "tactiques d'urgence". La réalisation de séries de films très courts, "ponctuels", présentés en cassettes a déjà été entreprise par l'Institut Pédagogique National. Cette utilisation du film semble très efficace.

### 2203 : Facilités pédagogiques diverses

Les pistes d'Education Routière de la Prévention Routière, dont le nombre dépasse 200, sont un exemple de ce qui pourrait être fait dans des domaines proches. Il est probable que les premières leçons au volant seraient plus efficaces si elles pouvaient être données sur des pistes ou des enceintes séparées de la circulation publique.

Les véhicules utilisés pour l'enseignement pourraient être mieux adaptés s'ils étaient munis de contrôles supplémentaires et de moyens d'enregistrement.

Les simulateurs de conduite sont des instruments pédagogiques assez complexes mais qui peuvent rendre d'importants services particulièrement pour l'enseignement collectif à des adolescents.

### 23 - LA RADIO ET LA TELEVISION

Leur rôle est surtout l'information, cependant à des heures de faible écoute, des cours pourraient être diffusés soit à l'intention des candidats à l'examen du permis de conduire (il en existe en permanence plusieurs centaines de milliers) soit à l'intention des enseignants de la conduite.

.../...

III

MESURES A PRENDRE POUR AMELIORER LA FORMATION  
DES CONDUCTEURS

30 - PROBLEME DE LA COORDINATION ET DU CONTROLE

- 301 - Contrôle de l'Education Nationale
- 302 - Contrôle des Autos-Ecoles

31 - EVALUATION DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS DES  
DIFFERENTES ACTIONS

310 - Généralités

311 - Coûts et rentabilité d'une formation améliorée

3110. Coût d'une amélioration de la formation  
des conducteurs

31100. Amélioration de la formation des  
maîtres des divers établissements  
d'enseignement

31101. Formation des moniteurs de conduite  
et CAPP

31102. Examen du permis de conduire

31103. Coût de l'enseignement lui-même

31104. Elaboration et diffusion de  
matériel pédagogique

3111. Rentabilité de la formation

31110. Résultats obtenus aux Etats-Unis

31111. Formation des conducteurs profes-  
sionnels

31112. Formation, condition de la renta-  
bilité des autres mesures de  
sécurité

312 - Programme d'Etudes et de Recherches

3120. Recherche d'une corrélation entre le degré  
de formation et les comportements des  
conducteurs

3121. Recherches destinées à améliorer la for-  
mation des conducteurs

31210. Programme souhaitable de recherches

31211. Modalités pratiques de réalisation  
du programme

31212. Avantages à en attendre

31213. Mise en place du programme

31214. Développement dans le temps

3122. Recherches permettant de mesurer les  
relations entre un enseignement adapté et  
le nombre des accidents

Les mesures qu'on peut proposer doivent, pour être efficaces, s'appuyer sur les résultats de recherches et d'études méthodiques, L'élaboration d'une pédagogie nouvelle et des moyens nécessaires pour assurer économiquement sa diffusion de masse implique qu'on fasse la critique des idées et des méthodes insuffisantes qu'une longue habitude a renforcées et qu'on apporte des notions et des perspectives nouvelles qui puissent être progressivement assimilées. Il y a donc lieu de développer les recherches pédagogiques commencées par l'ONSER et de promouvoir les applications et les expériences faites déjà, sur une assez large échelle, par la Prévention Routière.

Cependant une centralisation et une coordination des études portant sur le contenu et les méthodes de l'enseignement de préparation à la conduite ne sera pas suffisant. Il faut encore que les applications soient coordonnées et que toutes les initiatives soient connues et dirigées de telle façon qu'un véritable système pédagogique soit mis en place. Il est bien évident que le fonctionnement de ce système devra être l'objet de contrôles qui en assureront l'efficacité.

### 30 - COORDINATION ET CONTROLE

La coordination et le contrôle peuvent sans doute être réalisés par l'établissement d'un nouveau réseau de communications entre des personnes et des institutions qui existent déjà mais dont les efforts ne sont pas au niveau souhaitable, qui sont mal informées et qui agissent en ordre dispersé.

Il semble que l'Administration doive jouer un rôle actif dans la conception de la pédagogie de l'enseignement et dans le contrôle des auto-écoles.

Il serait utile de nommer un responsable de l'enseignement de la conduite et du contrôle des auto-écoles. La solution la plus efficace serait peut-être de faire exercer ce contrôle dans le cadre de la Direction des Routes au Ministère de l'Equipement par la sous-direction de la Réglementation et de l'Exploitation. (1)

(1) Ce point est traité avec plus de détail dans le chapitre de l'Organisation de la recherche.

301 - Contrôle de l'Enseignement donné dans le cadre  
de l'Education Nationale

Il doit porter sur la formation des enseignants et sur l'enseignement donné.

C'est certainement le plus facile à mettre en place puisqu'il existe déjà pour les autres matières.

Il faudrait que les inspecteurs qui en seront chargés soient en relation avec l'organe de coordination et de contrôle de la formation des conducteurs.

302 - Contrôle des Auto-écoles

Quelle sorte de contrôle faut-il exercer sur les auto-écoles?

Il doit porter sur les moniteurs, sur l'enseignement qu'ils donnent, sur les moyens dont ils disposent.

Comment organiser ce contrôle?

On pourrait imaginer un système de conventionnement des auto-écoles analogues à celui des écoles privées.

Il pourrait être effectué par des personnes ayant d'autres fonctions et qui recevraient la formation et les instructions nécessaires. (1)

30 - EVALUATION DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS DES  
DIFFERENTES ACTIONS

La mise en place d'un système pédagogique cohérent pour la formation des conducteurs demande d'entreprendre un certain nombre d'actions. Mais il faut se demander quelles sont les actions les plus rentables et par lesquelles on doit commencer.

(1) Voir le chapitre de l'Organisation de la Recherche

.../...

310 - Généralités

Pour choisir parmi les diverses actions qu'il est possible de mettre en oeuvre, on caractérise chaque programme par des indicateurs de programme.

Ainsi le programme d'un enseignement sera caractérisé par les moyens pédagogiques dont disposent les auto-écoles pour le donner, par le nombre d'auto-écoles qui l'enseignent, etc...

Toute action porte sur un groupe cible et son résultat est caractérisé par un indicateur d'impact.

Si on reprend le même exemple l'indicateur d'impact pourra être le nombre de ceux qui auront obtenu le permis de conduire après avoir reçu cet enseignement.

Il s'agit ensuite d'étudier les relations entre ces deux sortes d'indicateurs et les objectifs de sécurité routière (ou indicateurs d'efficacité) que l'étude PRDA sur les accidents de la route s'est fixée, c'est-à-dire la réduction du nombre des accidents, des blessés, des morts, des infractions, etc...

Parmi les indicateurs de programme on peut retenir :

- le nombre d'auto-écoles - Il est évident qu'il n'y a pas actuellement de corrélation entre le nombre d'auto-écoles et la qualité de l'enseignement.

- Le nombre de moniteurs d'auto-écoles ayant reçu une formation adaptée.

- Le nombre d'heures de cours pour réussir le permis. Il n'y a pas non plus de corrélation entre le nombre d'heures d'apprentissage, puisque l'enseignement n'est pas adapté, et la qualité de bon conducteur.

- Le nombre d'examineurs qualifiés

- Les indicateurs caractérisant les moyens pédagogiques :

nombre de films d'enseignement

nombre de simulateurs

nombre de pistes ou enceintes séparées de la circulation publique etc...

- Dépense globale de formation par an
- nombre d'heures consacrées à l'enseignement du Code de la Route dans les écoles
- Etc...

Parmi les indicateurs d'impact :

- Le nombre d'élèves ayant passé l'examen du permis de conduire.
- Le pourcentage des admis à la première session

Actuellement ce pourcentage est peu significatif, pour qu'il le devienne il faudrait que l'examen du permis de conduire permette de mieux juger les aptitudes des candidats. Le résultat de l'examen est un succès ou un refus; il faudrait trouver des critères qui permettent de noter les conducteurs sur leurs aptitudes à la conduite. On aurait ainsi un moyen pour mesurer la qualité des conducteurs.

Une étude sur ce problème se fait actuellement en Grande Bretagne :

Parmi les diverses méthodes utilisées pour noter le comportement du conducteur, S.W. QUESNAULT, du Road Research Laboratory, a choisi d'utiliser la méthode suivante :

- le conducteur observé conduit sa propre voiture sur un circuit routier normal préalablement reconnu par l'expérimentateur.
- la feuille d'observation, ou check-list, est un tableau à double entrée :
  - . horizontalement elle porte les portions du circuit
  - . verticalement elle porte les observations.

Le circuit est divisé en parties correspondant soit à des zones à vitesse limitée ou libre, soit à des zones différenciant par le tracé de la route (2 voies, 3voies, autoroutes, etc...) ou par le caractère rural, urbain, suburbain.

Les points de comportement notés sont les suivants : vitesse moyenne en l'absence de gêne, usagers dépassés, usagers dépassant, emploi des avertisseurs sonores ou lumineux, utilisation du rétroviseur, distance aux véhicules suivis, météo et visibilité, état du conducteur (tendu ou détendu),

.../...

observation à droite et à gauche aux intersections, types de manoeuvres inhabituellement constatées chez les conducteurs, presque-accidents, risques, pertes d'attention.

Les mesures sont relevées par 2 observateurs, l'un assis à l'avant notant la plupart des points, celui placé à l'arrière indiquant au sujet la route à suivre et surveillant l'usage du rétroviseur.

L'intérêt de cette méthode est que :

- Le sujet est dans une situation très proche de la conduite réelle, il n'est gêné par aucun appareillage.

- L'observateur assis à l'avant enregistre le comportement du sujet par rapport à un nombre déterminé de points, aux mêmes endroits du circuit pour tous les sujets.

- L'observateur situé à l'arrière peut converser avec le conducteur si celui-ci désire parler.

- Les renseignements obtenus sont systématiques et objectifs.

Diverses expériences réalisées par S.W. QUESNAULT montrent qu'en effet les mesures ainsi réalisées sont utilisables et interprétables. Ce chercheur a en effet pu montrer des différences entre des conducteurs "nouveaux" et des conducteurs ayant eu des accidents.

Il utilise actuellement ce système pour éduquer les conducteurs accidentés de façon à leur faire atteindre le score du groupe des non-accidentés. D'ici à quelques années il sera possible de voir si, effectivement, les conducteurs ainsi entraînés ont amélioré leur "risque".

Il semble en définitive que cette méthode, une fois bien rodée, peut être utilisée par des personnes rapidement formées à son emploi. Pratiquement cela permettrait par exemple :

- De l'utiliser pour la délivrance du permis de conduire.

- De contrôler le niveau des personnes faisant l'objet de sanctions après accidents ou contraventions graves.

.../...

- A partir de là de préconiser une nouvelle formation dont le résultat serait contrôlé par la méthode.

Il serait des plus utiles de penser à utiliser un contrôle de ce genre en liaison avec le "fichier des conducteurs".

L'implantation de centres de contrôle et de rééducation serait un progrès incontestable pour la sécurité routière. La voie ouverte par les travaux de QUESNAULT autorise de grands espoirs.

### 311 - Coût et rentabilité d'une formation améliorée

Il est fréquent de découvrir chez celui qui préconise des mesures à caractère pédagogique une grande répugnance à envisager seulement qu'on considère ses propositions sous l'angle de leur rentabilité. C'est qu'un développement des connaissances et des compétences humaines est en quelque sorte, une fin en soi puisqu'il est une valorisation de l'être humain, but qui se passe de justification.

Cependant, lorsqu'il s'agit de la sécurité, les mesures à caractère pédagogique ne sont qu'une partie d'un ensemble plus vaste et il faut décider de la place qui leur sera faite et justifier cette décision. Sinon ces mesures risquent fort d'être négligées, malgré leur importance, au profit d'autres propositions qui semblent plus immédiatement rentables ou simplement dont la rentabilité est plus facile à mettre en évidence parce qu'elle est calculée à partir d'éléments aisément chiffrables.

### 3110 - Coût d'une amélioration de la formation des conducteurs

On peut reprendre point par point les mesures proposées ci-dessus :

#### 31100 - L'amélioration de la formation des maîtres des divers établissements d'enseignement

Elle fait partie d'un processus de modernisation des enseignements dont on souhaiterait qu'il fût normal. Il suppose quelques décisions administratives, quelques incitations à la fourniture de moyens pédagogiques dont le coût sera examiné par la suite.

.../...

31101 - Formation des moniteurs de conduite  
et CAPP

Cette formation concerne annuellement quelques centaines de personnes seulement. Il est possible de faire supporter par les intéressés eux-mêmes une partie du coût de leur formation; les transformations à apporter à l'organisation du CAPP n'entraînent pas de nouvelles dépenses.

31102 - L'examen du permis de conduire

Le coût de sa modernisation et son fonctionnement par la suite pourrait être couvert par les sommes perçues sous forme de droits d'examen. Ces droits s'élèvent à 15 Fr. ce qui représente un total de recettes de 45 millions. En outre, le timbre fiscal des permis de conduire est depuis le 1.7.68 de 50 Fr. Si 900.000 personnes reçoivent le permis de conduire, cela représente un total de 45 millions.

31103 - Coût de l'enseignement lui-même

Il n'est pas certain que l'amélioration du contenu et des méthodes d'enseignement entraîneront une augmentation des sommes payées actuellement par les élèves. Au contraire, un enseignement plus efficace, souvent collectif, pourrait être finalement moins coûteux.

31104 - Elaboration et diffusion de matériel  
pédagogique

L'élaboration et l'édition de matériel pédagogique nécessiteront une dépense qu'il est difficile d'évaluer, mais il faut considérer que le matériel sera par la suite vendu au même titre que d'autres éditions scolaires ; il s'agit donc plus d'une avance de fonds que d'une dépense pour l'Etat.

3111 - Rentabilité de la formation

Il est très difficile de réaliser des études "avant-après" portant sur l'application de mesures pédagogiques. Leur effet est souvent à longue échéance, ou au contraire il n'est pas durable parce qu'il s'agit de mesures partielles et que bien d'autres circonstances ont interféré.

Cependant, l'expérience des Etats-Unis apporte quelques résultats encourageants. Ceux qui ont été observés après la formation systématique de conducteurs professionnels peuvent aussi être retenus.

Toutefois le résultat le plus important de la formation des conducteurs est sans doute perceptible dès qu'on a compris que la qualité des usagers est une des conditions de la rentabilité de toutes les autres mesures de sécurité qui peuvent être prises dans d'autres domaines.

#### 31110 - Les résultats obtenus aux Etats-Unis

Des calculs ont été faits aux Etats-Unis. Ils portent sur les cours organisés dans les "High Schools" à l'intention des adolescents. Ces cours constituent une préparation complète à la conduite, ils existaient en 1957/1958 dans 1208 écoles. Le coût moyen de la formation d'un élève s'élevait environ à 50 dollars.

Une trentaine d'études, faites dans 19 états, ont comparé les fréquences des accidents chez ceux qui avaient suivi les cours et chez ceux qui ne l'avaient pas fait. Les résultats moyens étudiés entre 1936 et 1964 indiquent une rentabilité de 300 %. On estime que ces cours ont évité la mort à 9.600 jeunes et des blessures à 340.000.

#### 31111 - La formation des conducteurs professionnels

Les entreprises employant des conducteurs professionnels, ont généralement ressenti l'insuffisance de la formation précédant l'examen du permis de conduire. De nombreuses sociétés complètent cette formation par un stage plus ou moins long, plus ou moins spécialisé, organisé dans le cadre de l'entreprise. Il a été plusieurs fois constaté une diminution notable de la fréquence des accidents après l'organisation de ces stages.

L'intérêt d'une meilleure formation des conducteurs professionnels a été à l'origine de la création de l'Association pour le Développement de la Formation Professionnelle

.../...

dans les Transports et de l'organisation, par la Prévention Routière, de divers stages de perfectionnement à l'intention des conducteurs de véhicules lourds, notamment d'ensembles articulés.

31112 - La formation, élément de la rentabilité des autres mesures de sécurité

Toutes les améliorations concernant la route, le véhicule et les règlements de la circulation sont faites pour l'usager qui les admettra, les comprendra, les utilisera avec plus ou moins de bonheur. Leur efficacité dépend donc, dans une large mesure, des connaissances et de la conscience des conducteurs, c'est-à-dire de la qualité de la formation que ces derniers auront reçue.

Décider que les véhicules devront être munis de ceintures de sécurité est utile, mais cette décision restera lettre morte si les automobilistes ne sont pas convaincus de l'intérêt des ceintures et ne savent pas les utiliser.

Réglementer la vitesse est utile, mais quelle sera la portée de cette mesure si le conducteur n'a pas conscience de la nécessité d'ajuster sa vitesse aux circonstances et ne sait pas le faire ? Doit-on compter seulement sur la répression? La répression se heurte à de nombreuses difficultés de tous ordres, ne serait-ce que son coût et les agents de la force publique sont les premiers à souhaiter que leur action soit aussi peu répressive et aussi éducative que possible.

Les améliorations des voies de circulation elles aussi n'ont qu'une faible valeur pour la sécurité si l'automobiliste n'y voit qu'une possibilité d'aller plus vite et de faire moins attention.

312 - Programme d'Etudes et de Recherches

3120 - Recherche d'une corrélation entre le degré de formation et les comportements des conducteurs

Il est très possible de trouver la corrélation qui existe entre le degré de formation des conducteurs et leurs comportements ou le nombre des accidents.

.../...

Il faudrait faire cette étude assez rapidement.  
Elle ne coûterait qu'environ 500.000 Fr.

Il existe des conducteurs qui ont reçu une formation supérieure à la moyenne, il en est ainsi de ceux qui ont appris à conduire dans le service du train, dans le cadre des Armées.

Il serait intéressant d'en sélectionner 1.000 et d'étudier leurs comportements. On choisirait ensuite 1.000 conducteurs au hasard sur lesquels on ferait la même étude et on comparerait les résultats obtenus par chacun des groupes.

Cette étude permettrait de définir la rentabilité des mesures visant à améliorer le niveau des connaissances des futurs conducteurs.

3121 - Recherches destinées à améliorer la formation des conducteurs

31210 - Programme souhaitable de recherches

Tout enseignement donné à quelque moment que ce soit et dirigé vers l'amélioration des connaissances, attitudes et comportement des conducteurs ou futurs conducteurs.

Ce domaine peut donc comprendre des enseignements très divers en fonction de plusieurs paramètres :

- âge de l'intéressé par rapport à la possibilité légale de passer le permis : avant 18 ans  
après 18 ans.

- âge de l'intéressé en tant que facteur favorisant ou défavorisant l'apprentissage : - de 25 ans  
de 25 à 35-40  
+ de 40 ans.

- but de l'enseignement :

- apprendre à conduire
- préparation au permis à long terme

.../...

- préparation au permis à court terme
  - perfectionnement volontaire
  - recyclage (éventuel).
- Contenu de l'enseignement :
- enseignement théorique
  - enseignement pratique

On distingue en plus :

- enseignement de manoeuvres (de base  
(spécialisées
- enseignement théorique : (de règles offi-  
(cielles  
(de règles opéra-  
(tionnelles non  
(officielles
- enseignement de connaissances spécifiques :
  - . mécaniques
  - . comportementales.

Cet ensemble doit donner lieu à des recherches tendant à définir :

- les contenus souhaitables de chaque domaine
- les modes d'enseignement les meilleurs pour chaque contenu
- les qualifications souhaitables pour les enseignements.
- les modalités souhaitables pour le contrôle des connaissances.
- les qualifications souhaitables pour les examinateurs.

Les diverses recherches sont très variées. Il paraît préférable de chercher une approche globale plutôt que d'envisager une parcellisation des efforts. Ceci pour diverses raisons :

- Les qualifications nécessaires aux chercheurs pour les différents domaines prévus sont très proches et il y a donc intérêt, économiquement, à former à ces disciplines le plus petit nombre possible de chercheurs qui pourront résoudre avec sensiblement les mêmes connaissances et les mêmes méthodes tous les problèmes posés.

.../...

- L'attaque globale quasi simultanée des problèmes est d'autant plus rentable que tous les problèmes se tiennent et s'influencent mutuellement.

31211 - Modalités pratiques de réalisation du programme

Selon les principes idéaux définis ci-dessus la solution à envisager est la suivante :

- Constitution d'une équipe de recherche composée de chercheurs dont les compétences couvrent les diverses techniques psycho-pédagogiques.

- Travail en équipe au sein d'une unité de recherche offrant toutes les facilités d'expérimentation pédagogique. En s'inspirant des méthodes utilisées pour la formation des enseignants de l'Education Nationale, l'Unité de recherche doit être un couplage Recherche-Application.

L'"Institut Pédagogique" formé comprend donc :

- une école de conduite (auto-école)
- un centre de perfectionnement pour conducteurs
- un centre de recyclage pour conducteurs (clinique)
- un centre de formation d'enseignants
- un centre de formation d'examineurs
- un centre de recyclage pour enseignants
- un centre de recyclage pour examineurs
- un centre de recherches pédagogiques avancées.

Dans cet esprit on pourrait lui adjoindre un centre d'informatique traitant les données statistiques relatives à l'enseignement :

- fichier des permis de conduire
- fichier des conducteurs

On peut aussi envisager un "bureau de liaison" destiné à la préparation des campagnes d'information du public.

Il s'agit donc de la création d'une unité nouvelle regroupant des services existants (S.N.E.P.C.) et des services à créer.

.../...

31212 = Avantage à en attendre :

de l'enseignement  
routière :

- Assurance de l'efficacité
- Accroissement de la sécurité

- du fait de l'amélioration du niveau général de la population.

- du fait de l'accroissement de sa réceptivité aux notions positives de sécurité routière.

- Résultats concrets applicables obtenus après une période de travail de 2 années et se développant sur 10 années à un rythme décroissant.

- Une fois les changements nécessaires obtenus, régime de croisière assurant l'élévation continue de la qualité de la formation des conducteurs.

- Rayonnement international immense : aucun pays n'a mis sur pied, et n'est prêt à mettre sur pied un tel programme. Il est à prévoir que tous les pays s'inspireraient de cette réalisation et des résultats.

31213 - Mise en place du programme

Au départ ce programme peut être mis en train de la façon suivante :

- 3 psychologues de l'ONSER animent une école de conduite dans laquelle ils expérimentent les méthodes et moyens pédagogiques.

- embauche de 3 moniteurs de conduite formés à nos méthodes et capables de participer aux recherches (non psychologues).

- 1 psychologue prend en main la pédagogie des cours de perfectionnement existant à la Prévention Routière : mise au point d'une méthode objective d'évaluation des conducteurs : au début, à la fin des cours.

Extension du programme d'enseignement.

- inclusion dans le programme de formation des moniteurs des méthodes d'enseignement mis au point au fur et à mesure de leur avancement. (action par le centre de la Prévention Routière.)

.../...

BUDGET :

Recrutement 1 psychologue et 3 moniteurs :  
120.000 Francs par an.

Locaux au départ pouvant abriter tous les services prévus qui se développeront ultérieurement : 1 million.

Recrutement ultérieur : à mesure de la création des sections.

31214 - Développement dans le temps

1<sup>ère</sup> année : Auto-école : développement des premières méthodes

enseignement conduite

enseignement code : programmation du code

machines à enseigner.

Perfectionnement : méthodes d'évaluation.

2<sup>ème</sup> année : Auto-école : évaluation des méthodes

poursuite de développement des méthodes.

3<sup>ème</sup> année : Poursuite des précédents

Formation des enseignants

Formation des examinateurs

4<sup>ème</sup> année : Recyclage conducteurs

Recyclage enseignants

3122 - Recherches permettant de mesurer les relations entre un enseignement adapté et le nombre des accidents

L'étude d'un programme de recherches se fait en ce moment. ....

CONCLUSION

Il apparait donc nécessaire de pourvoir les automobilistes de bonnes routes, de véhicules sûrs et de règlements adaptés mais non moins nécessaire de leur en enseigner systématiquement le "mode d'emploi".

La sécurité routière n'est pas le résultat de l'accumulation de mesures diverses. Elle est un édifice qui repose sur des bases qui sont toutes indispensables et qui ne peuvent que très partiellement être substituées l'une à l'autre. La formation des conducteurs est une des bases essentielles de cet édifice ; à la négliger on se condamne à n'obtenir que des résultats fugaces et médiocres. Lorsque la majorité des citoyens sont automobilistes, il devient impossible de laisser cette formation à des initiatives, mais il faut une action dont l'efficacité soit multipliée par quelques efforts nouveaux et par une coordination raisonnée.