



# L'Automobile Club

Association Française des Automobilistes

Le Président

5 avenue de la Paix  
B.P. 10164  
67004 Strasbourg Cedex  
Tél. 03 88 36 04 34  
Fax 03 88 36 00 63

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE MER  
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE  
L'IMMIGRATION  
Monsieur Brice HORTEFEUX  
Place Beauvau  
75008 PARIS

DB/IT-D – 2011.007

Strasbourg, le 26 janvier 2011

Monsieur le Ministre,

La politique volontariste affichée par la France, depuis 2002, pour combattre l'insécurité routière a permis de sauver des milliers de vies.

Le 24 Janvier 2011, vous avez rappelé que la sécurité routière restait un enjeu majeur nécessitant « d'agir sur tous les fronts », et avez annoncé le lancement prochain d'un « plan d'action national afin de mobiliser tous les acteurs de la lutte contre l'insécurité routière ».

L'Automobile Club souhaite bien évidemment être associé à ce plan d'action, et espère que cette initiative soit l'occasion de jeter les bases d'une politique plus complète et plus moderne, qui prennent en compte tous les aspects d'une problématique pour laquelle L'Automobile Club déploie sa « vision zéro » (zéro tué) qui est la seule concevable.

Depuis plusieurs années, par les recherches menées dans différents pays européens, les Automobile et Touring Clubs ont démontré que cette vision n'était pas utopique mais qu'elle nécessite, à l'image de la notation des crash test EuroNCAP initiés par les Automobile Clubs, d'arriver à des conducteurs « 5 étoiles », circulant dans des voitures « 5 étoiles », sur des routes « 5 étoiles ».

Les outils existent, leur mise en œuvre est possible et nécessaire pour arriver à une sécurité routière à la fois crédible et durable.

Vous trouverez, en annexe à la présente, deux fiches thématiques exposant des propositions de L'Automobile Club en matière de formation des conducteurs, et de contrôle des infrastructures.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à la présente et des suites que vous entendrez y réserver.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Didier BOLLECKER  
Président

P.J.



## LA FORMATION DES CONDUCTEURS

L'opération de conduite est une tâche qui, même si elle est pratiquée par des millions de personnes quotidiennement, n'est pas si simple que cela, requiert des compétences et des qualités multiples et nécessiterait, comme tout apprentissage professionnel, un véritable continuum éducatif depuis l'école jusqu'à l'âge adulte et plus tard avec ses phases de formation, de contrôle et de recyclage.

L'Automobile Club estime indispensable l'instauration d'un vrai continuum éducatif du permis de conduire, tout au long de la vie. Ce continuum éducatif s'impose prioritairement aux jeunes conducteurs, puis sera généralisé par un rendez-vous pédagogique périodique pour tous.

### **1/ Instaurer sans délai une seconde phase post permis obligatoire pour jeunes conducteurs**

Les législations existantes en Europe montrent, à l'exemple de celle mise en œuvre en Autriche en 2003, qu'il est possible, par la mise en place de formations post-permis, de réduire d'un tiers l'accidentologie des jeunes conducteurs en l'espace de quelques années !

Les recherches menées dans le domaine de la formation à la conduite, et notamment le rapport GADGET, démontrent que les formations à la conduite existantes se concentrent sur les deux niveaux inférieurs de comportement : manœuvrer le véhicule (niveau 1) et maîtriser les situations de circulation (niveau 2), alors que les deux niveaux supérieurs sont largement négligés. Ce sont pourtant ces deux niveaux supérieurs qui influencent fortement le comportement du conducteur et la sécurité de la conduite, à savoir : le contexte de la conduite (fatigue, distractions,...) (niveau 3) et les objectifs et compétences « de vie » (les valeurs et attitudes relatives à la vie en général et la façon dont celles-ci peuvent influencer la conduite) (niveau 4).

Pour L'Automobile Club, il n'est pas logique de passer d'une notion de « non conduite » à une notion de conduite perçue comme un « acquis définitif » et ce, uniquement après un passage rapide dans une auto-école.

C'est pourquoi il est maintenant nécessaire de rendre les stages de formation pratique sur piste sécurisée obligatoires pour les jeunes conducteurs.

Ces stages, dont l'impact pédagogique sur le conducteur est des plus efficace, sont pratiquement inexistantes en France, alors que nous devons pourtant constater que :

- Le programme d'étude sur "la formation de seconde phase" intitulé NovEV (Evaluation of Novice Driver Training Schemes) mené à l'échelle européenne en 2003 et 2004, contient des conclusions, publiées le 08 octobre 2005, qui militent largement pour la mise en place de telles formations post permis. Les recommandations de NovEV, qui rejoignent d'ailleurs celles du programme antérieur "Advanced", indiquent que « la formation de 2ème phase doit aborder principalement les niveaux supérieurs du comportement du conducteur, ..... La période d'intervention devrait de préférence intervenir durant la première année de conduite indépendante après le permis. Des exemples plus pratiques d'exercices utiles en classe, sur route ou sur piste sont indispensables.... ».

- Le Rapport LEBRUN MATHIEU intitulé «AUDIT SUR LA MODERNISATION DE L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE ET DE L'EXAMEN DU PERMIS» paru en mai 2008, propose (point V.1.6) d'instaurer «une formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs novices» et indique que «La France est très en retard dans ce domaine malgré la mise en place en 2004 du permis probatoire... alors que toutes les statistiques montrent clairement que le taux d'implication accidentelle est très fort dans les six premiers mois qui suivent l'obtention du permis de conduire». Les auteurs indiquent que « à minima, la mission propose donc qu'au cours de l'année qui suit la réussite à l'examen, tout conducteur soit dans l'obligation de participer à trois rendez-vous pédagogiques...»
- Les autorités autrichiennes ont mis en place, en Janvier 2003, une nouvelle réglementation d'accès à la conduite, comportant une formation pratique sur piste en 2 phases, qui se déroule à l'intérieur d'une période probatoire de 2 ans.

Un rapport d'évaluation, publié en Septembre 2007 (Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Dr. Michael Gatscha, Christian Brandstätter) indique une réduction durable de l'accidentologie des jeunes conducteurs de 28 à 31 % depuis 2003, et une économie corrélative annuelle de 100 millions d'euros liée au coût social des accidents.

- Le Séminaire «recherches et pratiques éducatives innovantes pour l'accès au permis de conduire en Europe», qui s'est tenu en France en mars 2008 à l'initiative de la DSCR et de l'INSERR, a dressé un bilan particulièrement positif des formations post permis obligatoires existant en Europe et pendant lequel il a été indiqué que « Le conducteur ne naît pas miraculeusement le jour où il effectue les premiers kilomètres au volant d'une voiture... d'où l'importance de l'accompagner pendant et après l'obtention du permis...»

Aux esprits chagrins qui rétorqueront qu'une telle formation complémentaire coûte cher et privilégie ainsi les classes sociales les plus aisées, nous répondrons que tous les jeunes ont accès par exemple au téléphone portable, en y investissant souvent des montants bien plus élevés que ceux que nécessiteraient une bonne formation complémentaire à la conduite et à la sécurité routière !

L'Automobile Club rappelle que le coût de ces formations peut être intégré dans celui des formations initiales et bénéficier ainsi du système du «permis à 1 € par jour», ou, pour les jeunes salariés, s'insérer dans le cadre du «DIF» (Droit Individuel à la Formation).

## **2/ Un rendez-vous pédagogique périodique pour tous**

La mise en œuvre de la 3ème Directive sur les permis de conduire, qui doit intervenir en principe d'ici janvier 2013, va donner une validité administrative de 10 ans à chaque permis de conduire.

Ce renouvellement obligatoire du titre de conduite pourrait également être la date anniversaire d'un «contrôle technique du conducteur» volontaire, sous forme d'un test qui ne remettra pas en cause la détention du permis de conduire, mais sera vu comme une révision et une mise à jour des connaissances acquises.



L'Automobile Club propose que ce rendez-vous périodique, tous les 10 ans, ait un contenu qui pourra être modulé selon l'âge du conducteur, et permette de suivre :

- un module de réflexion en groupe sur des accidents de la circulation,
  - un module d'apprentissage de conduite en situation difficile,
  - un module de remise à niveau du code de la route et audit de conduite pour les conducteurs plus âgés,
  - une formation à l'éco-conduite.
-



## L'INFRASTRUCTURE

Un accident a pratiquement toujours des causes multiples. S'il est tout à fait exact que, dans la quasi-totalité des cas, une ou plusieurs fautes de comportement peuvent être mises en évidence, le réseau routier reste impliqué dans 42 % des accidents mortels de la circulation routière (source REAGIR).

Chacun sait que, lorsqu'on remplace une route par une autoroute, le taux d'accident est divisé par 4 ou 5. Pourtant, ce sont les mêmes conducteurs, avec les mêmes défauts, qui circulent sur l'une ou l'autre. Entre les deux taux d'accidents, il n'y a eu que l'infrastructure routière de changée.

Il est nécessaire de concevoir et réaliser des infrastructures qui « pardonnent » dans toute la mesure du possible les fautes que les conducteurs ne manqueront pas de commettre même s'il faut bien entendu chercher à ce qu'il y en ait le moins possible.

Des efforts particuliers - au regard des tests effectués par L'Automobile Club - peuvent et doivent être faits en matière d'aménagement et d'entretien des passages piétons, de gestion électronique du trafic, mais L'automobile Club considère que l'une des priorités est de mettre enfin en œuvre un contrôle indépendant de l'infrastructure routière nationale et locale.

Le programme EuroRAP a été lancé à l'initiative des Automobile Clubs au niveau européen, à l'image du programme EuroNCAP (Programme européen d'évaluation des véhicules neufs) qui effectue des crash-tests sur les véhicules neufs, EuroRAP vise à attribuer des notations aux routes européennes en fonction de leur dangerosité.

Ce programme de tests indépendants sensibilise le public aux risques de décès et de blessures graves et fournit aux aménageurs de routes et aux ingénieurs en charge des réseaux des informations de références vitales sur les résultats en termes de sécurité de leurs routes par rapport aux autres.

Le programme EuroRAP a connu un succès grandissant. Mis en place entre 2003 et 2007 en Grande-Bretagne, Irlande, Belgique, Pays-Bas, Suisse, Espagne, Italie, Suède, il se poursuit depuis 2007 en Pologne, Slovaquie, Hongrie, Bulgarie, Croatie... et connaît ses premiers développements hors d'Europe.

En France, répondant à une demande répétée de L'Automobile Club, le Président de la République a souhaité, le 14 octobre 2003, que soit publiée "la carte des infrastructures les plus dangereuses, pour permettre aux Français d'adapter leurs comportements".



Après la publication de deux cartes des axes routiers nationaux les plus dangereux de France, Le Comité Interministériel sur la Sécurité Routière du 13 janvier 2004 a envisagé que la France soit associée au programme EuroRAP.

Une première démarche d'audit, axée sur les déplacements touristiques dans l'hexagone, a pu être menée en France en 2010 par les Automobile et Touring Clubs (annexe).

Cette étude montre que si la France a connu des avancées considérables pendant la dernière décennie en termes de sécurité routière, il reste beaucoup à faire en matière d'amélioration de l'infrastructure, et de la connaissance par l'utilisateur du niveau des risques encourus sur certains axes

L'Automobile Club demande à l'ensemble des autorités gestionnaires de la voirie nationale, départementale ou locale, d'associer enfin la France au programme EuroRAP, auquel adhèrent aujourd'hui la plupart des pays européens.

---