

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

ANDRE SAUQUE

Directeur de recherche Professeur MICHEL DEVELAY

Mai 2004

Nous nous sommes intéressé à l'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile en tant que dispositif susceptible de contribuer à l'évolution de l'état d'esprit des usagers de la route. Des textes régissent de façon formelle cette façon d'apprendre. Nous avons recueilli divers points de vue chez les personnes concernées. La confrontation de ces deux éléments nous a permis de dire ce qu'est la conduite accompagnée, autrement que de façon prescriptive. Globalement, les acteurs déclarent vouloir partager leur expérience de conduite. Les accompagnateurs tentent en priorité de se rassurer, de prendre confiance en leur enfant et diminuer leur inquiétude le jour où il part seul au volant. Le partage d'expérience se déroule de façon empirique, chaque adulte adopte la technique d'accompagnement qui lui semble la plus appropriée. Leur démarche est essentiellement guidée par l'idée qu'ils se font de la conduite, la seule référence étant leur propre comportement au volant. Tous sont demandeurs d'aide, de conseils et de formation à la fonction d'accompagnateur.

Le cursus d'apprentissage A.A.C. donne au père (car ce sont essentiellement les pères qui accompagnent) une occasion privilégiée de remplir pleinement son rôle auprès de son enfant. Il peut, au fil des kilomètres, transmettre une certaine idée de la circulation, de la vie sociale en général. Accompagner son enfant en voiture, espace confiné, intime, constitue une occasion unique de souder, reconstituer ou de renforcer un lien familial. Sur ce point, la réglementation est bien adaptée, car l'accompagnateur doit être âgé d'au moins vingt huit ans. Les jeunes ne peuvent donc pas s'accompagner entre eux, entre pairs. Les échanges entre ces derniers ne sont pas de même nature.

Un groupe de pairs, de personnes du même âge partage des idées, des valeurs, mais ne peut construire cet état d'esprit de partage de l'espace public et d'attention aux autres. Une personne plus âgée, munie d'une expérience de la circulation et de la vie remplit mieux le rôle. Le modèle théorique retenu et notre enquête de terrain nous permettent de dessiner les contours de la notion « conducteur citoyen ». Ses différentes composantes sont : le respect scrupuleux de la réglementation, le souci des autres, la tolérance. Notre définition de départ se trouve considérablement enrichie.

Les voies pour y parvenir sont de deux sortes : d'une part, un meilleur contrôle du réseau routier et des sanctions immédiates, fortes, et systématiques pour que les règles soient respectées et pour permettre aux usagers de circuler en sécurité ; d'autre part, une véritable éducation du conducteur pour parvenir à un changement des mentalités sur les routes. Les personnes interviewées étaient unanimes sur ces deux points.

Notre tentative de modélisation des techniques d'accompagnement fait apparaître trois groupes : le premier est composé de personnes soucieuses de la manipulation du véhicule et de la position sur la

chaussée. Les interventions de l'accompagnateur ont lieu en temps réel, laissant peu d'initiative au jeune. Dans le second groupe, le respect des règles et la manipulation du véhicule sont privilégiés, les interventions ont lieu en fin d'action ou en fin de parcours. Le jeune a plus d'autonomie que dans le groupe précédent, l'acquisition de l'expérience est réfléchie en commun. Quelques personnes composent le troisième groupe, dans lequel sont privilégiés l'attention aux autres et l'aspect social de la route. Les interventions ont lieu en fin de parcours, le jeune accède à une autonomie complète. Lors de la conduite des jeunes, nous avons constaté de grandes différences de comportements et de commentaires entre ceux qui avaient suivi une formation traditionnelle et ceux qui avaient bénéficié du cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite. Les opérations mentales font apparaître pour les A.A.C. une technique de prise d'informations pertinentes et diversifiées. L'analyse qu'ils font des éléments prélevés leur permet d'identifier les risques potentiels d'une situation précise et d'adapter leur comportement en conséquence. Ceux qui ont eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » font preuve d'un degré supérieur d'analyse et de compréhension du phénomène routier. Leur veille permanente leur permet de ne pas se faire surprendre. Cette conduite tient compte en permanence des aléas possibles et encourage à garder constamment des marges de temps et d'espace. Cette anticipation est continue, intégrée et réaliste.

Nous avons utilisé des dossiers d'étude de cas d'accident pour vérifier le degré de sensibilisation des conducteurs aux phénomènes de sécurité routière et la façon dont chacun perçoit de manière précise ce qui se joue réellement dans une situation de conduite singulière. Les conducteurs qui ont suivi une formation traditionnelle procèdent à une analyse simple de la situation d'accident et leur compréhension constitue une première approche, simple et incomplète. Ceux qui ont bénéficié de l'A.A.C. détectent rapidement les véritables enjeux.

Au cours de leur formation, et des rendez-vous pédagogiques ils ont acquis des connaissances en matière de sécurité routière, notamment dans la genèse d'un accident. Leur prise d'informations est guidée par ces éléments et les opérations mentales mises en place leur permettent de détecter les facteurs d'accident. Ceux qui ont bénéficié d'un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » imaginent un scénario plus élaboré en imbriquant plus finement les facteurs d'accident. Leur approche les conduit à reconnaître rapidement la singularité de la situation et à dire de suite le comportement le plus approprié en fonction du risque encouru.

Table des matières

RESUME en français .	1
ABSTRACT .	3
MOTS-CLES : .	5
SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES .	7
INTRODUCTION .	9
1. Les pouvoirs publics font de l'insécurité routière une cause nationale, des associations se mobilisent. .	10
2. Les difficultés que l'on peut pressentir à un tel mouvement de baisse des accidents de la route. .	13
3. Une sortie possible : l'éducation. .	15
4. Le plan. . .	19
Première partie : le contexte de l'accidentologie et des actions pour le réfréner. .	21
1.1. L'insécurité routière en France. .	22
A. Des données sociologiques. .	22
B. Les explications psychologiques de l'accident. . .	32
1.2. La Lutte contre l'accident. . .	39
A. La formation du conducteur. .	40
B. L'Apprentissage Anticipé de la Conduite . .	47
Conclusion. .	53
Deuxième partie : problématique, méthodologie et théories de référence pour la recherche. . .	55
A. L'état des recherches actuelles sur l'A.A.C. .	56
B. Problématique. .	57
1. L'état de la question. .	58
2. Notre thèse. . .	61
3. Hypothèses. . .	63
C. Quelques théories explicatives. .	66
1. L'activité cognitive. . .	66

2. La confrontation sociale. . .	83
3. L'accompagnement. . .	88
4. La citoyenneté. . .	96
D. Méthodologie. . .	100
1. Entretiens et questionnaires. . .	101
2. L'enquête sur l'accompagnement. . .	104
3. La conduite commentée. . .	107
4. Les études de cas. . .	109
Troisième partie : analyses plurielles des effets de la conduite accompagnée. .	115
A. L'opinion des acteurs. . .	116
1. La conduite accompagnée en action. . .	116
2. Les acteurs et la notion de citoyenneté. . .	139
B. L'accompagnement. . .	147
Résultats de l'enquête. . .	147
C. La conduite commentée. . .	151
1. Les non / A.A.C. et la conduite. . .	151
2. Les jeunes A.A.C. et la conduite. . .	154
3. Les jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » et la conduite. . .	159
Conclusion. . .	163
..	165
D. La prise de conscience de la notion de risque. . .	165
SYNTHESE. . .	168
Quatrième partie : trois registres de propositions d'actions. .	173
1. L'éducation routière ¹⁰⁵ tout au long de la vie. . .	174
2. Les fondamentaux en terme de posture. . .	180

¹⁰⁵ Ce terme peut paraître trop vague, imprécis ou comme un néologisme. Nous l'utilisons car il est d'usage courant dans le secteur de la Sécurité Routière. La Sous-Direction de la formation du conducteur, au Ministère de Transports est devenue très officiellement la Sous-Direction à l'Education Routière et l'intégration des inspecteurs et délégués dans les D.D.E. (Directions Départementales de l'Equipement) s'est traduite par notamment la création de Cellules de l'Education Routière. Nous exerçons personnellement à présent la fonction de délégué à l'Education Routière, responsable des départements de Corse du Sud et de Haute Corse.

3. La formation des accompagnateurs. .	188
CONCLUSION GENERALE .	193
SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES . .	197
BIBLIOGRAPHIE . .	199
ANNEXES .	211
ANNEXE 1 : Entretiens avec des accompagnateurs. . .	211
ANNEXE 2 : Entretiens avec des jeunes « accompagnés ». . .	238
ANNEXE 3 : Entretiens sur la notion de conducteur citoyen. .	261
ANNEXE 4 : Conduite commentée jeunes A.A.C. .	301
ANNEXE 5 : Conduite commentée jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience ». .	320
ANNEXE 6 : Conduite commentée jeunes non/AAC .	332
ANNEXE 7 : Dossier d'étude de cas d'accident. . .	355
ANNEXE 8 : Etude de cas jeunes en formation traditionnelle. .	358
ANNEXE 9 : Etude de cas jeunes formation A.A.C. .	366
ANNEXE 10 : Etude de cas jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience ». .	376
ANNEXE 11 : A. A. C. ACTION PILOTE SAVOIE FORMATION ACCOMPAGNATEUR A.A.C. AUDIT DE CONDUITE « GRILLE STAGIAIRE » .	382
ANNEXE 12 : L'action de conduite. .	384
ANNEXE 13 : Enquête accompagnement. .	385
ANNEXE 14 : Les risques d'accident. . .	389
ANNEXE 15 : Le Conducteur citoyen .	390

RESUME en français

L'objectif de cette thèse est d'analyser par une étude essentiellement qualitative, les construits d'un processus d'apprentissage. La sécurité routière est un champ de recherche très vaste. Il faut différencier dans l'éducation à la sécurité routière l'intégration de la norme légale, l'intégration de la norme sociale et la construction d'une norme personnalisée.

ABSTRACT

The object of this thesis is to analyse, with an essentially qualitative research, knowledge of a process of learning. The safety of road is a very vast domain of research. We must to differentiate, in education of the safety of road, integration of the legal norm, integration of the social norm and construction of a own norm.

On grounds, the problemacy of this thesis is to examine the appropriate conditions to a knowledge of experiences, in a protected background, is helping young people involved in « Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile » (early apprenticeship of driving) to acquire the notion of risk and to adopt a quiet driving.

The hoped result is a citizen qualification in words of safety on driving and to emphasize an upper attention to oneself and to the others than with a traditional formation.

The advanced hypothesis, through cognitive and socio-emotional areas of analysis, can precise the characteristic of a accompanied driving, other definite manner, to get a citizen approach of driving.

The paradigm of this thesis subscribes to « recherche-action » principles, consequently several principles for action, articulated in regulating principles, have been put forward.

MOTS-CLES :

accident - accompagnement - citoyen - conduite automobile - éducation - état d'esprit - éthique - métacognition - opération mentale - prise de conscience - risque – tuteur.

SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES

A. A. C. : Apprentissage Anticipé de la Conduite.

A.S.S.R. : Attestation Scolaire de Sécurité Routière.

B A F M : Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs de l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

BSR : Brevet de Sécurité Routière.

B E P E C A S E R : Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière.

C I S R : Comité Interministériel à la Sécurité Routière.

F T : Formation Traditionnelle.

I N R E T S : Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité.

I D S R : Inspecteur Départemental de Sécurité Routière.

O N S E R : Organisme National de SEcurité Routière.

P N F : Programme National de Formation.

R E A G I R : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier.

INTRODUCTION

Le développement de l'automobile au cours des trente dernières années fait apparaître l'une des grandes contradictions de notre société contemporaine : instrument essentiel de liberté individuelle et de progrès économique, symbole des valeurs de la société technicienne, la voiture est aussi un tragique facteur de risque pour toute la population et la première cause de mortalité et de handicap chez les jeunes. Agent par excellence de la liberté individuelle d'aller et de venir, moyen de désenclavement économique dont témoignent le développement du réseau autoroutier et la forte croissance du transport de marchandises, l'automobile connaît un développement irrésistible, à peine freiné par la congestion des grands centres urbains.

Dès 1989, lors de la rédaction du « *Livre blanc présenté au Premier Ministre* », la Commission de la Sécurité Routière était unanime sur ce point : si légitime soit-il, le développement de l'automobile ne justifie pas n'importe quelles conséquences. « **La grandeur d'un pays réside dans sa capacité de concilier une évolution socio-économique, facteur de progrès, avec la reconnaissance de valeurs morales qui la rendent acceptable et durable.** » Ainsi la sécurité routière n'est-elle pas seulement un problème d'aménagement des routes, d'amélioration technique des véhicules, d'apprentissage de la conduite ou d'organisation de contrôles. A l'instar d'autres phénomènes, comme le développement de la génétique, elle est d'abord un problème de société, de choix éthiques et civiques et de comportements individuels.

1. Les pouvoirs publics font de l'insécurité routière une cause nationale, des associations se mobilisent.

L'insécurité routière, en France, est un « *scandale* » a déclaré le Président de la République lors des obsèques des pompiers de LORJOL. Le Premier ministre a parlé de « *pathologie nationale* » en ouverture du Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR). Le 14 juillet 2002, le Président avait annoncé qu'il voulait faire de la lutte contre ce fléau un « chantier national », prioritaire de son quinquennat.

Devant un bilan « inacceptable » : 8.000 morts sur les routes chaque année, 150.000 blessés et 5.000 personnes handicapées, Jacques CHIRAC a demandé au Gouvernement d'engager une « *nouvelle politique* », estimant que « *l'insécurité routière qui frappe si durement les Français est indigne d'un grand pays moderne* » et qu'« *il serait coupable pour les pouvoirs publics de baisser les bras, d'invoquer la fatalité* ». Le Président a par ailleurs « *assigné aux Pouvoirs Publics de rejoindre le plus rapidement possible la situation de nos voisins européens, qui obtiennent de meilleurs résultats dans la lutte contre ce fléau* ».

Jean-Pierre RAFFARIN assurait pour sa part qu'il entendait mettre en œuvre « *tous les moyens* » nécessaires pour remédier à « *cette maladie grave de la société française* ».

Sous le Gouvernement précédent, la sécurité routière restait du domaine exclusif du Ministre des Transports. En 1998, Monsieur Jean Claude GAYSSOT déclare « *vouloir faire baisser de moitié le nombre de victimes de la route* », mais, faute de moyens et d'implication personnelle des plus hautes personnalités de l'Etat, la tendance ne fera que s'infléchir.

Nous assistons à un changement radical de la position des pouvoirs publics et des hauts responsables nationaux : le Président réclame une « *action de rupture* », tandis que le Premier Ministre renchérit, annonçant « *un plan de bataille nationale* ». Pour ce dernier, « *la sécurité routière est une affaire d'État* ». Il exige que tous les départements ministériels l'intègrent désormais dans leur gestion. Mais c'est aussi « *une affaire personnelle qui concerne chaque citoyen dans ses comportements* » et engage sa responsabilité.

Cent cinquante mille jeunes de 18 à 25 ans tués depuis la guerre. Où ? Comment ? Une guerre, un conflit, une épidémie ? Non, c'est le bilan des accidents de la route en France. Il est clair que les accidents sont admis par la plupart de nos compatriotes comme un événement normal de la vie moderne, une épidémie contre laquelle il n'y a pas grand-chose à faire. L'attitude de Pouvoirs Publics, des élus, des dirigeants et des responsables a été pendant des décennies le reflet de l'opinion publique. Jehanne COLLARD, victime d'un accident de la route, avocate de la Fondation Anne CELLIER et Jean-François LACAN, journaliste, ont publié un ouvrage « *Le scandale de l'insécurité routière* ». Au cours de l'émission spéciale Vie privée, Vie publique, du 3 mars 2003

intitulée « l'accident de la route, ça n'arrive pas qu'aux autres », ils parlent de « *Ce silence assourdissant des Pouvoirs Publics face à l'insécurité routière.*¹ » Néanmoins, l'insécurité routière n'intéresse pas seulement aujourd'hui le chercheur que nous sommes. Les Pouvoirs Publics prennent le problème à bras le corps, des associations se créent et s'expriment dans les médias, des personnalités et des experts apportent un éclairage particulier.

Déplorant cette « routine du malheur », C. GOT constate que « le caractère diffus et familier de l'accident de circulation est un facteur de tolérance.² » Loin de nous l'idée de nier la nécessité de prévenir le terrorisme, mais il nous semble qu'il y a un déséquilibre, une disproportion entre les moyens affectés aux événements médiatisés et ceux destinés à la prévention dans le secteur de l'insécurité routière.

Les chiffres de l'insécurité, ignorés par beaucoup, banalisés par la majorité, sont pourtant impuissants à rendre compte de la réalité. Personne ne devrait jamais oublier que ces chiffres, dans leur froideur glacée, masquent une somme de drames individuels, de deuils, de douleurs, qui défie la description. Le bilan est infiniment trop lourd, et l'indifférence avec laquelle notre société accepte les accidents infiniment trop grande. Comment réduire l'holocauste routier ? Nous sommes tous concernés. Cette question s'adresse d'abord à chacun d'entre nous, car nous sommes tous, à un moment ou à un autre, usagers de la route. Même si nous pensons maîtriser nos réflexes (on n'a jamais vu personne se déclarer mauvais conducteur) sommes-nous vraiment sûrs de ne jamais prendre de risques inutiles, ou de ne pas donner à d'autres, moins expérimentés, un exemple qui leur en fera courir ? Donnons-nous aux autres, et tout spécialement aux jeunes, le bon exemple³ ? Le moment est venu de nous demander si nous accomplissons vraiment ce qui est en notre pouvoir pour empêcher tous ces drames.

La collectivité est aussi concernée, il y va de sa dignité, car elle a été trop longtemps coupable d'indifférence et d'égoïsme à l'égard de ceux des siens qu'elle a laissé tuer et blesser sur la route, alors que, paradoxalement, dans le même temps, elle prône pour chacun le droit de s'organiser entre travail, loisirs, sport, culture. Le temps libre, la qualité de la vie sont devenus des valeurs centrales dans notre société. Sur une radio périphérique, un homme politique connu, donne le signal de départ de la campagne électorale et déclare : « *L'Europe que nous construisons est celle du progrès, du temps choisi et de la solidarité.* » Les enjeux sont éthiques, politiques, philosophiques : le premier devoir d'un état moderne est de protéger la vie des citoyens et d'assurer leur sécurité. Tout doit être mis en œuvre pour lutter résolument contre le fléau dramatique que constituent les accidents de la route. Mais les enjeux sont aussi économiques. Il convient de méditer sur les dépenses auxquelles la collectivité doit consentir du fait de l'insécurité routière : les accidents de la route coûtent à la nation cent vingt milliards de francs chaque année.⁴ D'une part, lorsque l'accident survient, entre en jeu tout un

¹ COLLARD (J.), LACAN (J-F.), *Le scandale de l'insécurité routière : « à qui profite le crime ? »* Éditions ALBIN MICHEL, 2000.

² GOT(C.), *La santé*, Flammarion, 1992, p. 40.

³ GERONDEAU (C.), *La mort inutile*, Editions Plon, 1979, p. 240.

mécanisme très coûteux de réparation : secouristes, médecins, hôpitaux, assurances essayent à grands frais de sauver ce qui peut l'être, de compenser le reste, rien n'est alors trop cher. D'autre part, un citoyen qui décède du fait routier, est un être social en qui la collectivité a investi. En effet, de la naissance à l'âge adulte, la société assure notamment son éducation et sa formation pendant une quinzaine d'années en moyenne. Pour parvenir à un certain équilibre dans un fonctionnement collectif, il devrait participer à la production de richesses pendant plusieurs décennies. Plus la victime est jeune, plus longtemps la société est privée de ces recettes et plus le «*manque à gagner* » est important.

Si comme usagers, nous sommes tous responsables des accidents, certains d'entre nous le sont beaucoup plus que d'autres : ce sont tous ceux qui, à un titre ou à un autre, peuvent influencer sur leur évolution. Au niveau national, les membres du gouvernement, les parlementaires, les agents des administrations centrales, notamment le Ministère des Transports et la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière. Au niveau local, les élus ont un rôle majeur à y jouer pour doter les réseaux routiers des équipements de sécurité indispensables. Les services techniques compétents définissent les programmes correspondants. L'action de la police et de la gendarmerie est essentielle, mais on est encore loin de la densité de surveillance qui serait nécessaire pour que le respect des règles devienne chez l'usager de la route un réflexe, et soit donc indolore et bien accepté. Les médecins, sapeurs-pompiers et secouristes essaient de limiter les conséquences humaines des accidents. Les juges, pour leur part, ont la charge de sanctionner les infractions en tenant compte à la fois de la nécessité de peines justes envers ceux qui les ont commises, mais aussi exemplaires pour les autres usagers de la route, dont la vie même est en danger. L'industrie automobile a pris conscience de son rôle en matière de sécurité, mais nous pouvons nous interroger sur la pertinence de mettre à la disposition des usagers des véhicules dont la puissance et la vitesse de pointe sont sans commune mesure avec les vitesses maximales autorisées sur la route. Les grandes associations nationales qui regroupent des centaines de milliers d'adhérents, apportent une contribution efficace à la lutte contre l'hécatombe routière. La presse télévisée, écrite ou orale, est une profession dont l'influence est primordiale. Les éducateurs des écoles, où l'enseignement de la sécurité routière est obligatoire de par la loi, ceux des auto-écoles qui forment les futurs usagers de la route et dont la tâche est difficile mais essentielle, sont investis de responsabilité évidente. La sécurité routière est une pratique et chaque praticien a son savoir et son savoir-faire particulier : l'ingénieur automobile, l'urbaniste, le policier, le gestionnaire routier, le moniteur de conduite agissent dans leur domaine de compétence et selon leur spécialité ; « *à cet égard, on pourrait admettre qu'il y ait « des » sécurités routières.* »⁵

⁴ SECURITE ROUTIERE., *Bilan annuel, statistiques et commentaires, année 2002*, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, La Documentation Française, p. 115.

⁵ BARJONNET (P-E.), LAGARDE (D.), SERVEILLE (J.), *Sécurité Routière*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 15.

2. Les difficultés que l'on peut pressentir à un tel mouvement de baisse des accidents de la route.

La voiture en cause : symbole de puissance.

Le développement de l'automobile n'est toutefois pas neutre : il influence l'évolution des valeurs de la société et des comportements sociaux qui en découlent. Perçue comme symbole de la société technicienne, la vitesse, dont la voiture est un instrument habituel, a une valeur attractive puissante de maîtrise et de liberté : elle associe le temps gagné et le plaisir du jeu. Cet amalgame affectif et idéologique est particulièrement développé auprès de groupes sociaux qui se veulent porteurs d'efficacité : grands rouleurs et consommateurs de véhicules neufs et rapides. Ainsi, au cours des quinze dernières années, la vitesse de pointe des modèles usuels de haut de gamme commercialisés dans notre pays est-elle passée de cent soixante à deux-cent-vingt, voire deux-cent-cinquante kilomètres à l'heure, tandis que la vitesse moyenne observée sur les grands itinéraires s'accroissait d'environ un kilomètre heure par an depuis 1980.⁶

Tant que régneront sur nos routes les comportements qui sont aujourd'hui ceux de trop de conducteurs, les efforts menés par ailleurs en faveur de la sécurité n'auront que des effets limités. L'impératif premier est donc de faire évoluer le contexte culturel d'utilisation de l'automobile. La façon dont la société traite la transgression de la règle est un indicateur de la culture. Nous percevons bien le changement des comportements sur la route suite à l'accroissement des contrôles et des sanctions.

Monsieur Pierre GIRAUDET, président de la Commission de la Sécurité Routière estime que les connaissances sont suffisamment précises, la situation assez grave et les esprits assez mûrs pour que soit proposé un modèle culturel et social de comportement des conducteurs acceptable par la quasi-totalité des secteurs d'opinion. Ce modèle propose *une authentique maîtrise du comportement en vue d'une conduite apaisée, civilisée*, conciliant le respect de la vie avec les valeurs de plaisir, de liberté et de commodité individuelle qu'apporte l'automobile. Il tend à promouvoir des automobilistes individuellement et socialement responsables : capables de maturité dans leurs attitudes ainsi que d'une bonne maîtrise de la conduite, respectueux de leurs concitoyens et sachant donc concilier leurs pratiques individuelles avec celles d'autrui. Un tel modèle ne pourra passer complètement dans les usages qu'au terme d'une évolution de longue durée, préparée et accompagnée avec persévérance par l'éducation des nouvelles générations, légitimée par les autorités scientifiques et professionnelles concernées, confirmée par la cohérence des politiques mises en œuvre par l'Etat et les autres acteurs institutionnels.

Les conduites à risque.

⁶ COMMISSION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *Livre blanc présenté au Premier Ministre*, La Documentation Française, 1989, p.14.

De tout temps l'homme cherche ses limites, au péril de sa propre vie. Le conducteur est-il conscient des risques qui le guettent ou qu'il prend délibérément ? Nous entrons sur le terrain des attitudes et des motivations profondes : entre le risque réel d'accident et sa perception par l'utilisateur, l'acceptation de la légitimité d'une règle et son respect individuel ou collectif, il y a souvent des fossés profonds. La vitesse demeure le facteur essentiel d'incompréhension et de division de l'opinion publique. Si la moitié des conducteurs estime que la vitesse est dangereuse, seuls dix-sept pour cent de Français admettent que les excès de vitesse fassent l'objet d'une répression sévère, comme si la nécessité reconnue de la limitation des vitesses s'accompagnait d'une tolérance tacite de sa transgression.⁷

Les opposants les plus déterminés sont les « gros rouleurs », les jeunes et les couches sociales supérieures, possesseurs de voitures sportives et puissantes, qui représentent un conducteur sur cinq, mais près du tiers des kilomètres parcourus. En s'appuyant sur une désinformation bien orchestrée, ces conducteurs rejettent les constats des effets de la vitesse (quelque incontestables qu'ils soient objectivement) et ne se laissent pas intimider par une répression dont la probabilité est actuellement trop faible. Les limitations de vitesse leur apparaissent inopérantes, injustes, voire attentatoires à la liberté. Ils s'estiment bons conducteurs, aptes à maîtriser les conséquences de leur vitesse, libres donc de s'affranchir de règles jugées infondées. Ils considèrent que les progrès récents de la technique automobile autorisent, sans risques supplémentaires, des vitesses plus élevées et veulent ignorer les effets de la « force vive ».

« Défenseurs d'une vision purement individualiste de l'automobile, niant (au mépris des lois de la physique) le danger des vitesses élevées, ces conducteurs, même s'ils sont souvent adroits, représentent deux fois plus de risque que la moyenne et font courir des dangers à la société en s'opposant aux règles collectives nécessaires à la sécurité d'une circulation de masse. Ainsi, la conduite automobile d'une partie significative de conducteurs français se caractérise à l'heure actuelle par une agressivité et une nervosité inconnues, voire inconcevables, dans la plupart des autres pays développés (Etats-Unis, Canada, Royaume-Uni, Pays-Bas...), dont le style de conduite « calme » privilégie la courtoisie et la tolérance. »⁸

Des chiffres spécifiques à la France.

Le problème de la sécurité routière se pose dans des termes quasiment identiques à quelques décalages temporels près, dans tous les pays d'Europe.⁹ Pour pouvoir comparer les nombres des accidents de la circulation et de victimes dans divers pays, il faudrait être certain que les définitions y sont les mêmes et que les relevés sont partout faits avec la même exactitude. Ce n'est pas le cas et nous ne retiendrons que le nombre des tués, (toutes catégories d'utilisateurs) par million d'habitants. C'est un bon indice de

⁷ COMMISSION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *op. cit.*, p. 21.

⁸ SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *Les automobilistes, la vitesse, et la sécurité routière*, Dossier d'information, septembre 1994.

⁹ BOUZIGUES (J-B.), *La violence routière, l'Union européenne et l'insécurité routière*, Editions Continent Europe, 1995, p. 12.

gravité du problème social des accidents de la circulation dans les pays considérés car le nombre des tués, comme celui de la population, est généralement connu exactement. Pour 2001, le taux des tués par million d'habitants a été évalué à : 137 en Espagne, 138 en France, 84,8 en Allemagne, 111 en Italie, 80,6 au Danemark, 60 au Royaume-Uni. Le taux de tués par rapport au parc automobile a été de : 328 en Espagne, 306 en France, 288 au Danemark, 269 en Allemagne, 188 en Italie, 148 au Royaume-Uni.

Nous constatons rapidement que ces comparaisons ne sont pas favorables à la France. En 2002, 105470 accidents corporels ont occasionné 137839 blessés dont 24091 graves (hospitalisés plus de six jours), 7242 tués soit vingt par jour. Le tiers du total des accidents se produit en rase campagne et provoque près de 75 % des tués. La gravité des accidents en rase campagne est 5 fois plus élevée qu'en milieu urbain¹⁰.

3. Une sortie possible : l'éducation.

Depuis deux décennies, de nombreuses mesures ont été prises pour tenter de réduire l'insécurité sur nos routes : principalement des actions sur l'infrastructure et sur les véhicules. Les Pouvoirs Publics tentent actuellement de changer le comportement du conducteur. En un an, le nombre de victimes de la route a baissé de vingt pour cent (chiffres 2003 non encore édités : 5732 tués). Les mesures réglementaires et les contrôles renforcés ont porté leurs fruits. Néanmoins, pour changer durablement et en profondeur les attitudes sur la route, l'éducation nous paraît un vecteur essentiel. Selon nous, elle est indispensable pour faire adhérer l'usager à l'idée de sécurité, de respect de la règle et des autres. Nous allons parler ici d'une forme particulière d'éducation du conducteur : la conduite accompagnée. Une fonction a vu le jour récemment : celle d'accompagnateur dans le cadre de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile (A.A.C.). Tout jeune a la possibilité, à seize ans, d'apprendre à conduire, pendant deux ans, sous la surveillance d'un conducteur expérimenté.

La conduite accompagnée est un enjeu, une question importante pour la société. Elle pose la question de la solidarité intergénérationnelle¹¹. L'implication des jeunes dans les accidents de la route est dramatique. Il serait tout à fait amoral que nous acceptions de perdre une partie de nos forces vives dans les déplacements automobiles. Le premier devoir d'une génération d'adultes est bien d'assurer la sécurité des générations montantes, des adultes de demain. Cela passe nécessairement par l'impérieuse nécessité d'offrir à nos enfants un système de circulation routière le plus sûr possible. Faire en sorte que tout le monde, et notamment les plus jeunes, puissent se déplacer sans risquer d'être impliqués dans un accident, ou tout au moins réduire ce risque,

¹⁰ SECURITE ROUTIERE, *Bilan annuel, statistiques et commentaires*, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2002

¹¹ CHICH (Y.), *Analyse d'un conflit de valeurs : la vitesse et la sécurité*, journée d'étude INRETS : « la vitesse entre technique et culture. », 1989.

constitue un challenge pour la collectivité. De plus, ces enfants seront les acteurs de la société de demain, nous devons forger des mentalités qui les amèneront à considérer comme inacceptable, intolérable de perdre la vie ou être blessé sur la route.

Notre parcours.

Après de courtes études, je suis entré dans la vie active au sein de l'exploitation forestière familiale. A l'occasion de mes nombreux déplacements à bord de tout type de véhicule, j'ai découvert la circulation routière des années soixante-dix. Par goût du contact humain et de la mécanique, je décide cinq ans plus tard d'ouvrir à mon compte une auto-école. Je passe, sans préparation aucune, le Certificat d'Aptitude Professionnelle et Pédagogique pour l'enseignement de la conduite automobile et exploite un établissement pendant plusieurs années. Je reconnais qu'au départ, les préoccupations d'ordre pédagogiques ne me tourmentaient pas outre mesure. Pour moi, l'intérêt de cette profession consistait à entretenir de bonnes relations avec les gens, principalement des jeunes, et à leur faire obtenir le fameux permis de conduire. Néanmoins, peu à peu, je commence à faire des liens entre les accidents de la circulation et la formation des conducteurs, et je m'interroge sur l'efficacité de la formation initiale des automobilistes. Je me rends compte que la préparation que je n'ai pas eue en entrant dans ce métier me fait cruellement défaut. Commence alors pour moi une période de lectures : ouvrages de psychologie, de physiologie, de pédagogie, de mécanique. Je m'intéresse aussi à l'évolution du nombre et de la gravité des accidents ; nous ne développerons pas ici toute la formation du conducteur, mais je suis persuadé qu'un formateur convaincu est beaucoup plus efficace. Je m'aperçois que je parle beaucoup plus souvent de sécurité à mes élèves, je deviens en quelque sorte un militant.

Après dix ans d'exercice, je décide de me lancer dans la formation des moniteurs, Je suis divers stages et effectue de nombreuses lectures. J'obtiens le B.A.F.M. (Brevet d'Aptitude à la Formation de Moniteurs). J'assure alors la formation de formateurs, d'animateurs de sécurité routière dans un établissement privé.

Soucieux de prolonger ma réflexion sur l'apprentissage, la pédagogie, la sécurité routière, je passe cinq ans plus tard le concours d'Inspecteur des Permis de Conduire. Après une année de formation, je suis affecté au Ministère des Transports, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, bureau de la Pédagogie de la conduite automobile. Mon rôle principal est d'assurer l'animation de sessions de formation destinées aux Inspecteurs du Permis de Conduire, dans leur mission de « Conseillers Pédagogiques des Enseignants ». Ces agents de l'Etat ont deux rôles bien distincts : faire passer des examens, et s'assurer de la qualité de l'enseignement au sein des auto-écoles. Ces activités me conviennent, je me réalise dans mon travail et je continue à me former en lisant, en échangeant avec mes collègues, en réfléchissant sur mon action et sur les possibilités de l'améliorer. Je suis en fait entré dans un processus « d'éducation tout au long de la vie ».

En 1992, je décide de suivre un cursus universitaire pour acquérir de nouvelles connaissances, d'autres compétences, et valider le parcours de formation déjà effectué. La seule voie qui s'ouvre à moi, à la seule fin de me former, est de solliciter une mise en disponibilité. Je l'obtiens, prêt à de grands sacrifices : pendant six ans, le salaire n'est plus assuré, la logistique de l'administration centrale n'est plus à ma disposition. Cette

démarche s'inscrit dans les moyens que je mets en œuvre pour comprendre la formation du conducteur.

Dès 1994, je suis une formation en 18 mois à l'Université de Franche-Comté à Besançon et j'obtiens le Diplôme Universitaire de Formateur d'Adultes (DUFA), option ingénierie de la formation. J'enchaîne en m'inscrivant à l'Université Robert SCHUMANN à Strasbourg au Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées (DESS) Responsable en Formation d'Adultes. Pendant dix-huit mois, à raison d'une semaine par mois, je peux dire que j'ai « dévoré » les cours et les livres avec une grande avidité. Le groupe « Andragogie », composé de huit personnes m'a permis de me réaliser en travaillant sans compter. Je me souviens que, hospitalisé pendant deux jours, mes camarades de cours faisaient le lien entre l'université et ma chambre d'hôpital. J'ai même préparé un exposé qu'un de mes amis s'est chargé de présenter à ma place au reste du groupe. Il est des moments qui restent gravés dans la mémoire pour toujours. En juin 1996, je suis reçu avec la mention très bien. Ayant l'intention de m'engager dans une recherche, je prépare en un an le Diplôme d'Etudes Approfondies (DEA) à l'Université Lumière Lyon 2. En juin 1997, muni d'une formation méthodologique, j'obtiens le DEA avec la mention bien. Au mois d'octobre de la même année, je m'engage dans cette thèse. Mon travail s'étalera sur six années. On peut considérer que c'est long, mais je dois dire que j'ai toujours mené les études tout en gardant une activité professionnelle. Je n'ai jamais sollicité d'aide financière, de prise en charge quelconque ni demandé à être déchargé de ma mission. J'ai en permanence assuré la part de service public qui m'incombait.

Formateur dans le domaine de la Sécurité Routière depuis vingt ans, nos activités actuelles consistent à assurer, dans le secteur privé, la formation initiale et continue des Enseignants de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière. Nous menons aussi des actions dans les entreprises, de transport notamment, nous effectuons la coordination pédagogique de l'examen d'Enseignant de la Conduite sur le centre de Dijon qui regroupe huit départements. Nous participons enfin, dans le cadre de la Loi sur le Permis à Points, à l'animation de stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route, destinés aux conducteurs ayant perdu des points sur leur permis de conduire, qui veulent en récupérer une partie.

La pratique et l'expérience nous posent le problème du sens de notre action. Le point de départ de la formation d'adultes est souvent constitué de présupposés ; la pédagogie procède fréquemment de l'implicite, du non théorisé. Nos interrogations concernent les référents théoriques qui sous-tendent nos activités. Le questionnement est encore plus aigu lorsqu'on forme des formateurs : qu'est-ce qu'apprendre, enseigner, former, aider ? Qu'est-ce que conduire, apprendre à conduire, former un conducteur ? Notre préoccupation aujourd'hui est éthico-politique, éthico-philosophique. Afin d'éviter une imbrication non contrôlée, nous resterons vigilants et la prendrons en compte. Cette recherche devrait nous fournir un éclairage, à un moment donné et nous permettre de nous alerter sur ce que nous sommes en train de faire. Nous avons suivi régulièrement des formations et nous nous employons actuellement à cultiver notre raison, « **en déracinant de notre esprit toutes les erreurs qui s'y étaient pu glisser auparavant.** »¹²

¹² DESCARTES (R.), *Discours de la méthode*, Paris, Booking International, 1995, p. 43.

»

Notre implication dans le processus A.A.C. se traduit par une mission de formation des formateurs qui dispenseront les cours à ces jeunes. Le principal souci qui nous anime réside dans le fait que pour sensibiliser un jeune à la sécurité, le formateur doit être particulièrement convaincu et compétent. Les maîtres mots sont : information, sensibilisation, éducation, formation. Nous nous intéressons individuellement à cette question par souci professionnel, mais aussi parce qu'elle est au centre de nos préoccupations, de notre réflexion. Nous nous reconnaissons personnellement lorsque Jean-Marie LABELLE affirme : « **L'une des caractéristiques de l'adulte par rapport à l'enfant est d'avoir beaucoup vécu. Ce n'est pas une question de quantité, mais de densité et de qualité de la réflexion qui promeut ce qui est vécu en expérience et signification. L'on voit qu'en ce sens être adulte n'est pas qu'une question d'âge. Il reste que la vie est ambivalente : quelqu'un a d'autant plus d'expérience qu'il a éprouvé la séparation ou l'inadéquation de sa condition par rapport à son idéal. Plus l'épaisseur de la séparation est grande, plus il y a lieu de travailler sur l'expérience vécue afin de devenir soi, de poursuivre son éducation** »¹³. Ces phrases évoquent d'une part l'attention que nous portons à la démarche d'accompagnement, notamment dans ce cursus d'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile et d'autre part une motivation jusque là cachée à poursuivre cette recherche.

L'homme de quarante ans, arrivé au mitan de sa vie, soucieux de laisser une trace, se préoccupe des générations montantes, c'est le principe de générativité développé par Erik ERIKSON.¹⁴ Tout au long de notre jeunesse, nous parlons au futur : je ferai des études, je voudrais exercer telle ou telle profession, je vais me marier, nous aurons deux enfants... A l'âge adulte, nous nous exprimons au présent. Mais en même temps, la notion de déclin apparaît. A quarante ans, le temps de la vie est rompu en deux : le temps vécu jusqu'à maintenant et celui qui reste à vivre. « **Un sentiment d'urgence temporelle s'installe, un peu comme si le temps qui reste à vivre devenait une denrée précieuse, rationnée.** » Le mitan est considéré comme une troisième naissance, la première étant la naissance biologique, la seconde, l'adolescence. C'est l'occasion de faire le point, il devient moins important de réussir dans la vie, et plus important de réussir sa vie, nous constatons un mouvement vers une intériorité croissante. Accompagner un adolescent, c'est une occasion unique, pour l'adulte d'âge mûr, de mettre à profit ses expériences et ses compétences pour sa satisfaction personnelle et pour le bénéfice des autres.

La conduite accompagnée suscite de nombreuses interrogations, centrées sur son utilité, son efficacité. Que peut-elle apporter de plus, de différent à un jeune, par rapport à une formation traditionnelle basée sur des connaissances et des contenus ? Nous faisons l'hypothèse que **l'Apprentissage Anticipé de la Conduite développe des compétences non seulement d'ordre technique, mais d'ordre éthique ; il s'agit d'une compétence citoyenne, attentive à autrui.**

¹³ LABELLE (J.-M.), *La réciprocité éducative*, collection Pédagogie d'aujourd'hui, 1996, p.188.

¹⁴ HOUDE (R.), *Le mentor : transmettre un savoir-être*, Hommes et perspectives, 1996, pp. 75-82.

4. Le plan.

Nous allons dans un premier chapitre évoquer le contexte dans lequel est apparu le cursus d'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile. Nous présenterons la circulation routière, le système de déplacement, son évolution, les dysfonctionnements, les accidents et leurs conséquences. Nous évoquerons les conséquences sociales du phénomène, son évolution au cours du temps, les changements dans les façons d'apprendre à conduire, le rôle social de cet apprentissage. Nous détaillerons les accidents, les idées reçues, les véritables origines : étude de leur genèse, évocation des enquêtes menées après leur survenue, évolution de l'insécurité routière depuis une trentaine d'années, questionnement sur l'avenir. Nous évoquerons les caractéristiques des accidents de jeunes, le système actuel d'éducation du conducteur. Nous présenterons l'Apprentissage Anticipé de la Conduite, les théories qui le portent, l'historique de sa conception à sa mise en place et les interrogations qu'il soulève.

Le second chapitre sera consacré à la problématique et la méthodologie. Nous évoquerons quelques théories explicatives sur l'action de conduite, l'accompagnement et la citoyenneté. Nous dégagerons un ensemble de questions que pose l'A.A.C., nous formulerons nos hypothèses de travail et expliquerons la démarche à adopter.

L'analyse de toutes les données empiriques recueillies s'effectuera dans le troisième chapitre. La confrontation avec nos affirmations de départ permettra de valider ou d'invalidier nos hypothèses.

Le dernier chapitre comportera des propositions d'action, des grands principes issus de l'éclairage apporté par notre recherche, mais aussi des actions concrètes déjà réalisées, en cours de réalisation ou sur le point de l'être.

Première partie : le contexte de l'accidentologie et des actions pour le réfréner.

« Les accidents, on n'y peut rien, si ça doit arriver, ça arrive, personne n'est à l'abri, c'est le destin, c'est la fatalité. De toute façon, il y a de plus en plus de voitures sur la route, donc il y a de plus en plus d'accidents, de morts. D'abord, ils vont tous trop vite ! Vous avez vu les routes, en France ? C'est lamentable, avec tous les impôts que nous payons ! C'est l'alcool, ça ne me concerne pas, moi, je ne bois jamais. Oui, je roule vite, mais je suis obligé, je travaille avec ma voiture, mais si on maîtrise, la vitesse ce n'est pas dangereux ! Ce qui est inacceptable, ce sont les voitures... vous savez, ces petites... »

Nous pourrions rapporter sur des dizaines de pages ces remarques de conducteurs. Le domaine de la circulation et de la Sécurité Routière a ceci de particulier : il comporte en son sein cinquante millions de « spécialistes », qui connaissent très bien le problème et ont mille solutions pour y remédier. Chaque conducteur s'est forgé son opinion sur la base de la formation initiale qu'il a reçue et de sa propre expérience, accumulée au fil des kilomètres. Que de certitudes, d'opinions, de préjugés, d'idées reçues !

1.1. L'insécurité routière en France.

Pour bien comprendre le dispositif Apprentissage Anticipé de la Conduite, le sens que peut avoir ce mode de formation du futur conducteur, sa place dans un dispositif de lutte contre l'insécurité routière, il nous est apparu indispensable de poser objectivement le problème de l'insécurité routière en France. Qu'est ce qu'un accident ? Comment se produit-il ? Qui sont les victimes, combien sont-elles ? De quelle manière évolue le bilan des accidents de la route ? A quelle date est apparue la conduite accompagnée, pourquoi pas avant, pourquoi pas après ? Quel est son avenir ? Quelle sera sa place dans le système de formation des automobilistes ?

A. Des données sociologiques.

Le système de circulation routière est une forme d'organisation sociale des déplacements. Circuler est un acte individuel dans un espace collectif. L'accident résulte d'un dysfonctionnement de cette structure collective.

Lors d'un accident, les forces de l'ordre remplissent un Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels. Toutes les informations sont centralisées au Ministère des Transports. L'Observatoire Interministériel de la Sécurité Routière rassemble tous les éléments et édite chaque année le Bilan Annuel¹⁵. Tous les chiffres que nous citerons sont tirés de ce document.

1. Emergence et traitements de l'insécurité.

Si l'on dresse un tableau où figurent d'une part l'indice de circulation, c'est-à-dire le nombre de véhicules et les kilomètres parcourus, et d'autre part les accidents de la route, nous constatons l'évolution de l'indice de circulation. La circulation a plus que triplé en trente ans, de 1960 à 1990. Nous notons en outre le nombre de tués chaque année sur les routes. De 1960 à 1972, les deux courbes sont parallèles, ce qui signifie qu'il y a de plus en plus de voitures, mais aussi de plus en plus de tués. Cette évolution peut paraître normale, logique a priori. Le bilan de l'année 1972 s'élève à 16 600 tués. Dans cette logique, préside une explication en terme de fatalité ou de prix à payer. Cette considération fataliste induit l'inutilité d'une quelconque intervention. L'augmentation du nombre de victimes est considérée comme un fléau dont on n'envisage même pas l'enrayement. Malgré cette sinistralité record, il n'est pas encore question d'insécurité. Le recueil d'informations hors de nos frontières va faire basculer les positions explicatives. Des comparaisons internationales indiquent clairement des variations de sinistralité dans des contextes de circulation à peu près équivalents.

La corrélation fataliste n'étant plus recevable, un espace d'intervention va pouvoir se

¹⁵ SÉCURITÉ ROUTIÈRE., *Bilan annuel, statistiques et commentaires*, La Documentation Française, 2002.

dégager. Un poste de Délégué Interministériel à la Sécurité Routière est créé en 1972. C'est la marque d'un changement radical dans la compréhension du phénomène. A l'inéluctable se substitue l'évitable. L'avènement de la notion d'insécurité routière correspond plus à la rupture d'une logique fataliste qu'à un seuil de conséquences tragiques atteint. Rétrospectivement et artificiellement, il est possible de repérer différents moments dans le traitement de l'insécurité. Ils correspondent à des séries de mesures s'harmonisant sur la capacité de changement visée. Nous en dégagerons trois : coercitif, informatif et éducatif.

L'histoire moderne.

Pendant les années 70, sont mises en place des mesures réglementaires, telles que les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et du casque, ainsi que la possibilité de contrôler l'alcoolémie des conducteurs en dehors de la situation d'accident. Cette série de prohibitions s'articule à un contexte de rigueur lié à la première crise pétrolière en 1973. Les justifications des limitations de vitesse sont multiples : gain de consommation, réduction des différentiels (les allures homogènes limitent les occasions de dépassements) et diminution de l'incidence des chocs. Le port de la ceinture de sécurité et du casque sont des actions de sécurité passive, c'est-à-dire destinées à réduire les conséquences des chocs. Les mesures de lutte contre l'alcoolémie au volant furent plus lentes à se mettre en place. La loi de juillet 1978 qui permettait enfin des contrôles préventifs, hors de tout accident ou infraction, eut un effet réel, mais malheureusement trop court : les matériels de contrôle n'étaient pas au rendez-vous. On eut ainsi la vérification, en vraie grandeur nature, de l'inutilité de réglementations, pourtant indispensables, si elles ne pouvaient être accompagnées d'un contrôle et de sanctions.

Fin 1980, l'arsenal réglementaire était quasiment achevé. Il était globalement le même que celui des pays voisins. La France était entrée de plein pied dans le groupe des pays où la Sécurité Routière était, dans les faits, une des priorités nationales. Toutes ces actions et la prise de conscience qui s'en suivit avaient porté leurs fruits : le bilan des accidents était redescendu en 1980 à douze mille tués. Au kilomètre parcouru, le risque de se tuer ou d'être blessé avait diminué de moitié en dix ans. Néanmoins ce tableau très encourageant ne pouvait cacher deux phénomènes inquiétants : les indicateurs stagnaient, les mesures coercitives semblaient avoir atteint leurs limites. La comparaison avec les pays voisins tournait à notre très net désavantage. Il fallait faire plus et aller plus loin.

L'histoire contemporaine.

Une double orientation a été décidée en 1980. La première, maintenir l'acquis des années précédentes, en renforçant l'application des lois. La seconde, surtout ne plus considérer que la Sécurité Routière était principalement un problème pouvant être traité par des seules mesures nationales. La nouvelle orientation consiste à faire assurer une prise en compte renforcée de la lutte contre l'insécurité routière au niveau local. La Sécurité Routière devient l'affaire de tous. Les nouvelles structures se mettaient en place sous l'autorité du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, quand un événement tragique survint. Le 31 juillet 1982, un accident se produisit sur l'autoroute PARIS-LYON, près de BEAUNE, impliquant en particulier un transport d'enfants partant en vacances.

Cinquante-trois tués, dont quarante-quatre enfants brûlés dans un autocar, c'est l'accident le plus important dans l'histoire de la Sécurité Routière en France. Une stèle en perpétue le souvenir, et surtout un monument qui se veut signe d'espoir a été élevé à cette occasion sur l'aire de repos du Curney entre BEAUNE et CHALON dans le sens nord-sud. Son ampleur, et le fait que les victimes étaient principalement des enfants, provoquèrent un choc profond dans l'opinion publique. Les pouvoirs publics renforcèrent leur détermination à relancer une politique de Sécurité Routière efficace. Suite à une telle catastrophe, il fut décidé, fait rarissime, de confier à une commission d'enquête le soin de déterminer les causes de l'accident et de faire des propositions pour qu'il ne puisse plus s'en produire de semblable.

Cette idée de commission d'enquête fit son chemin et aboutit progressivement au programme REAGIR. Chaque accident mortel fait l'objet d'une recherche. Les inspecteurs déterminent tous les facteurs ayant conduit ou ayant participé à l'accident. Ils proposent ensuite des solutions pour essayer d'éviter qu'il ne s'en reproduise de nouveaux dans les mêmes conditions. Ce plan de mobilisation sociale sur l'insécurité routière assignait plusieurs buts aux enquêtes. Lutter contre la banalisation des accidents de la route : l'obligation de réaliser une enquête technique pour tous les accidents mortels ou très graves vise à combattre le fatalisme latent. Mieux connaître le phénomène des accidents (objectif commun à toutes les enquêtes sur le terrain). Encourager les actions de prévention : à chaque facteur clairement identifié, le principe est de faire correspondre une action à mettre en œuvre localement. Il faut cependant constater qu'en pratique, les enquêtes effectuées n'ont pas toujours débouché sur des conclusions opérationnelles. Encourager et développer une véritable concertation : les équipes sont pluridisciplinaires et tous les partenaires sont concernés. Informer et sensibiliser le public : c'était le but quasiment exclusif que s'assignait le programme lors de son lancement. Il est important en effet que l'ensemble des acteurs sociaux soient informés des enseignements issus des enquêtes. La mise en place progressive de cette opération présente plusieurs avantages. Elle a permis de former des milliers de personnes-relais, les Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), plus de 6 000 à l'heure actuelle dans toute la France. Elle apporte un complément de connaissance fondamentale sur les accidents mortels, en permettant de mieux connaître les multiples facteurs intervenant dans les accidents. REAGIR est devenu aujourd'hui un outil indispensable qui participe au diagnostic de la sécurité routière. Les enquêteurs sont le plus souvent volontaires et à temps partiel. Cela leur permet de diffuser l'information Sécurité Routière et des connaissances acquises en profondeur dans leurs services respectifs. La décentralisation de la lutte contre les accidents et la mobilisation du plus grand nombre dans ces actions ont permis de réduire le nombre de tués sur la route. Mais, après quelques années de diminution importante, en 1990, le bilan stagne et les gains en nombre de victimes deviennent moindres.

Les mentalités évoluent et l'opinion publique accepte mal aujourd'hui le bilan des accidents. Huit mille morts par an : cela devient intolérable. En 2000, les pouvoirs publics ont donc décidé de déclarer la sécurité routière grande cause nationale. De nombreuses campagnes de communication sont programmées, les associations sont sollicitées, les bureaux de circulation de préfectures sont chargés de mettre en œuvre des actions concrètes sur le terrain et de les coordonner. Pour autant, le nombre d'accidents ne

baisse pas, bien au contraire. En juillet et août, de véritables catastrophes se sont produites sur les routes : chocs entre voitures avec de nombreuses victimes, accidents impliquant des poids lourds et des transports en commun. Nous pointons ici le paradoxe français : d'un côté une grande activité médiatique autour de la sécurité routière et d'un comportement apaisé au volant, de l'autre, une hécatombe sur la route. Malgré les progrès réalisés au fil des ans, il faut admettre leur fragilité et affirmer que, dans ce domaine, rien n'est acquis définitivement et que les pouvoirs publics doivent redoubler de vigilance.

Des progrès considérables sont possibles.

Le problème majeur reste l'obtention de modifications de comportement des conducteurs, ou mieux encore de la société française toute entière puisque, sur 40 millions d'adultes, 35 millions sont conducteurs. Nous possédons maintenant une bonne connaissance des accidents : une vitesse inappropriée entre en jeu dans près de la moitié des accidents ; un problème d'alcool est présent dans 30% des cas ; une part non négligeable de la population ne porte pas la ceinture de sécurité. La circulation routière n'est plus l'affaire de quelques-uns qui pouvaient se considérer comme une élite un peu en marge des lois. C'est l'affaire de chacun, dans sa vie quotidienne. Dans ces conditions, on ne peut pas laisser se développer des pratiques scandaleuses. C'est une question de morale autant que d'instruction civique appliquée.

Certains travaux nous renseignent sur l'existence d'un lien direct entre le fait de commettre régulièrement des infractions et l'implication dans les accidents.¹⁶ Les Pouvoirs Publics en déduisent que si un usager infractionniste sur deux, vis à vis des trois facteurs principaux d'accident, respectait la réglementation, près de trois mille vies seraient sauvées. Cela nous ramènerait à un niveau comparable aux pays possédant actuellement la meilleure sécurité routière. Le permis à points, entré en vigueur en 1992 vise un changement de comportement des conducteurs. Il comporte deux grands volets. L'aspect dissuasif : le conducteur sait que s'il commet une infraction, il risque de perdre des points, cela peut le faire hésiter. S'il en a déjà perdu quelques uns, il va redoubler de vigilance, sinon son permis de conduire sera annulé. L'aspect pédagogique : le conducteur qui a perdu des points peut suivre, à son initiative, un stage de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route. Il récupère à cette occasion quatre points. C'est la première action de formation continue, à grande échelle, des conducteurs.

Dans l'avenir, la priorité sera donnée à l'éducation et à la formation afin d'obtenir des usagers qu'ils adoptent sur nos routes une conduite souple, apaisée. L'idée développée est qu'une éducation routière tout au long de la vie peut contribuer à changer les mentalités et faire en sorte que les jeunes s'engagent dans la conduite accompagnée munis d'une véritable « culture sécurité routière ». Nous utiliserons à plusieurs reprises ce terme. Nous pouvons le définir par : un minimum de connaissances objectives sur le phénomène du déplacement routier, un état d'esprit, une ouverture capables d'accueillir favorablement la notion de sécurité et une approche qui permet au conducteur de prendre

¹⁶ BIECHLER-FRETEL (M-B.), *Infractions coutumières et risque d'accidents, étude statistique de comportements d'usagers vis à vis des règles de la circulation routière*, Thèse Paris V Sorbonne, 1984, 260 p.

en compte le caractère collectif, social, de la conduite.

2. La loi, la répression, la sanction.

Le respect scrupuleux de la réglementation routière, notamment celle concernant les limitations de vitesse permettrait de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route. En effet, l'analyse des enquêtes « REAGIR » met en évidence que le premier facteur d'accident sur la route est la vitesse. Des recherches ont montré, dans plusieurs pays, que lorsque la vitesse moyenne pratiquée sur les réseaux routiers diminue, même très légèrement, on constate une diminution du nombre des accidents. Des études ont montré qu'il existe un lien direct entre l'infraction et l'accident. Plus le conducteur commet d'infractions, plus il risque d'être impliqué dans un accident.¹⁷

Pour de nombreuses raisons qu'il convient de développer, la loi n'est pas appliquée sur la route.¹⁸ Un conducteur peut rouler impunément pendant de nombreuses années en commettant de multiples infractions. Il est admis que dans notre pays l'automobiliste est sanctionné une fois toutes les sept cents infractions commises. Plusieurs facteurs normatifs, pratiques et administratifs entrent en jeu. D'une volonté politique non affirmée à une pratique policière plus qu'« indulgente », le conducteur ne perçoit ni la règle ni la loi comme des éléments à respecter impérativement. Il conduit depuis des années, commet des infractions sans être sanctionné ni être impliqué dans un accident. Une telle expérience le conforte dans l'idée que la loi et la règle ne sont que des théories dont les préoccupations sont assez éloignées de la réalité, ou en tous cas de sa propre réalité. Christiane CELLIER¹⁹, présidente de l'association Anne CELLIER, parle de la non-dissuasion de notre système judiciaire. Le Livre Blanc de la Sécurité Routière²⁰ proposait déjà, en 1989, un certain nombre de mesures pour faire évoluer le comportement routier.

Robert NAMIAS constate qu'il n'y a pas de vrais contrôles routiers en France. Ce journaliste, actuellement directeur de l'information sur TF1 a fait un rapport au Gouvernement en 1994 dans lequel étaient préconisées un certain nombre de mesures incontestables, de toutes natures, des mesures techniques, création d'une police de la route avec affectation de moyens supplémentaires, des mesures en matière de communication, etc...

Lorsque nous portons un regard sur le système de circulation en R.F.A, nous constatons qu'un modèle répressif génère de bons résultats : moitié moins de victimes sur

¹⁷ BIECHELER-FRETEL (M-B.), *Le comportement de base de l'automobiliste : un critère intermédiaire de prédictibilité du risque d'infraction et d'accident*, Revue Recherches Transports Sécurité, I.N.R.E.T.S, n°24, p.35-44.

¹⁸ PEREZ-DIAZ (C.), *Jeux avec des règles pénales -Le cas des contraventions routières*, Editions L'Harmattan, 1998, p. 212.

¹⁹ CELLIER (C.), *Lettres à Anne*, Editions Belfond, 1995, p.106.

²⁰ COMMISSION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *La sécurité routière, Livre Blanc présenté au Premier Ministre*, La documentation française, 1989.

la route pour un parc automobile équivalent. La présence policière représente dix fois celle de la France, et nous observons des comportements routiers beaucoup plus respectueux des règles. Il y a un lien entre le niveau de répression et les accidents de la route : dans le Territoire de Belfort, en 1996, le nombre d'infractions sanctionnées par les forces de l'ordre a diminué de moitié, dans le même temps, le nombre de tués a doublé. Un retour au respect scrupuleux de la loi par des sanctions systématiques devrait permettre de disposer d'un outil dissuasif visant à faire changer les comportements.

Actuellement, en Grande-Bretagne la conduite dangereuse est passible de dix ans de prison ferme. Les pouvoirs publics ont l'intention de faire baisser le nombre de victimes de la route. Le bilan actuel est de trois mille morts par an (huit mille en France), leur objectif est de descendre en dessous de deux mille. Pour ce faire, les députés ont déposé un projet de loi dans lequel figure la réclusion perpétuelle en cas d'homicide par conduite dangereuse. La conception de la sécurité Outre-Manche est étroitement liée à la notion de civisme. **« Les Français punissent des faits, alors que les Anglais punissent des comportements, explique Catherine DAYRE, juge d'instance à CHATEAUROUX, qui s'est intéressée à la façon dont les Anglais traitent la délinquance routière. Il s'agit pour les Anglais de punir non seulement des infractions à la loi, mais des infractions à l'autre. C'est l'intérêt pour la victime qui fait toute la différence »**. Ainsi les élèves des auto-écoles sont-ils éduqués à la non-agressivité et au respect des autres usagers. Et la population est encouragée à dénoncer les automobilistes dangereux. Une pratique impensable dans notre pays, où il est considéré comme courtois de faire des appels de phares pour signaler la présence de policiers sur les routes ! On ne sanctionne pas seulement les infractions majeures (alcool, vitesse...) : avoir une voiture en mauvais état ou surchargée, changer de direction sans précaution ne pas laisser le passage à un piéton sont aussi sévèrement sanctionnés. C'est ce que l'on appelle la conduite « sans soin ni attention », qui regroupe tous les comportements inciviques. Paradoxe : les règles ne sont pas plus sévères. Le taux d'alcoolémie légal, par exemple, est de 0,8 gramme par litre de sang.

Avec un peu plus de 3.000 tués par an sur les routes, les Anglais sont les champions d'Europe. Pourtant, leurs routes ne sont pas meilleures, ni leurs voitures différentes. Mais il existe dans ce pays une véritable culture de la sécurité. *« Notre première campagne date de 1908 »*, explique Roger PEAL, responsable de la sécurité routière du Royaume-Uni. *« Notre campagne « Boire ou conduire » dure depuis trente ans. La pratique du conducteur désigné lors des réceptions est générale. Un de nos héros populaires est M. TOD un conducteur indélicat dans une histoire appelée The Wind in The Willows. Tous les enfants la connaissent. Il est véritablement devenu socialement incorrect d'être imprudent au volant dans ce pays. »* « La vitesse tue. Tuez votre vitesse. » En Grande-Bretagne la conception de la sécurité est liée à celle du civisme et du respect d'autrui. Il existe une notion d'« infraction à l'autre ».

En 1982²¹, l'Etat de Nouvelles Galles du Sud introduisit le contrôle aléatoire des conducteurs, mais avec une densité sans commune mesure avec celle qui avait caractérisé l'expérience française de 1978, puisque la règle adoptée fut celle d'un

²¹ GERONDEAU (C.), *Les Transports en France, quelques vérités bonnes à dire*, Transports Actualités, p. 123, 1993.

contrôle annuel pour trois titulaires du permis de conduire. Le nombre des contrôles annuels atteignit ainsi un million, soit beaucoup plus qu'en France à l'époque, et ceci pour trois millions de titulaires de permis de conduire seulement!

Les résultats furent immédiats et analogues à ceux constatés en France, le nombre total des tués diminuant de près de vingt pour cent. Mais, à la différence de ce qui s'était passé dans notre pays, le résultat acquis fut durable. Autrement dit, cette expérience venue des antipodes montre qu'il est possible de changer profondément les comportements, dès lors que les usagers de la route s'attendent à être contrôlés. Elle montre surtout que, pour qu'il en soit ainsi, la meilleure et la seule méthode consiste à ce qu'il y ait effectivement des contrôles en nombre suffisant, le public ne pouvant être longtemps induit en erreur.

Il est intéressant de remarquer que le niveau de surveillance en vigueur en Australie, qui a été porté depuis lors à un contrôle annuel pour deux conducteurs, signifie qu'aucun « *conducteur à risque* » ne peut longtemps espérer échapper aux contrôles. En effet, l'action des forces de police et de gendarmerie se concentre évidemment sur les jours et les heures (essentiellement le soir et la nuit, notamment les week-ends) au cours desquelles circulent les conducteurs concernés, de telle sorte que la probabilité d'être intercepté est, pour les intéressés, non pas d'une fois tous les deux ou trois ans, mais de plusieurs fois par an.

L'expérience française de 1978 permet en définitive d'affirmer que les méthodes qui ont été couronnées de succès à l'étranger le seraient également en France, sous réserve que soient réunies deux conditions. La première concerne évidemment la densité des contrôles. Des progrès importants ont été accomplis depuis 1978, tout particulièrement au cours des années récentes, puisque l'on compte actuellement environ quatre millions de contrôles d'alcoolémie par an sur le territoire national. Mais ceci est encore très loin du niveau souhaitable, qui correspondrait à plus de dix millions de contrôles par an, puisque l'on compte environ trente deux millions de titulaires de permis de conduire en France. La seconde condition serait qu'une large publicité soit faite à l'existence de ces contrôles, afin que chacun en soit pleinement informé, ce qui supposerait que des moyens appropriés soient consacrés aux actions d'information conduites en faveur de la sécurité routière, ce qui n'est nullement le cas à l'heure actuelle.

Une sanction systématique, immédiate et forte a fait la preuve outre-Manche de son efficacité. Conscient de cela, le Gouvernement renforce l'aspect répressif dans le domaine de la circulation routière afin d'observer des comportements sereins au volant et vise un bilan des accidents enfin acceptable dans une société civilisée.

Néanmoins, en France, depuis une trentaine d'années, la loi a beaucoup évolué. L'auteur d'un accident mortel, alors qu'il conduisait sous l'emprise d'alcool, ne risquait à l'époque qu'une amende et une courte peine de prison avec sursis. Aujourd'hui, le nouveau code pénal comporte le délit de mise en danger de la vie d'autrui. Notre société française évolue lentement. Mais quel terrain parcouru entre les sanctions pratiquement inexistantes de l'époque et la mise en danger de la vie d'autrui reconnue à présent, même sans accident, comme un délit, notamment dans le cas de conduite en état d'ivresse ! La répression est efficace, mais elle n'agit pas sur les comportements en profondeur : dès qu'elle cesse, les conducteurs se laissent porter par leurs tendances naturelles. Il s'agit

pour les pouvoirs publics de trouver un juste équilibre entre le couple contrôle, respect de la loi et éducation, formation des usagers.

Dès 1989, la Commission de la Sécurité Routière, dans le Livre Blanc présenté au Premier Ministre ²², dans le cadre de réflexion sur le système de contrôles et de sanctions, recommande une action pédagogique en profondeur, persévérante et multiforme, doit permettre une modification des comportements telle que la route devienne plus sûre. Elle s'accompagnera inévitablement, pourtant, de la persistance d'un système de sanctions adapté aux infractions commises en ce domaine, au rendement amélioré, alimenté par des dispositifs de contrôle perfectionnés. Cela ne revient pas à dire que, dans notre pays démocratique, la liberté d'aller et venir doit subir d'intolérables attentes. Mais dès lors que, par insouciance ou par des actes de transgression délibérés, la sécurité des personnes est mise en danger, alors que la mise en circulation d'un véhicule crée par elle-même un risque, il est nécessaire que le repérage de ces comportements soit facilité et que la sanction en devienne à peu près inévitable. Pour autant, le principe de légalité des poursuites et celui de l'individualisation des peines ne seront pas perdus de vue. Les usagers ne sont pas contre : dans un sondage exclusif BVA/Auto Moto réalisé par téléphone les 28 février et 1^{er} mars 2003, auprès d'un échantillon de 1006 personnes âgées de 15 ans et plus représentatives de la population française.

Face à la promesse de plus de contrôles, de sanctions plus dures et de la fin de toute impunité, les automobilistes changent de comportement. La peur du gendarme (43,3 %) et des sanctions plus lourdes (31,9 %) semble demeurer la meilleure piste pour faire reculer l'insécurité routière. En quatre mois, le nombre de contrôles de vitesse n'a progressé que de 15 % et le nombre de tués baisse de 30 % par rapport à 2002.

3. Les accidents de jeunes.

Un examen plus attentif des accidents dans l'hexagone fait apparaître des particularités, notamment chez les jeunes ²³.

Les jeunes adultes de 18 à 24 ans, au 1^{er} janvier 2001, étaient 5.368.876 et représentaient 9,1 % de la population française ; parmi eux 51 % sont de sexe masculin

Au cours de l'année 2000, 38.538 jeunes adultes ont été tués ou blessés dans un accident corporel de la circulation (soit 1 sur 4). Dans ces accidents :

- 1.633 de ces jeunes adultes ont été tués, soit 21,4 % de l'ensemble des tués ;
- 36.905 ont été blessés (22,8 % des blessés), dont :
 - 5.866 blessés gravement (21,4 % des blessés graves),
 - 31.039 blessés légers (23,0 % des blessés légers).

²² SECURITE ROUTIERE, *Livre blanc présenté au Premier ministre*, Paris, La Documentation Française, 1989, p. 148.

²³ Sécurité Routière., *Bilan annuel, statistiques et commentaires*, La Documentation Française, 2002.

1 tué sur 5, 1 blessé grave sur 5 et 1 blessé léger sur 4 avaient entre 18 et 24 ans.

Principales caractéristiques des accidents des jeunes adultes.

L'analyse des accidents de la circulation de l'année 2000 montre que :

- 60,7 % des 1.633 jeunes adultes tués l'ont été dans un accident de nuit (42,8 % pour les autres) ;
- 49,1 % ont trouvé la mort dans un accident à un seul véhicule sans piéton (32,1 % pour les autres). Parmi eux, 71,2 % ont été tués la nuit (52,0 % pour les autres) ;
- Les fins de semaine (vendredi, samedi, dimanche) sont particulièrement meurtrières : elles représentent 59,2 % des décès dont 66,4 % la nuit.

La part des décès dus aux accidents de la route.

Les résultats de décès publiés par l'INSERM ne permettent pas de connaître, pour les 18-24 ans, le phénomène de façon précise. Toutefois, il est connu pour la tranche des 20-24 ans.

Pour la tranche d'âge 20-24 ans, sur l'ensemble des décès dus aux causes accidentelles, la part des décès dus aux accidents de la route représente 58 % ; très loin devant la deuxième cause accidentelle que sont les suicides qui représentent 22 %.

79 % des 20-24 ans tués sur la route sont de sexe masculin.

Qui est concerné par un accident de la route chez les 18-24 ans ?

64 % des jeunes adultes victimes d'accidents de la circulation sont de sexe masculin. L'incidence moyenne annuelle est de 19 jeunes hommes pour 1.000 et de 10 jeunes femmes sur 1.000. La proportion d'hommes diminue avec l'âge (de 68 % à 18 ans, à 62 % à 25 ans).

Les jeunes adultes accidentés sont en majorité des automobilistes (62 %, les deux tiers en tant que conducteur). Les usagers de transports en commun ne représentent que 0,4 % des victimes. Viennent ensuite les usagers de deux-roues à moteur (23 %) et les cyclistes (7 %), puis les piétons (5 %) et les patineurs ou planchistes (2 %).

4. Les projets des Pouvoirs Publics.

Après plusieurs mois de réflexion, et à l'issue d'un comité interministériel qui a réuni seize ministres autour de Jean-Pierre RAFFARIN, le Gouvernement a présenté une démarche et un train de mesures qui traduisent un tournant dans la politique de sécurité routière. Au chapitre des mesures, les efforts vont d'abord porter sur le contrôle et la sanction. Il s'agit d'en finir avec le « pas vu pas pris ». Le déploiement d'importants moyens humains, mais aussi l'acquisition de matériels sophistiqués (achats d'appareils de contrôle automatisé) devraient permettre de faire comprendre aux usagers que, désormais, transgresser les règles, cela ne passe pas inaperçu et cela se paie. Mieux : les recettes des contrôles automatisés seront réinvesties dans l'acquisition de nouveaux matériels, l'amélioration et la multiplication de ces contrôles.

Accroître les contrôles et aggraver les sanctions.

Les conducteurs prennent trop de libertés avec les règles du Code de la route. Un comportement dû en grande partie au fait que les transgressions sont trop rarement punies. Pour en finir avec ce jeu du « pas vu pas pris » un vaste arsenal de mesures va être mis en place pour multiplier les contrôles et améliorer le traitement des sanctions. La mise en place d'une chaîne de contrôle-sanction automatisée, depuis la détection de l'infraction jusqu'au paiement de l'amende est engagée. Paradoxalement, cette automatisation va permettre de renforcer la présence des forces de l'ordre sur le bord des routes : « *Un contrôle de vitesse mobilise six personnes, expliquent les Pouvoirs Publics. Ces six personnes, désormais, pourront se concentrer sur des contrôles*

Pour responsabiliser les conducteurs novices, le Gouvernement instaure le permis probatoire de trois ans. Le dispositif concerne tous les types de permis. Son principe : lorsqu'un candidat réussit les épreuves, il reçoit un permis probatoire, c'est-à-dire un permis doté d'un capital initial de six points au lieu des douze habituels. Si, au bout des trois années de probation, le conducteur novice n'a pas commis d'infraction entraînant une perte de points, il obtiendra les six points complémentaires. En revanche, s'il perd des points pendant cette période, il devra attendre de nouveau trois ans, à partir de la date du dernier retrait de points, pour avoir son total de douze points. S'il perd tous ses points (et pour cela, il suffira d'un contrôle d'alcoolémie positif entre 0,5 et 0,8 g/l) il perdra aussi son permis de conduire. Il devra alors attendre six mois avant de repasser les épreuves (code et pratique)... et après avoir été reconnu apte par un examen médical et psychologique. Une perspective d'autant plus dissuasive pour certains que le permis B va être réformé. Pour rappel, la réforme qui entre en vigueur étend la durée de l'épreuve pratique de vingt-deux à trente-cinq minutes (dont vingt-cinq minutes de conduite en circulation, conformément à la directive européenne), et intègre une meilleure prise en compte de la sécurité routière.

Des peines plus lourdes.

Le non-respect des règles est plus fortement pénalisé. Les responsables d'accidents avec circonstances aggravantes seront traités avec beaucoup de sévérité. Tous les comportements dangereux sont visés. Ainsi, la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l dans le sang, jusqu'ici passible d'un retrait de trois points, est sanctionnée d'un retrait de six points et d'une contravention de 4ème classe. Le conducteur qui a oublié de boucler sa ceinture de sécurité se voit désormais retirer trois points, au lieu d'un seul et paie une amende de 4ème classe (2ème classe auparavant). L'amende de 2ème classe qui sanctionne l'usage du téléphone portable au volant, est désormais assortie d'un retrait de deux points.

La limitation des « permis blancs » : cette pratique est très courante dans les tribunaux, dès lors qu'un conducteur condamné prouve qu'il ne pourra plus travailler si on lui retire son permis. En général, il obtient un aménagement de peine qui lui permet de conduire pendant sa semaine de travail, avec interdiction le week-end. Le Gouvernement a donc décidé, dans son projet de loi, de ne plus rendre possibles ces dérogations pour les accidents et les infractions plus graves.

Nicolas SARKOZY, Ministre de l'Intérieur, s'est engagé à mettre fin aux indulgences :

plus question de «faire sauter » les PV ! Les «indulgences administratives » (13 millions de P.V. ont ainsi été supprimés en 2001) sont désormais interdites. Le Ministre de l'Intérieur a fait envoyer une circulaire destinée à tous les services centraux et aux préfetures pour faire appliquer la consigne.

Parce que la conduite exige un minimum d'aptitudes physiologiques, parce qu'au volant, pathologies et médicaments exposent à des risques particuliers, l'insécurité routière doit être considérée comme un problème de santé publique majeur. Parmi les mesures phares annoncées lors de ce CISR : l'instauration d'un examen médical obligatoire pour tout candidat au permis. L'objectif est de vérifier son aptitude à conduire (vue, ouïe, etc...). Un examen médical obligatoire est également prévu pour les conducteurs de plus de 75 ans dont le nombre ne cesse de croître avec le vieillissement de la population. Tous les deux ans, ils devront faire vérifier leur aptitude à conduire auprès d'un médecin de ville. Entre ces deux périodes de la vie d'un conducteur : pas de visite obligatoire mais l'exigence, pour tout conducteur, de prendre en compte ses problèmes de santé. Un module d'évaluation de l'aptitude à conduire sera d'ailleurs intégré dans le cadre normal des visites médicales qui accompagnent généralement la vie de l'adulte : visites pour les étudiants, médecine du travail, etc...

B. Les explications psychologiques de l'accident.

Pour lutter efficacement contre les accidents, il est nécessaire que chaque conducteur sache précisément « comment » et « pourquoi » ils surviennent. Certaines causes trop générales permettent surtout de se « déresponsabiliser ». Il convient donc de se débarrasser des idées préconçues en recherchant l'origine réelle des accidents afin de promouvoir des comportements précis qui permettent objectivement d'en réduire les risques. Le dictionnaire définit l'accident comme *un événement imprévu, survenant brusquement, qui entraîne des dommages, matériels ou corporels*. Sur ces bases, les tribunaux ont toujours retenu le caractère involontaire d'un accident. Personne ne fait exprès d'avoir un accident, mais faisons-nous toujours assez, volontairement, pour ne pas en avoir ?

1. De l'arbre des causes au déterminisme absolu.

La fatalité se définit comme une coïncidence fâcheuse, une destinée inévitable. Selon la théorie fataliste, les événements qui surviennent devaient automatiquement arriver sans que rien ni personne ne puisse faire quoi que ce soit pour modifier le cours des choses. Admettre la fatalité permet surtout de se dégager de toute responsabilité morale et de tout remords. L'attitude fataliste, qui refuse tout raisonnement et par conséquent toute action préventive, est beaucoup plus répandue qu'on pourrait le croire ; les deux tiers des conducteurs admettent plus ou moins que la fatalité est à l'origine des accidents²⁴. Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder le nombre de Saint-Christophe, pattes de lapin, fers à cheval et autres fétiches ou porte-bonheur dans les voitures. Pour lutter contre

²⁴ GERONDEAU (C.), *La mort inutile*, Éditions Plon, 1979.

l'attitude fataliste, il convient d'abord de montrer que ceux qui s'y réfugient cherchent avant tout à justifier leur indifférence et refusent de se mettre en cause. Il convient ensuite de démontrer clairement les véritables origines des accidents.

Le hasard est assimilé à une cause si on considère qu'un événement est soumis à la seule loi des probabilités. C'est vrai, par exemple, pour certains jeux comme les dés, la roulette ou le loto. Mais dans le cas qui nous préoccupe, il est possible de rendre l'accident moins probable en agissant sur les facteurs qui en augmentent la fréquence. Par exemple, les statistiques montrent que le risque d'accident est beaucoup plus grand lorsque le conducteur est sous l'emprise d'un état alcoolique²⁵, il est alors évident qu'en s'abstenant de boire de l'alcool, l'automobiliste diminue ses « chances » d'avoir un accident. Ainsi, en évitant les circonstances qui mènent plus probablement à l'accident, il est possible de réduire fortement le champ d'application du hasard. Même s'il est utopique d'espérer pouvoir supprimer un jour tous les risques, il est du moins possible de minimiser la part du hasard.

2. Une approche multi-causale.

Pour que les accidents soient de moins en moins nombreux, il faut s'efforcer de supprimer leurs causes. C'est une évidence ! Une action n'est vraiment efficace que si elle s'attaque à la cause, à la racine du mal. Il est donc indispensable de connaître les causes des accidents. Malheureusement, elles sont beaucoup plus difficiles à découvrir et à définir qu'on pourrait le croire au premier abord. Pour comprendre en quoi consiste cette difficulté, il faut s'efforcer de se débarrasser des idées courantes, des clichés et bien réfléchir à la signification des mots que l'on emploie. Mais, qu'est-ce qu'une cause ? C'est un événement, un état, quelque chose que l'on constate et qui entraîne nécessairement un autre événement ou un autre état, qui est l'effet de la cause. En supprimant la cause, on supprime l'effet. La cause et l'effet s'enchaînent. Nous sommes habitués par la vie quotidienne à penser sans cesse à l'enchaînement des causes et des effets : si je touche un objet trop chaud, je me brûle ; si je mange, je n'ai plus faim...

L'analyse d'un accident nous montre qu'il est impossible de ne découvrir qu'une seule cause : c'est-à-dire une cause qui rendrait l'accident inévitable et sans laquelle il n'aurait certainement pas eu lieu. Par exemple, une voiture a quitté la route à la sortie d'un virage. Le véhicule a percuté un arbre et l'un des occupants a été blessé. L'accident ne serait peut-être pas arrivé si la voiture avait roulé moins vite, si le conducteur avait contrebraqué au lieu de freiner, si la chaussée n'avait pas été glissante, si le virage avait été mieux signalé, si les pneus du véhicule avaient été en meilleur état. Chacun de ces éléments a concouru à ce que l'accident se produise, mais aucun n'était suffisant pour le provoquer : en effet beaucoup d'autres voitures sont passées dans ce virage mal signalé à la même vitesse sans pour autant quitter la route.

Pour Carl HOYOS²⁶, la très faible efficacité qu'a eue jusqu'ici la recherche relative

²⁵ L'analyse des accidents mortels montre qu'une alcoolémie illégale est mentionnée dans « 40% des cas en 2001. Cette proportion s'élève à 51% lorsqu'il s'agit d'accidents mortels à un seul véhicule. Sécurité Routière., *Grands thèmes de la Sécurité Routière en 2000*, La Documentation Française, 2002, p.118.

aux accidents, tient à la traditionnelle question des « causes » de l'accident. Il a montré que la pensée déterministe causale sous-jacente était inadéquate à l'objet. Il est indispensable de considérer les fréquences d'accident en tant que variables aléatoires, d'après la théorie des probabilités. Le risque d'accident a été placé comme notion centrale et défini comme une probabilité d'accident. Pour lui, la mission du psychologue de la circulation, formulée autrement, est alors d'obtenir des grandeurs relatives aux influences psychologiques auxquelles le risque est soumis. Il a traité de questions spéciales concernant la diminution du risque au moyen d'une sélection psychologique du personnel. Au premier plan se trouvait alors la question de l'efficacité, tant au point de vue de l'individu qu'au point de vue de la collectivité. Il semble dans son ouvrage qu'on doive attendre beaucoup de l'abandon de la fréquence d'accidents et de ses variations comme mesure de l'efficacité de telle ou telle disposition en vue de la sécurité. Il recommande de mieux s'appliquer à l'observation des comportements dangereux, dont les risques ont été préalablement déterminés de façon empirique, et essayer d'avoir une action sur eux.

L'accident est en réalité le résultat d'une accumulation d'éléments qui le rendent de plus en plus probable. Nous les nommerons facteurs, éléments qui concourent à un résultat. Aucun d'eux ne provoque nécessairement l'accident, c'est peut-être pourquoi on s'en méfie moins. Par exemple, le fait de rouler avec des pneus lisses est un important facteur d'accident. Pourtant chaque jour, parmi les personnes qui circulent ainsi, la plupart n'a pas d'accident.

On appelle facteur déclenchant, celui qui semble avoir provoqué finalement l'accident comme la goutte d'eau fait déborder le vase. Mais il ne s'agit souvent que la partie cachée de l'iceberg et on lui attache généralement une importance démesurée. La lutte contre les accidents est, sans doute, plus un travail de fourmis consistant à éliminer chacun des facteurs.

Le programme REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier) a été créé en 1983/1984 : il s'agit de faire réaliser par des équipes pluridisciplinaires des enquêtes pour déterminer les facteurs en jeu dans les accidents mortels et de proposer des mesures correctives. Actuellement, plus de 25.000 accidents ont fait l'objet d'une enquête REAGIR et plus de 6.000 experts ont été formés. L'originalité de ses objectifs puisqu'il s'agit d'abord d'un plan de mobilisation sociale sur l'insécurité routière, son ampleur et sa remarquable efficacité justifient quelques précisions.

Cinq buts principaux étaient assignés à ces enquêtes :

- Lutter contre la banalisation des accidents de la route : l'obligation de réaliser une enquête technique pour tous les accidents mortels ou très graves vise à combattre le fatalisme latent.
- Mieux connaître le phénomène des accidents (objectif commun à toutes les enquêtes sur le terrain).

²⁶ HOYOS (C. G.), *Psychologie de la Circulation Routière*, Collection Le Psychologue, Presses Universitaires de France, 1968, p. 269.

- Encourager les actions de prévention : à chaque cause clairement identifiée, le principe est de faire correspondre une action à mettre en œuvre localement. Il faut cependant constater qu'en pratique, les enquêtes effectuées n'ont pas toujours débouché sur des conclusions opérationnelles.
- Encourager et développer une véritable concertation : les équipes sont pluridisciplinaires et tous les partenaires sont concernés.
- informer et sensibiliser le public : c'était le but quasiment exclusif que s'assignait le programme lors de son lancement. Il est important en effet que l'ensemble des acteurs sociaux soient informés des enseignements issus des enquêtes.

Si l'organisation et les objectifs initiaux de REAGIR (mobiliser l'opinion et les partenaires de la sécurité) ont peu varié, ce dernier est devenu aujourd'hui, après vingt années de fonctionnement, un outil indispensable qui participe au diagnostic de l'insécurité routière.

Un rapport de l'OCDE « *Accidents de la route : enquêtes sur le site* », avait identifié en 1988 cinq pays membres qui effectuent régulièrement des études fondées sur les enquêtes détaillées d'accidents (Allemagne, Australie, Finlande, France, Suède). Les méthodes d'approche et les champs d'application sont certes différents mais des caractéristiques communes peuvent être soulignées : le premier objectif est d'identifier et d'analyser les facteurs impliqués dans les accidents. Les enquêtes ont confirmé qu'il n'existe jamais de cause unique mais un faisceau de circonstances. Elles visent parfois à évaluer les normes de sécurité et à proposer des mesures opérationnelles de sécurité routière ; elles sont conduites par des équipes pluridisciplinaires (ingénieurs, psychologues, médecins, policiers, etc...) et consistent à analyser les diverses phases de l'accident (avant, au moment et après le choc).

RENAULT , constructeur français d'automobiles, avec le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB) met en œuvre une démarche identique. Le responsable, Jean-Yves LE COZ, médecin de formation, explique les travaux menés sur le thème des accidents. La sécurité primaire repose aussi sur l'accidentologie et l'expérimentation. L'accidentologie primaire consiste à comprendre les enchaînements de facteurs menant à l'accident, afin d'imaginer les solutions pour l'éviter. Jusqu'à présent, la sécurité routière n'avait pas été pensée comme un système, avec un automobiliste dans un véhicule placé dans un environnement donné. **« C'est dans ce contexte que, avec l'INRETS, nous menons des études détaillées d'accidents »** . Deux équipes du CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques) se rendent sur les lieux d'accidents, en même temps que les forces de police ou de gendarmerie et les secours. Chacune comprend un spécialiste de l'automobile, un expert des infrastructures et un psychologue. Leur objectif est de décrire les scénarios d'accidents, afin de proposer diverses orientations pour les systèmes d'aides à la conduite. Pour cela, des expérimentations sont menées sur route ou simulateur, afin d'étudier le comportement des conducteurs dans une situation à risque. **« Dans le cadre des études sur l'aide au freinage d'urgence, nous avons, par exemple, analyser sur piste les réactions d'automobilistes confrontés à un obstacle soudain. »** Le but était d'étudier leurs stratégies de freinage et de chercher un indicateur qui, à partir de paramètres physiques mesurés sur les véhicules, permettait de différencier

un freinage normal d'un freinage d'urgence (cela pour faire en sorte que le système d'aide ne se déclenche bien qu'en cas de freinage d'urgence).

3. Une approche homéostasique

Pour Michel ROCHE,²⁷ l'accident n'arrive ni parce que les « exigences » de l'environnement sont élevées, ni parce que les « capacités » des conducteurs sont basses. Il arrive quand les capacités sont inférieures aux exigences. C'est seulement le risque d'accident qui croît quand les exigences augmentent ou quand les capacités diminuent. L'accident peut se produire, et il se produit souvent en réalité, à des endroits « faciles » parce que les conducteurs sont incités par cette apparente facilité à laisser diminuer le niveau de leur vigilance. Au contraire, les accidents peuvent être rares à des endroits qui semblent dangereux à cause des difficultés qu'ils présentent, des routes de montagne par exemple, parce que les conducteurs y sont vigilants.

On pourrait dire qu'apprendre à conduire, c'est apprendre à ajuster les capacités aux exigences. C'est aussi apprendre à ajuster les exigences aux capacités parce que le conducteur peut faire varier les exigences de l'environnement : il lui suffit de modifier sa vitesse. En ralentissant, il diminue les exigences. Malheureusement, il ne peut pas faire varier instantanément sa vitesse à cause du temps de réaction et de l'inertie du véhicule. Il faut donc qu'il sache reconnaître les indices qui lui permettent de prévoir comment la situation va évoluer.

Certaines mesures de prévention visent à diminuer les exigences de l'environnement, en améliorant les routes par exemple, et à augmenter certaines capacités du conducteur, en améliorant les véhicules par exemple. Cependant, on peut seulement ainsi faciliter l'ajustement des capacités aux exigences. C'est en tout état de cause, au conducteur qu'il appartiendra finalement de réaliser constamment cet ajustement. Pour qu'il le fasse correctement, il est nécessaire qu'il ait appris à le faire.

Il en résulte que des mesures de prévention qui concerneraient seulement les routes et les véhicules n'auraient que des effets médiocres et peu durables si elles n'étaient pas accompagnées de mesures visant l'amélioration des conducteurs, c'est-à-dire essentiellement la pédagogie de la conduite. Cette pédagogie de la conduite doit d'ailleurs, pour être efficace, influencer de deux façons le futur conducteur. D'une part, le conducteur doit connaître ses capacités et leur importance et savoir reconnaître les indices qui l'informent sur les exigences de situations. Mais d'autre part, il doit modifier son attitude générale à l'égard du risque : il faut le préparer à accepter moins de risques. En effet, si sa vigilance diminue et/ou s'il augmente sa vitesse quand la conduite lui semble facile, la probabilité de l'accident reste la même.

La théorie de l'homéostasie du risque.

G.J.S. WILDE²⁸ souligne la nécessité de baser l'action préventive sur un modèle théorique du comportement du conducteur. Il énonce la « théorie de la compensation du

²⁷ ROCHE (M.), *Généralités sur la prévention des accidents*, La Prévention Routière, 1995, p. 57.

²⁸ WILDE (G.J.S.), *Campagnes de sécurité routière : calcul et évaluation*, OCDE, 1971, p. 82.

risque » en se fondant sur la notion de constance dans les comportements des conducteurs qui correspondrait à des « traits » ou « syndromes », et propose l'hypothèse suivante : la quantité de risque externe perçue divisée par la quantité de « prudence » subjective est une constante qui est le niveau de risque accepté ou souhaité. Pour lui, toute action sur le niveau de risque accepté est efficace, toute action diminuant le niveau de risque perçue est inefficace ou nocive. Il étend son hypothèse aux réactions à moyen terme des usagers face à diverses mesures de sécurité : les comportements s'ajustent progressivement aux mesures pour revenir au niveau antérieur du taux d'accidents, ce qui correspond au niveau d'équilibre de la tolérance du risque. WILDE complète son modèle du comportement à partir de l'analyse de la tâche puis du fonctionnement homéostatique.

Cette homéostasie du risque²⁹ se fonde sur les propositions suivantes : à tout instant un conducteur ou un piéton perçoit un certain niveau de risque subjectif qu'il compare au niveau de risque qu'il désire accepter. Si le niveau de risque subjectif perçue est plus élevé ou moins élevé que le niveau de risque accepté, l'usager agit de façon à annuler cette différence. L'action d'ajustement comporte une certaine probabilité de risque d'accident. La somme des ajustements effectués par l'ensemble des usagers au cours d'une période donnée, par exemple un an, produit le taux de fréquence et de gravité des accidents sur la zone observée. Le produit fréquence par gravité influence le niveau de risque perçue avec un certain délai. Il apparaît donc que cette théorie suppose une boucle fermée, le niveau de risque accepté étant le seul élément extérieur, ce qui implique que la seule variable qui contrôle finalement le taux de fréquence et de gravité des accidents sur la zone observée est le niveau de risque accepté.

Trois types d'activités agissent sur le comportement du conducteur : perceptives, décisionnelles, motrices. L'amélioration du niveau de performance de ces activités n'est pas susceptible d'entraîner un effet durable sur la résultante fréquence/gravité des accidents. Ce modèle est constitué par analogie avec la régulation de la température par un thermostat dont le fonctionnement entraîne des oscillations de la température autour d'une valeur affichée mais maintient sur une période une température moyenne constante. La seule variable qui agit sur la température moyenne est la valeur affichée. L'introduction d'une nouvelle mesure de sécurité routière entraîne chez les usagers une estimation de son efficacité intrinsèque (à volume et type de mobilité constants). Les usagers adaptent leur comportement au nouveau niveau de risque subjectif. Leur estimation de l'efficacité de la mesure détermine l'amplitude de l'oscillation lors de l'adoption de la mesure puis il y a retour au niveau de risque antérieur.

WILDE cite à l'appui de sa théorie un certain nombre d'évaluations des effets de mesures nouvelles touchant au conducteur, au véhicule et à l'infrastructure. Il estime que l'introduction de telles mesures n'entraîne pas de baisse d'accidents mais une plus grande mobilité à vitesse plus élevée, ce qui expliquerait que l'on puisse enregistrer simultanément une baisse du taux d'accident par véhicule/km ; une stabilité par heure d'exposition et une hausse par habitant.

La seule intervention efficace consiste à agir sur le niveau de risque accepté. Ce niveau varie selon les individus et, chez un même individu, selon les moments. Il peut être

²⁹ WILDE (C.J.S.), *The theory of risk homeostasis : implications for safety an health*, Risk Analysis, n° 2, 1982, p. 209-225.

instantané, à moyen ou long terme. Il s'ensuit quatre tactiques possibles pour une stratégie de prévention : diminuer l'utilité estimée de la prise de risque, diminuer le coût estimé de la non-prise de risque, accroître l'utilité estimée de la non-prise de risque, accroître le coût estimé de la prise de risque. En conclusion, WILDE pense qu'une théorie plus complexe et générale de la fonctionnalité de la prise de risque pourrait être développée.³⁰ Il souligne la nécessité de clarifier non seulement les objectifs sécuritaires mais aussi l'efficacité et l'acceptabilité des moyens adoptés.

4. Le comportement du conducteur.

Il faut se garder de confondre la recherche des facteurs d'accident et celle des responsabilités. La détermination de ces dernières a pour objet de sanctionner les fautes commises et de permettre l'indemnisation des victimes. L'enquête de police ou de gendarmerie remplit ce rôle depuis bien longtemps ; mais, on a, pendant tout ce temps, confondu faute, infraction et cause de l'accident. Si un conducteur passe au feu rouge et se trouve impliqué dans un accident, on affirme que le passage au feu est la cause de l'accident. Pourtant, les conducteurs qui passent au feu rouge n'ont pas tous un accident !

L'étude approfondie et constructive des facteurs d'accident doit donc faire abstraction des notions de responsabilité et ne s'appuyer que sur des faits objectifs et indiscutables. Classer les facteurs constitue une autre difficulté. Dans un accident, comment peut-on affirmer que la fatigue a eu plus d'incidence que la distraction, ou que la chaussée mouillée ? C'est objectivement impossible et les inspecteurs qui effectuent les enquêtes ont adopté l'idée qu'il suffirait d'enlever un facteur, quel qu'il soit, pour que l'accident n'ait pas lieu. Le seul classement possible est d'ordre quantitatif. Vingt-cinq mille enquêtes ont été réalisées depuis 1983 et une banque de données a été constituée. Elles viennent confirmer les premières études de l'INRETS³¹. Nous pouvons affirmer que les renseignements recueillis ont conduit à une bonne connaissance des accidents de la route en France. Les grandes catégories de facteurs se répartissent ainsi : organisation des secours 7%, météo 25%, véhicule (mauvais état ou entretien) 33%, infrastructure (la route, les accotements, la signalisation) 47%, le comportement de l'usager 95%. Notons l'importance de la catégorie usager. Dans la quasi-totalité des accidents, est présent au moins un facteur qui touche au comportement du conducteur.

Les progrès les plus significatifs ont été réalisés depuis trente ans dans les domaines des véhicules et des routes. Les voitures d'aujourd'hui adhèrent mieux à la chaussée, et, en cas de choc, se déforment pour absorber l'énergie cinétique et, de ce fait, diminuer la violence du choc. Le réseau routier a beaucoup évolué : on a supprimé les points noirs et on a coupé les virages. Des routes droites, larges, bien signalées, bien délimitées ont été construites. Comment va se comporter le conducteur au volant d'une bonne voiture, sur une belle route ? Il a l'impression d'être en sécurité et accélère l'allure. C'est la conduite à

³⁰ WILDE (G.J.S.), MURDOCH (P.A.), *Incentive systems for accident-free and violation-free driving in the general population*, Ergonomics, n° 25, 1982, p. 879-890.

³¹ FONTAINE (H.), GOURLET (Y), JURVILLIER (J-C.), SAINT-SAENS (I.), *Les déterminants de l'insécurité routière : exposition au risque et accidents*, rapport INRETS, Février 1992.

risque constant. Il vient par son comportement annuler les progrès réalisés. Dans la catégorie Usager, les facteurs sont : la vitesse 48%, l'alcool 30%, le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque 25%, la fatigue 18%, l'inattention 16%, les infractions au code de la route 13%. Le facteur le plus souvent présent dans les accidents est, de loin, la vitesse, qu'il s'agisse de dépassement de la vitesse maximum autorisée, ou de vitesse inadaptée par rapport à la situation.

Jean-Yves LE COZ affirme que les accidents sont davantage dus aux erreurs humaines qu'aux véhicules³². **« Les Européens du Nord ont moins d'accidents que les Français. Or, ils roulent avec les mêmes voitures ! C'est donc bien l'usage qu'ils en font qui diffère... Il existe un vrai problème de comportement. Je ne citerai que trois exemples. La ceinture de sécurité, dont, en France, le port est loin d'être acquis. L'analyse de l'échantillon du LAB de personnes impliquées dans un accident montre qu'une sur deux ne la portait pas... Si 100% des occupants bouclaient leur ceinture, on éviterait mille décès par an en France. Deuxième exemple : l'alcool. Le respect des normes, associé au port systématique de la ceinture, permettrait d'épargner 2200 vies par an. Enfin, les limitations de vitesse. Si elles étaient respectées, ce serait encore 2000 morts en moins. Au total, nous aurions déjà atteint l'objectif fixé en 1997 par la France de réduire par deux le nombre des tués sur les routes. On pourra toujours progresser grâce à des voitures qui pardonnent ou à des systèmes d'information et d'aide à la conduite. Mais la sécurité routière est aussi une question d'éducation et de respect des règles, des autres et de soi-même. »**

Ces thèmes vont être étudiés dans le cadre de l'activité de psychologie du comportement des conducteurs. Les pistes de travail ne sont pas encore complètement définies, mais il est sûr que les recherches déboucheront sur les voitures elles-mêmes et sur la façon de les utiliser. **« Je citerai l'exemple de la boîte de vitesses automatique, peu répandue en France, à l'inverse d'autres pays dans lesquels on observe justement un comportement plus modéré des conducteurs. Je ne sais pas si nous travaillerons sur ce sujet, mais nous pouvons très bien imaginer d'étudier pourquoi la boîte de vitesses automatique est si peu utilisée et comment elle pourrait servir à promouvoir une conduite plus apaisée. »**

1.2. La Lutte contre l'accident.

Pour se déplacer en sécurité, les usagers font appel à leurs propres références. Ces dernières sont de deux ordres : la formation initiale qu'ils ont reçue lors de la préparation aux épreuves du permis de conduire et leur expérience de conducteur, c'est-à-dire l'ensemble des situations vécues. La formation du conducteur a évolué au fil des ans. A l'origine, elle se résumait à quelques conseils donnés par la personne qui vendait les véhicules. Aujourd'hui, pour permettre au conducteur de circuler en sécurité et éviter

³² LE COZ (J-Y.), *Recherche et Développement n°19*, janvier 2001, Direction la communication de Renault, p.53.

d'être impliqué dans un accident, un ensemble de connaissances et d'habiletés figure au programme de formation minimum de l'utilisateur.

A. La formation du conducteur.

Porter un regard sur l'histoire du permis de conduire, sa préparation et la situation actuelle nous aidera à mieux comprendre les conditions dans lesquelles la conduite accompagnée a été mise en place.

1. Cent ans d'automobile.

A la fin du siècle dernier, les premiers automobilistes faisaient peur aux paysans parce qu'ils épouvantaient les chevaux qui s'emballaient, et parce que les explosions du pétrole rectifié pouvaient bien mettre le feu aux moissons. Ils faisaient peur aussi aux gendarmes car ces citoyens-là allaient plus vite que les montures de police. On décida de s'assurer qu'on avait affaire à d'honnêtes gens ayant, en plus, assez d'habileté et de connaissances pour manipuler les commandes de ces dangereuses machines. Le 14 août 1893, Louis LEPINE, Préfet de police de Paris, instaure un certificat de capacités et une autorisation de mise en circulation, ancêtres du permis de conduire et de la carte grise. Ce sont les ingénieurs des mines, déjà chargés de contrôler la conformité des véhicules avant leur mise en circulation, qui reçoivent mission de vérifier l'aptitude à la conduite des futurs automobilistes. La rigueur ne semble pas être la vertu dominante de ces premiers examens puisque certains ingénieurs les font passer aux candidats sans être eux-mêmes titulaires du certificat de capacité et que les candidats arrivent le plus souvent au volant de leur véhicule, donc en toute illégalité ! L'examen, devenu le permis de conduire, la carte rose le 10 mars 1899, comporte dès l'origine une partie pratique et une partie théorique. L'épreuve pratique consiste essentiellement de la part du candidat à manœuvrer un véhicule mécanique, l'examineur apprécie **« la prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'œil, la sûreté de sa direction, son habileté à varier suivant les besoins la vitesse du véhicule, sa promptitude à mettre en œuvre, lorsqu'il y a lieu, les moyens de freinage et d'arrêt, le sentiment qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique... »** (circulaire du Ministère des Travaux Publics du 10 avril 1899). Au cours de l'épreuve théorique, l'examineur pose au candidat des questions sur le rôle et l'emploi des divers leviers, pédales ou manettes, il vérifie en outre ses connaissances mécaniques.

En 1924, on délivrait déjà environ quinze mille permis de conduire par an. Les ingénieurs des mines n'y suffisaient plus, ils furent donc déchargés de cette responsabilité qui fut confiée le 4 avril 1924 à l'Union Nationale des Associations de Tourisme. Après tout, il s'agissait de coopter des touristes. Pour ce faire, l'Union des Touristes recrute des « Inspecteurs » qui sont généralement des retraités, souvent de l'armée. Ces inspecteurs interrogent les candidats conducteurs sur les principaux articles du Code de la Route (apparu en 1922) et leur font subir une courte épreuve au volant, en agglomération. Il s'agit surtout de ne pas caler le moteur...

Le 21 avril 1971 est créé le Service National des Examens du Permis de Conduire,

en vertu de la loi du droit d'auteur.

établissement public à caractère administratif, chargé de moderniser l'examen. On délivre alors neuf cent mille permis de conduire par an. Il faut que l'ancien permis de conduire, désuet parce qu'il avait conservé de ses origines quelque chose d'artisanal et de folklorique, devienne une épreuve adaptée à la vie moderne, aux centaines de milliers de jeunes qui s'y présentent, permettant de délivrer un véritable certificat de sécurité routière attestant que le candidat possède les connaissances et les habiletés nécessaires pour prendre seul le volant. En 1972, l'interrogation orale sur la connaissance des règles de sécurité est remplacée par une épreuve collective audiovisuelle qu'il est nécessaire d'avoir réussi pour être admissible à l'épreuve pratique au volant. Les candidats voient projetées sur un écran des diapositives représentant des scènes de la circulation, vues comme s'ils étaient au volant.

Selon l'ancienne méthode d'interrogation orale, le « code » était pour de trop nombreux candidats une sorte de texte qu'il fallait apprendre par cœur pour pouvoir le réciter le jour fatidique, avant de l'oublier. On ne se souciait pas de ce qui avait été compris et retenu. Quand on est au volant, on n'est pas en sécurité parce qu'on sait « réciter le code », on évite l'accident parce qu'on est capable de prévoir ce qu'il faut faire. En ce sens, la nouvelle épreuve se rapproche des conditions réelles de la conduite.

Un programme complet et détaillé de l'examen est établi, des instructions précises sont données pour que les motifs d'ajournement des candidats soient les mêmes pour tous les inspecteurs. L'ouvrage « mieux conduire » précise les comportements acceptés, tolérés et ceux qui doivent être éliminatoires. Peu à peu, l'examen du permis de conduire prend un nouveau virage. On s'éloigne du temps où il fallait savoir « par cœur » quelques articles du code de la route, souvent mal compris, et faire « le tour du pâté de maisons sans caler le moteur ».

En 1987, le service des permis de conduire est rattaché au Ministère des Transports, Direction de la Sécurité et de la Circulation routière, Sous-Direction de la formation du conducteur, et les quelque huit cents agents deviennent fonctionnaires. Les conditions d'examen restent néanmoins les mêmes.

Du pilotage à la conduite apaisée.

Encore aujourd'hui, l'idée est très répandue que conduire, c'est bien connaître son code de la route et bien savoir manipuler le véhicule, pour avoir de bons réflexes. Tout naturellement, les apprentissages doivent être techniques, mécaniques, voire emprunter des notions de pilotage. Les modèles de bons conducteurs ne sont-ils pas, pour les jeunes notamment, les pilotes de formule 1 ? Mais au fait, qu'est-ce qu'un conducteur sûr ? Nous employons ce terme pour désigner un automobiliste capable de se déplacer sans être impliqué dans un accident, responsable ou pas. Derrière ces apprentissages apparemment techniques, n'y a-t-il pas une dimension éthique, des notions comme le civisme ? F. GENTILLE³³ parle de « **morale qui renvoie aux interrogations actuelles, plus larges et plus profondes de notre société.** »

Au moment de prendre une décision, un conducteur dispose de deux sources d'information qui ont forgé son opinion : la formation initiale reçue lors du passage du

³³ GENTILLE (F.), *La sécurité routière*, Collection que sais-je ? P.U.F, 1994, p. 122.

permis de conduire et son expérience, autrement dit, les diverses situations qu'il a déjà vécues. Plus il est expérimenté, c'est-à-dire plus il a parcouru de kilomètres, et plus il se déclare « bon ». Pourtant, tout dépendra de la qualité de la réflexion qu'il portera (ou pas) sur son expérience, et des leçons qu'il en tirera. A notre sens, une véritable « culture sécurité routière » est nécessaire pour circuler en sécurité. Cette culture déterminerait les intentions, les visées, viendrait en amont des situations de conduite, amènerait le conducteur à s'interroger : pourquoi je prends (partage) la route ? Quelles sont mes préoccupations, lorsque je circule ?

La formation initiale peut-elle remplir ce rôle ? Est-il possible, en deux ou trois mois, d'acquérir autre chose que des connaissances (très souvent limitées aux règles de circulation) et des savoir-faire (manipuler le véhicule).

A dix-huit ans, un jeune souhaite obtenir son permis de conduire le plus rapidement possible, au moindre coût. De nombreuses contraintes s'imposent à lui. S'il est encore étudiant, les examens constituent sa principale préoccupation : avoir son « bac » sera pour lui un véritable passeport pour l'avenir, aussi bien pour la poursuite d'études universitaires que pour suivre une formation professionnelle. En outre, peu de jeunes sont à l'abri du besoin, leurs moyens financiers sont limités. S'il désire entrer dans la vie active et exercer une profession, la société lui demande d'être mobile, il est donc impératif pour lui de posséder le fameux « carton rose ». La recherche d'un emploi est beaucoup moins aisée lorsqu'on ne conduit pas, il n'est pas toujours commode d'utiliser les transports en commun ou d'être dépendant de quelqu'un qui vous emmène en voiture.

Un moniteur d'auto école peut-il, à dix-huit ans, former un conducteur sûr ? Actuellement, cette profession, engagée dans un système de préparation à l'examen du permis de conduire, n'a pas le recul suffisant pour la réflexion critique. Les hommes en sont certainement capables, en suivant une bonne formation. Il faudrait peut-être penser une autre forme d'examen, remplacer l'examen audiovisuel du code de la route par des études de cas, des épreuves qui décrivent des situations où le candidat devrait faire preuve de courtoisie, de civisme.

2. Changement de paradigme.

D'une logique d'examen à une dynamique d'éducation et de formation.

Conduire, c'est bien connaître le code de la route et savoir manipuler, maîtriser son véhicule. Cette idée a guidé l'organisation administrative du permis de conduire depuis la naissance de l'automobile. Le « permis » existe depuis la fin du siècle dernier, mais l'organisation de la profession d'enseignant de la conduite est beaucoup plus récente et c'est encore plus récemment qu'on a reconnu l'importance du problème pédagogique que pose la formation des conducteurs. Cette formation concerne actuellement près d'un million de candidats qui, dans leur très grande majorité, sont des jeunes gens et des jeunes filles.

On constate que ces jeunes, au cours des premières années qui suivent l'obtention du permis, sont très fréquemment impliqués dans les accidents de la circulation, près de trois fois plus que l'ensemble des conducteurs. Un tiers des usagers des voitures de

tourisme tués a moins de vingt-cinq ans. Améliorer la formation des futurs automobilistes apparaît comme un important moyen pour réduire la fréquence de ces accidents particulièrement tragiques à cause de la jeunesse des victimes. Quelques mesures avaient déjà été prises au cours des années antérieures pour faire progresser la pédagogie de la conduite, mais celle-ci est encore loin du niveau qu'elle devrait atteindre. Une des conditions à remplir pour accroître l'efficacité de l'enseignement est actuellement la mise en œuvre et l'application du Programme National de Formation (PNF) des automobilistes³⁴.

Dans nos sociétés occidentales, l'accès à l'automobile justifie un projet éducatif exigeant et moderne dont les enjeux, en termes de sécurité routière, sont de première importance. L'évolution des connaissances nécessite une révision et un approfondissement des savoirs enseignés. La publication du PNF répond à cette nécessité.

Le programme national de formation.

Le contenu de l'enseignement à dispenser aux futurs automobilistes n'a pas jusqu'alors été suffisamment précisé. Certes un programme des examens des permis de conduire, et non pas de formation, a été publié en 1976 (décision interministérielle du 24 août 1976 - Code de la Route, Tome V). Ce programme ne comporte pas une liste détaillée des objectifs pédagogiques qui doivent être atteints par les élèves. Il indique des sujets, mais il ne fixe pas des niveaux.

Ce programme n'a donc pas eu une grande influence sur la qualité de l'enseignement, ce dernier se limitant, très souvent, à une stricte préparation (bachotage) aux épreuves de l'examen. De plus ce programme n'était pas accompagné des documents pédagogiques qui auraient pu guider des enseignants désireux de s'en inspirer.

Il n'a pas non plus été l'objet d'une information suffisante : il aurait fallu qu'il soit largement expliqué et même enseigné à tous ceux qui auraient pu l'utiliser. De nombreux établissements proposent des formations en matière de sécurité routière sans programme ni réflexion pédagogique préalable sur les contenus et méthodes d'enseignement. Ces pratiques rendaient totalement hétérogène l'enseignement aucun document n'étant de nature à homogénéiser les contenus de formation.

Devant cet état de carence, conforté par la très forte sinistralité des jeunes conducteurs (statistiques Réagir et secteur de l'assurance) le comité interministériel de sécurité routière du 11 février 1987 a décidé l'élaboration et la mise en œuvre d'un document de référence (PNF) afin de remédier aux lacunes relatives au domaine de la formation des conducteurs et rendre homogène tout enseignement de la sécurité routière.

Historique.

L'élaboration de ce document s'est déroulé selon les phases suivantes :

³⁴ MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, *Programme National de Formation à la Conduite*, Journal Officiel du 24 Janvier 1989.

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

- Concertation avec l'ensemble de la profession des enseignants de la conduite afin de 1. déterminer les orientations générales de ces programmes,
- Elaboration des documents par un groupe de travail constitué de chercheurs de 2. l'Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), de spécialistes en psychopédagogie, et dans les domaines techniques de personnalités compétentes aux niveaux de l'infrastructure, de la signalisation, des assurances, des aspects relatifs aux véhicules, et physiologiques des conducteurs.
- Validation de ce programme par un groupe de personnalités compétentes dans 3. chacun de ces domaines.
- Consultation et avis du Conseil Supérieur de l'Enseignement de la Conduite 4. Automobile et de l'Organisation de la Profession (CSECAOP). En date du 15 avril 1988 celui-ci a donné son accord.
- Publication par arrêté du 23 janvier 1989. 5.

Présenté sous forme d'objectifs pédagogiques spécifiques, il concerne principalement les enseignements qui, de l'âge de la maternelle à la phase de l'après-permis, peuvent participer de près ou de loin à l'Education de l'automobiliste. Il s'agit donc de pédagogues de l'Education Nationale, de différents milieux associatifs et parascolaires, des professionnels de l'enseignement de la conduite...

L'objectif général étant d'amener tout conducteur à la maîtrise de connaissances, de savoir-faire, et à développer des attitudes positives par rapport à la sécurité routière, chaque enseignant est libre d'adopter les méthodes et cheminements qui lui conviennent, en fonction de l'âge des élèves et de la spécialisation de son enseignement. Ce programme se veut une vue d'ensemble aussi exhaustive que possible des matières auxquelles un automobiliste responsable doit être sensibilisé. Les étapes de l'acquisition de ces connaissances et de cette maîtrise sont à bâtir selon des plans de formation les plus rigoureux et ambitieux possible.

Contenu.

Quatre grands chapitres présentent quatre éclairages différents mais complémentaires de la conduite automobile. Chacun énonce des objectifs pédagogiques spécifiques dans les domaines didactiques classiques : cognitif, psychomoteur et affectif.

I.- Devenir automobiliste. Le passage d'un statut de piéton à celui de conducteur de voiture implique l'accès à un espace qu'il faut partager avec d'autres usagers, selon de nouvelles règles d'interaction et de communication. La sécurité passe d'abord par une appropriation de l'automobile. Elle passe aussi par une connaissance approfondie d'un certain nombre de grands principes et de normes réglementaires liés à la circulation, dont la bonne compréhension est nécessaire à une conscience collective de partage et de tolérance. L'objet de ce chapitre est d'amener le futur automobiliste à percevoir mieux et plus complètement l'univers où il va vivre. Il s'agit aussi de l'aider à développer des composantes d'autonomie, de responsabilité individuelle et de pratiques de vie avec les autres.

Vivre avec les autres. L'explicite et l'implicite : en conduite, il existe, comme dans tout

système de communication sociale, des nuances et des modalités de l'affirmation, de l'ordre, de la défense, de la négation ou de la décision, qu'il est indispensable de percevoir et de décoder. Se contenter du flou ou de l'à-peu-près dans l'interprétation est facteur d'insécurité. La diversité, caractéristique inhérente au système routier, est aussi source d'enrichissement à condition de connaître et reconnaître les particularités des autres usagers de façon approfondie.

II.- Gérer son déplacement. Conduire c'est gérer l'ensemble des possibles et des interdits dans toutes les situations de conduite rencontrées. Ce chapitre qui regroupe les notions de maîtrise du véhicule, d'insertion dans la circulation, et d'adaptation aux diverses situations constitue la base d'un entraînement aux situations de conduite.

III.- Les états dégradés³⁵ du système. Accéder à l'automobile, c'est aussi prendre conscience individuellement et collectivement d'une certaine forme d'insécurité routière liée à cet univers.

Le développement d'attitudes positives par rapport au système routier doit s'appuyer sur des connaissances objectives liées aux états dégradés de ce système. Ils peuvent affecter l'homme, le véhicule ou l'environnement. Le conducteur doit savoir faire face à des situations anormales ou d'urgence.

IV.- Comprendre le phénomène automobile. Accéder à l'automobile, c'est participer à une culture automobile qui peut présenter de multiples facettes. C'est tout d'abord son importance dans la vie quotidienne. C'est aussi la traduction concrète de progrès technologiques qui ne sont pas sans conséquences en terme de santé publique et d'environnement. Enfin, l'automobile joue un rôle important d'un point de vue économique et présente une dimension juridique spécifique.

C'est dans un contexte largement éclairé par différentes disciplines que peut se forger une connaissance rationnelle et argumentée de l'usage de l'automobile et de ses conséquences. Ce chapitre a donc pour ambition de proposer certaines approches didactiques, certains thèmes de réflexion et d'analyse qui peuvent contribuer à une meilleure responsabilisation de l'automobiliste.

Le guide pour la formation des automobilistes.

Le guide pour la formation des automobilistes³⁶, plus connu sous le terme « guide du formateur » a pour objectif de faciliter l'enseignement du contenu du programme national de formation ; il s'agit d'un manuel de pédagogie destiné principalement aux enseignants de la conduite. Il développe les étapes de formation et les évaluations de synthèse de l'apprentissage de la conduite.

La première partie développe quelques notions que les formateurs ont intérêt à connaître pour savoir diriger leurs élèves vers les objectifs qui sont définis dans la

³⁵ Terme utilisé en référence à son acception dans d'autres modes de transport, tels les transports aériens et les transports guidés terrestres. Il signifie que le système ne fonctionne pas comme il est prévu qu'il fasse en conditions normales.

³⁶ MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, *Guide pour la Formation des Automobilistes*, La Documentation Française, 1990.

seconde partie du guide ainsi que dans le livret d'apprentissage. Il est fait référence aux grands principes pédagogiques, communs à tout enseignement, aborde le contenu de la formation en définissant les notions de finalité, programme, objectif, progression... L'enseignement : importance de la motivation, qu'est-ce-qu'une méthode, l'expérience, l'apprentissage, que signifie communiquer, les moyens de l'enseignement, les évaluations.

On peut enseigner empiriquement, sans se poser de question, et avec un peu de tête et de cœur, réussir d'une façon acceptable, mais avec en plus quelques compétences en pédagogie, les résultats pourraient être meilleurs.

De la finalité aux évaluations, on parcourt quelques sentiers de la pédagogie, il en reste bien d'autres. Dans les livres ? Pourquoi pas ? Dans sa pratique quotidienne, certainement. Donner à réfléchir à cette pratique quotidienne est l'intention de la première partie du guide. Rappelons ici les relations entre la théorie et la pratique.

La seconde partie est plus directement centrée sur cette pratique. Il n'y a plus de traité des méthodes car c'est l'affaire de chaque formateur. Mais de nombreuses précisions sont fournies concernant les objectifs de la formation initiale et les évaluations permettant de savoir si ces objectifs ont été atteints. Chaque formateur trouvera des indications qui sont plus immédiatement utilisables que celles qui sont données dans la première partie. Cependant, il est impossible de dire à chaque pas ce qu'il faut faire, de plus, ce serait insupportable et inefficace. La seconde partie du guide propose donc seulement une démarche pédagogique que chacun doit s'efforcer d'adopter. La première partie avait pour ambition d'apporter quelque lumière pour éclairer le chemin afin que cette démarche soit mieux assurée. La seconde partie du guide pour la formation des automobilistes précise : 1) Quel doit être le contenu de la formation³⁷, c'est-à-dire quelles connaissances et quelles habiletés doivent être apprises par l'élève ; 2) Quel niveau de performance l'élève doit atteindre pour chacune de ces connaissances et pour chacune de ces habiletés ; 3) Comment évaluer les performances (connaissances et habiletés) pour vérifier que le niveau visé a été atteint. Cette détermination des niveaux et des moyens d'évaluation constitue l'essentiel de cette seconde partie du guide.

Le guide de l'inspecteur, complément du guide du formateur, permet à l'inspecteur de jouer son rôle de conseiller et d'évaluateur auprès de l'enseignant de la conduite. Il lui permet d'estimer si l'enseignement dispensé à l'élève procède d'une pédagogie active apte à développer chez celui-ci les comportements nécessaires pour qu'il devienne un conducteur sûr.

Les dossiers thématiques ont pour but de développer certains points du programme relatifs à de grands thèmes de la sécurité routière (vitesse, médicaments, fatigue, vigilance, alcool, entretien du véhicule, assurances...).

Le livret d'apprentissage.

Lors de son inscription en préfecture en vue de l'obtention du permis de conduire, chaque jeune se voit délivrer un livret d'apprentissage. Cet ouvrage aide le candidat à prendre une part active à sa propre formation en suivant pas à pas ses progrès. Le but de

³⁷ Les formateurs s'inspireront du programme national de formation à la conduite (PNF) pour compléter éventuellement ce contenu.

la formation initiale est indiquée dans ce document : « Être capable de conduire une voiture sans mettre en danger ni sa propre sécurité, ni celle des autres. »³⁸ Cette formation du conducteur, qui doit être précédée d'une évaluation des connaissances et des capacités d'apprentissage de l'élève, se décompose en quatre étapes qui comportent chacune un objectif général : maîtriser la voiture à allure lente ou modérée, le trafic étant faible ou nul ; choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction ; circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération ; connaître les situations présentant des difficultés particulières. Pour valider chaque étape, le formateur procède à une évaluation de synthèse. Par exemple, pour la deuxième étape, l'élève conduira environ 15 minutes sur un parcours offrant la possibilité de vérifier si les principaux objectifs ont été atteints : intersections avec priorité, sans priorité, avec feux tricolores, avec signal « cédez le passage » et signal « stop », sans visibilité, et aussi, dans la mesure du possible, ronds-points. Il conduira à une allure normale et devra, à la demande du formateur, tourner à gauche ou à droite à certaines intersections.

Les améliorations attendues.

Le programme, les documents pédagogiques et la formation des enseignants de la conduite devraient avoir pour effet : une élévation de la qualité, donc de l'efficacité de la formation, qui deviendra, en outre, plus homogène ; une amélioration de la motivation des élèves et des enseignants, en particulier une meilleure prise de conscience de leurs responsabilités en matière de sécurité ; une modification des comportements des conducteurs qui auront réellement acquis des connaissances au lieu d'avoir seulement recherché la réussite aux épreuves d'un examen ; un meilleur rendement de la formation, un niveau supérieur des compétences pourra être atteint par des élèves sans avoir à leur imposer des contraintes supplémentaires en ce qui concerne la durée, donc le coût de leur préparation à la conduite. L'application du programme ne signifie donc pas qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre d'heures consacrées à la formation. En outre, une plus grande adhésion des enseignants à l'A.A.C. est attendue, les contenus pédagogiques et leur mise en application étant définis lors des sessions de formation continue.

D'une logique d'examen, le système de formation du conducteur est passé à une logique de formation. En effet, quelques réformes ont modifié l'examen, conduisant les enseignants à préparer différemment les candidats ; on disait alors que « l'examen tire la formation ». Actuellement, le jeune suit un apprentissage conforme à un programme, si les objectifs sont atteints, les épreuves du permis de conduire ne devraient constituer qu'une étape naturelle, simple et facile.

B. L'Apprentissage Anticipé de la Conduite

Les jeunes de 18 à 24 ans sont, au cours des premières années de conduite trois fois plus accidentés que leurs aînés.³⁹ Ce phénomène serait lié à l'inexpérience. En 1980, les

³⁸ « Avec une personne accompagnatrice » lorsque la formation est faite dans le cadre de l'A.A.C.

³⁹ MINISTÈRE des L'ÉQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, *Grands thèmes de la Sécurité Routière en 2000*, La Documentation Française, 2001, p.86.

réflexions et les discussions prenaient diverses orientations. Fallait-il retarder l'âge d'accès à la conduite ? Ou bien instaurer des limitations de circulation, comme dans certains états d'Amérique du Nord, où les jeunes ne peuvent pas conduire après 22 heures et où leur permis prévoit une alcoolémie nulle ?

Les mesures restrictives ou coercitives n'ont pas été retenues. En 1982, la réglementation, la répression avaient montré leurs limites. L'orientation était plutôt une décentralisation des actions, faire que la lutte contre l'insécurité routière ne soit plus l'affaire de spécialistes, mais au contraire, celle de chacun de nous, sur le terrain, proche des réalités. Le choix politique fut donc de privilégier l'éducation et la formation, de faire un pari sur les nouvelles générations, en s'adressant aux jeunes, pour viser une transformation profonde de notre manière de vivre ensemble sur la route. C'est le pari de l'espoir et de la confiance dans les jeunes. Les jeunes sont les victimes d'aujourd'hui, mais surtout ils sont les conducteurs de demain dont les comportements marqueront une nouvelle manière de se conduire sur la route. Il est intéressant d'inventer un mode d'accès à la conduite automobile capable en même temps de réduire significativement l'implication des jeunes dans les accidents et obtenir que ces derniers devenus adultes abordent la route d'une façon sereine.

En 1984, Pierre MAYET, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière lance l'opération : « Conduite accompagnée, permis pour les jeunes 16 / 18 ans. » Bien que le monde des adultes ait encore du mal à jouer le pari de la confiance aux jeunes, à adhérer à l'idée que la formation de tous les jeunes vers le permis de conduire ne peut être réalisée qu'avec leur soutien, il est convaincu qu'il faut rester mobilisé sur cet objectif. **« Il faut s'intéresser davantage à la formation des jeunes qu'aux mécanismes de l'élimination et de la sanction à appliquer à une minorité qui regimbe à l'apprentissage. »** Le responsable de la Sécurité Routière présente cette orientation comme un véritable projet social de la formation des jeunes conducteurs auquel nous cherchons des solutions.

L'idée est de dispenser une formation à la conduite et à la sécurité dès seize ans. Les concepteurs de ce nouveau cursus d'apprentissage ont pris en compte qu'à cet âge, le jeune n'a pas les mêmes motivations qu'à dix-huit ans, où son souci principal est d'obtenir son permis de conduire le plus rapidement possible pour pouvoir partir seul en voiture. A seize ans, cette préoccupation n'est pas là, il sait que l'examen ne se déroulera pas avant deux ans.

A seize ans, le jeune suit une formation complète au code de la route et à la conduite. La préparation est la même que pour les plus âgés, qui à dix-huit ans passent l'examen et partent seuls au volant. Puisqu'il n'a pas l'âge requis, il va conduire, pendant deux ans, accompagné d'un adulte, conducteur expérimenté. Cette période privilégie l'acquisition d'expérience dans un milieu protégé, l'adulte étant présent pour anticiper les risques. Cette expérience ne sera pas simplement stockée, elle sera réfléchie grâce à une prise de distance facilitée par le moniteur d'auto école et par l'accompagnateur.

Pendant les deux années de conduite accompagnée, des retours sont prévus à l'auto école pour développer les connaissances du jeune en Sécurité Routière et pour faire le point sur les progrès réalisés en conduite. Le caractère novateur de ce dispositif consiste à passer d'une formation initiale à la conduite à un véritable processus éducatif, étalé

dans le temps. Au cours d'une formation, c'est à dire un apprentissage sur une courte période, on ne peut acquérir que des connaissances, souvent restrictives, du code de la route et des savoir-faire, telle la manipulation du véhicule. Pour viser des attitudes de Sécurité Routière, l'éducation est nécessaire et un étalement dans le temps s'impose. Les deux années de conduite accompagnée devraient remplir ce rôle. L'éducation devient un travail d'équipe : le moniteur dispense la formation initiale et les parents assurent l'accompagnement.

En résumé, ce processus devrait permettre au jeune d'acquérir de l'expérience dans un milieu protégé et éveiller son intérêt pour la Sécurité Routière. L'attitude au volant devrait être modifiée. L'apprentissage anticipé de la conduite (A.A.C.) constitue un cursus de formation qui comprend une préparation complète chez un professionnel de l'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière, suivie d'une période d'entraînement en présence d'un conducteur expérimenté. Il ne s'agit pas d'un apprentissage libre, comme il se déroulait il y a quelques décennies, ou comme il se pratique dans quelques pays étrangers. C'est un dispositif réglementaire, encadré par l'Etat.

1. Le dispositif.

La formation initiale.

A partir de seize ans et après avoir obtenu l'accord de l'assureur, le jeune peut s'inscrire dans un établissement qui participe à l'apprentissage anticipé de la conduite. Celui-ci est agréé par l'Etat et s'engage notamment à dispenser une formation dont le contenu est conforme au Programme National de Formation à la Conduite. Des contrôles pédagogiques réguliers sont assurés par les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière.

L'enseignant de la conduite procède à une évaluation de départ qui déterminera le volume de formation, selon les connaissances, l'expérience de l'élève, sa motivation, ses capacités de mémorisation et d'apprentissage. Un minimum de vingt heures de conduite est toutefois nécessaire. Le jeune suivra la formation, en salle et au volant d'un véhicule, dont le but est : être capable de conduire une voiture avec une personne qui vous accompagne, sans mettre en danger sa sécurité ou celle des autres. Quatre étapes seront franchies successivement. Maîtriser la voiture à allure lente ou modérée, le trafic étant faible ou nul. Choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction. Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération. Connaître les situations présentant des difficultés particulières. La progression est retracée dans un livret d'apprentissage, appartenant à l'élève. Après avoir validé ces quatre étapes et réussi l'épreuve du code de la route, l'attestation de fin de formation initiale lui sera délivrée par le moniteur. Au terme de cette première phase d'apprentissage, le jeune conducteur doit avoir atteint un niveau l'autorisant à prendre le volant sur le réseau routier dans des conditions particulières à ce cursus.

L'accompagnement.

Pendant ce deuxième cycle de formation, le jeune conduit sous la surveillance d'un

conducteur confirmé détenteur de son permis de conduire depuis plus de trois ans. Cette personne, appelée « accompagnateur », âgée de 28 ans au moins, ne doit pas avoir fait l'objet de condamnation pour infraction routière grave. Ces deux conditions sont exigées afin que l'adulte ait un minimum d'expérience, qu'il ait parcouru un certain nombre de kilomètres, vécu personnellement au volant un nombre suffisant de situations ; en outre, il n'est pas souhaitable que la conduite accompagnée se fasse entre jeunes, il est préférable que l'accompagnateur soit un peu plus âgé, possède une expérience de la vie et ait une approche « sereine » de la circulation. Il s'agit pour le jeune d'acquérir de l'expérience des diverses situations de la conduite, afin de pouvoir anticiper, prévoir, réagir à temps et d'une manière adaptée aux situations de circulation auxquelles il aura à faire face, et ce, quelles que soient les conditions : normales ou plus ou moins dégradées (chaussées en mauvais état, pluie, vent, brouillard...). Cette période de conduite accompagnée permet de parcourir au moins trois mille kilomètres, en un an minimum, de façon à conduire pendant les quatre saisons. En effet, un jeune qui suit une formation traditionnelle n'a que très rarement l'occasion de conduire de nuit. L'étalement de l'apprentissage sur une année minimum permet au futur conducteur, au moins en hiver, quand les journées sont courtes, de circuler de nuit.

Les rendez-vous pédagogiques.

Durant toute la période de conduite accompagnée, le jeune conducteur continue d'être suivi par un formateur professionnel : il doit en effet se rendre à deux réunions fixées en accord avec l'accompagnateur et le formateur. La finalité de ces regroupements est de mesurer la progression de l'élève et d'approfondir ses connaissances en matière de sécurité routière. Le jeune et son accompagnateur assistent à deux rendez-vous pédagogiques de trois heures chacun. Ceux-ci comportent deux phases qui se déroulent dans l'ordre suivant : une partie en circulation, d'une durée d'une heure, sur un véhicule, donnant lieu à une évaluation de la pratique de la conduite ; un entretien de deux heures en groupe, portant sur les expériences vécues pendant la conduite accompagnée et des thèmes relatifs à la sécurité routière. Le premier rendez-vous a lieu lorsque mille kilomètres au moins ont été parcourus. C'est un moment clé pour le jeune conducteur qui commence à être libéré des préoccupations de manipulation mécanique de son véhicule. A ce stade, certains gestes sont déjà automatisés.

Le second intervient vers la fin de la période d'accompagnement, lorsque trois mille kilomètres au moins ont été effectués. Cette période est délicate car elle correspond à l'automatisation des prises d'information, les perceptions sont plus rapides, plus adaptées, mais peuvent conduire à des erreurs d'analyse.

Pour bien situer l'enjeu et l'importance des séances en salle, il est nécessaire de faire rapidement le point sur leur objectif : ancrer des comportements « de sécurité » chez les jeunes et secondairement chez les accompagnateurs.

Comment ? En plaçant ces jeunes au centre d'un échange et même d'une confrontation d'idées, dont le point de départ est le vécu des participants. Pour ces raisons, l'entretien du rendez-vous pédagogique est un moment privilégié, le seul actuellement où l'on puisse « faire passer la sécurité », autrement que par la répression ou par une communication trop impersonnelle pour être efficace. Dès lors, le rôle des

enseignants de la conduite s'en trouve d'autant plus valorisé. Cette démarche constitue une sensibilisation des jeunes et des accompagnateurs aux risques routiers, préalable nécessaire à la construction d'une véritable « culture sécurité routière ». Tel est l'enjeu de ces réunions.

2. Avantages et inconvénients.

Les présupposés théoriques.

L'idée est d'apprendre à conduire plus tôt, dès seize ans, et de circuler pendant une certaine période, en compagnie d'un conducteur expérimenté. Quelques idées-forces ont été avancées par les concepteurs du dispositif qui justifient de la nécessité de mettre en place l'apprentissage anticipé de la conduite. A cet âge, le jeune n'a pas les mêmes motivations qu'à dix-huit ans, où son souci principal est d'obtenir son permis de conduire le plus rapidement possible pour pouvoir partir seul en voiture. A seize ans, cette préoccupation n'est pas là, il sait que l'examen ne se déroulera pas avant deux ans. Les motivations sont plus intéressantes pour la conduite elle-même et pour la formation. Les résistances sont moins fortes, les préjugés, les opinions des adultes ont moins de prise sur un adolescent qui suit ses études. Ces deux années, de seize à dix-huit ans, constitueraient un moment unique et privilégié pour ancrer durablement des attitudes de sécurité. Lorsque, à dix-huit ans, après avoir obtenu son permis de conduire, il circulera seul au volant, la voiture ne sera pour lui qu'un moyen de déplacement. Contrairement aux jeunes qui suivent une formation traditionnelle, on peut supposer qu'il n'éprouvera pas le besoin de s'affirmer, de prendre des risques inutiles, de « frimer ». Mieux armés pour prendre la route dans un autre état d'esprit, les jeunes qui auront suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite seront certainement capables d'adopter une conduite apaisée et qu'ils seront de ce fait moins impliqués dans les accidents. Il s'agit de rendre opératoires les concepts de formation en alternance et de progressivité d'accès à la difficulté.

Historique de la mise en place de l'A.A.C.

1982 - 1984 : concertation pluridisciplinaire au Ministère des Transports, schéma d'une réforme de la formation des conducteurs, pré-expérimentation à MONTHLERY sur un groupe de jeunes âgés de 13 à 17 ans.

Juin 1984 : émergence de la notion de « conduite accompagnée » dès seize ans, expérimentation dans deux départements, Yvelines, Essonne.

1986 : élargissement de l'expérimentation à 22 départements : le processus est appelé Apprentissage Anticipé de la Conduite (A.A.C.)

Février 1987 : décision de généraliser le processus.

1988 - 1989 : fin de la généralisation, l'ensemble du territoire est couvert, extension aux D.O.M. Campagne nationale de communication sur le thème « 16 ans, le nouvel âge du volant ».

23 Novembre 1990 : décret R 123-2 instituant l'application du Programme National de Formation de la conduite et l'utilisation du livret d'apprentissage. Décret R 123-3 instituant

l'Apprentissage Anticipé de la Conduite.

Fin 1990, les Pouvoirs Publics, pour intervenir de façon durable sur les comportements, avaient mis à la disposition de tout jeune qui le souhaite, la possibilité de suivre une formation plus approfondie et plus complète, dont le slogan était : « Formation + Expérience = Compétence ».

Inconvénients.

Nous constatons certains dysfonctionnements. Monsieur Frédéric DAVRAINVILLE, Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, chargé de la circonscription Vosges-Meuse, nous confie que dans quelques cas, les rendez-vous pédagogiques ne sont pas effectués. Il ajoute qu'on ne peut pas tout contrôler, mais qu'il pense y remédier.

Le tribunal de CHARTRES a jugé en Juillet 2000 un cas de conduite accompagnée. Les forces de l'ordre ont intercepté un véhicule qui circulait à cent soixante-seize kilomètres à l'heure sur une route départementale, où la vitesse maximum autorisée est de quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure. A bord de cette voiture, une infirmière faisait conduire son fils dans le cadre de la conduite accompagnée. Elle s'est vue infligée une peine de trois mois de suspension de son permis de conduire pour mise en danger de la vie d'autrui, le jeune une interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire pendant une durée de huit mois. Nous ne tirons aucune conclusion hâtive de ces faits, il n'y a effectivement pas de raison objective pour qu'il se produise plus d'anomalies dans le cadre de la conduite accompagnée qu'ailleurs ; notons simplement qu'il ne faut pas, comme certains l'affirment, considérer le cursus A.A.C. comme le remède à tous les maux, « la » solution aux accidents de jeunes.

Le point aujourd'hui.

191.121 permis de conduire ont été délivrés en 2002, à des jeunes ayant suivi la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite, soit 26,88 % des permis B délivrés. Ce nombre n'a cessé d'augmenter depuis la mise en place de l'A.A.C. Il était de 16.341 en 1990, soit 2,04 % des permis B délivrés. Ce pourcentage a été multiplié par 13 depuis cette date. Le taux de réussite en première présentation pour l'obtention du permis B est de 48,93 %, celui de l'A.A.C. est de 72,75 %⁴⁰.

Malgré tout, le pourcentage d'inscriptions dans la filière A.A.C. nous semble peu important. Deux éléments peuvent expliquer ce fait. D'une part, tout le monde ne connaît pas bien le fonctionnement de cette mesure, ni les avantages qu'elle comporte. Il suffit de faire un sondage auprès de conducteurs pour se rendre compte que seulement 30 % d'entre eux sont au courant du dispositif. Nous le vérifions souvent, et profitons de l'occasion pour assurer sa promotion. D'autre part, un certain nombre de parents nous affirment être tout à fait prêts à inscrire leur enfant en conduite accompagnée, car ils sont convaincus de ses bienfaits, mais se disent dans l'impossibilité financière d'engager une telle dépense. Même les avantages liés à l'assurance ne permettent pas l'inscription. Ils diffèrent la formation de deux ans, lorsque leur enfant aura atteint ses dix-huit ans, espérant que leur situation financière soit meilleure, ou que le jeune travaille et soit en

⁴⁰ MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, Formation du conducteur, *Permis de conduire, bilan des examens 2002*, p.55.

mesure d'assumer lui-même cette dépense.

Quelques expériences ont lieu ici et là. Citons celle d'AUBERVILLIERS dans laquelle nous avons été impliqué. L'objectif est d'engager dans le cursus de formation de conduite accompagnée des jeunes des milieux défavorisés. La formation initiale, financée avec de l'argent public, a été assurée par des auto-écoles liées par contrat. Une convention a été passée avec La Poste qui met à leur disposition les accompagnateurs, pendant leur temps de travail, et les véhicules. Le plus difficile a été de convaincre les cadres de cette entreprise d'adhérer au projet. Le coût a été très faible, car les trajets sont effectués de toute façon par les facteurs. Notons la détermination des jeunes qui se levaient à six heures du matin, pour aller conduire. C'est bien la preuve que si nous savons les intéresser, nous pouvons compter sur eux.

Depuis quelques années, le Fonds Social Européen et la Direction de la Sécurité et de la Circulation routière privilégient l'Apprentissage Anticipé de la Conduite chez les jeunes en insertion. Quinze mille cursus sont financés par an, inclus dans des formations professionnelles. Les objectifs sont multiples : motiver les jeunes (tous aiment conduire), les faire réussir, car pour bon nombre d'entre eux, c'est le premier examen qu'ils vont passer avec succès, leur assurer une autonomie plus grande, une mobilité géographique, et enfin leur donner les clefs d'une conduite apaisée, qui prend en compte le caractère collectif des déplacements automobiles.

Conclusion.

Un accident est un phénomène qui met en cause de nombreux éléments. Nous avons porté un regard sur l'insécurité routière et nous pouvons affirmer qu'essayer de la réduire est assez complexe. Néanmoins, depuis deux décennies, la tendance est favorable, car le nombre de tués sur la route a été divisé par deux, alors que le nombre de véhicules doublait. L'action de prévention à mener prioritairement est de faire en sorte que les conducteurs adoptent un comportement apaisé, une conduite sociale, citoyenne. Les Pouvoirs Publics semblent décidés à vouloir faire rapidement changer les conditions de circulation, notamment en faisant respecter la loi. Le vocabulaire des hommes politiques sur la sécurité routière s'est durci. Lors de la présentation du projet de loi, le 26 février 2003, Jean-Pierre RAFFARIN a une nouvelle fois évoqué la « *délinquance routière* », Dominique PERBEN, Ministre de la Justice, a parlé de « *violence routière* », et Nicolas SARKOZY, Ministre de l'Intérieur, a usé à plusieurs reprises dans ses discours de l'expression « *Assassins de la route* ». Une volonté politique forte peut provoquer la « cassure » annoncée. Se donner les moyens d'appliquer les règles d'une part et mettre en place une éducation sérieuse des usagers constitue selon nous un gage de réussite. D'une société de la réparation, nous entrerons dans une société de la prévention dans laquelle les citoyens devraient être convaincus que la sécurité nous concerne tous.

Pour changer les mentalités, car c'est bien de cela qu'il s'agit, il est nécessaire de miser sur les jeunes générations. L'éducation en est un vecteur privilégié. Il ne s'agit pas d'éducation en général, mais nous allons nous intéresser à une éducation d'un type particulier : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite devrait y contribuer. Ce cursus de

formation concerne les adolescents de seize ans qui sont les conducteurs de demain. Le principe de base consiste à acquérir de l'expérience de circulation dans un milieu protégé, en présence d'un accompagnateur. Les deux années passées à circuler avec un conducteur expérimenté devraient constituer pour le jeune une véritable éducation à la sécurité routière. En 1984, la conduite accompagnée permet de passer d'une approche technique, au caractère massé, de la formation initiale du conducteur à une idée d'un véritable cursus d'apprentissage. Ce dernier, réellement novateur, est sous-tendu par des idées-forces qui semblent séduisantes et devraient permettre aux futurs conducteurs, notamment au cours de la phase de conduite accompagnée, d'acquérir des comportements et des attitudes qui engendrent en somme une nouvelle manière de se conduire sur la route. L'accompagnement nous semble intéressant dans ce cursus d'apprentissage et il nous paraît important de s'intéresser à cette question, qui, dans le domaine de la recherche reste à l'état embryonnaire.

Deuxième partie : problématique, méthodologie et théories de référence pour la recherche.

Si l'on interroge des automobilistes, conduire, selon eux, c'est bien connaître le code de la route, savoir manipuler son véhicule et avoir de bons réflexes. Cette image a eu des conséquences sur la formation : pendant longtemps, apprendre à conduire s'est résumé à apprendre le code et manipuler la voiture. Les « bons » conducteurs seraient donc les élites, les pilotes... et ceux qui ont de bons réflexes. Les professionnels de l'enseignement de la conduite automobile et les chercheurs ont une autre approche. Il est nécessaire pour eux de détailler, de décomposer la tâche de conduite en vue de sa compréhension et de son enseignement. Notre hypothèse de recherche étant centrée sur l'attention aux autres, il convient de rechercher les éléments qui, dans la conduite accompagnée, sont susceptibles d'induire chez le jeune des comportements et des attitudes de sécurité au volant.

Après avoir dressé le bilan des recherches actuelles sur l'A.A.C., nous exposerons dans une première partie la problématique, c'est-à-dire l'ensemble des questions que nous nous posons sur ce sujet et nous définirons les hypothèses. Nous évoquerons dans une seconde partie les théories empruntées. La troisième partie sera consacrée à la méthodologie, à la démarche pour vérifier les hypothèses.

A. L'état des recherches actuelles sur l'A.A.C.

Le système des transports en général et la Sécurité Routière en particulier ont fait l'objet de très nombreuses recherches. Il suffit de consulter le catalogue général des publications de l'INRETS pour se rendre compte des travaux et publications existants. Plus de 400 ouvrages parus dans les « collections de l'INRETS », la revue Recherches, Transports, Sécurité (RTS), les colloques et séminaires organisés par l'institut sont autant de vecteurs privilégiés pour la diffusion de la culture scientifique et technique dans le domaine des transports.

Quelques travaux universitaires traitent de l'insécurité routière. Citons Sebastian ROCHE, Chercheur au Centre de recherche sur le politique (CERAT/CNRS). Il parle de l'insécurité en général, des incivilités et prend la circulation automobile comme exemple de lieu où elles se développent. Citons aussi Maryse ESTERLE-HEDIBEL et sa thèse de doctorat en Anthropologie Sociale et Sociologie Comparée : « **Le rite et le risque, la culture du risque dans les bandes de jeunes de milieu populaire à travers la conduite routière** », sous la direction de François RAVEAU, Université PARIS V René DESCARTES, U.F.R. de SCIENCES SOCIALES, SORBONNE – SCIENCES HUMAINES, 2-1995.

Françoise CHATENET, Chercheur à l'Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité, a publié une étude (octobre 1999) : évaluation qualitative d'un mode de formation : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC). A notre connaissance, c'est la seule recherche consacrée à la conduite accompagnée.

Le contexte peut être résumé ainsi : l'idée est excellente, la méthode mal expliquée et l'essentiel n'est pas appliqué. L'AAC est l'accès à la conduite, les avantages perçus de l'A.A.C. couvrent essentiellement une acquisition d'expérience et une durée dans l'apprentissage, un taux de réussite supérieur à celui de la formation traditionnelle pour le permis de conduire, une dimension de responsabilisation des apprentis, une opportunité pédagogique pour les moniteurs et les apprentis et une opportunité commerciale pour les auto-écoles. La motivation principale d'option pour ce cursus d'apprentissage : la volonté de se conformer à un groupe d'appartenance est le facteur décisionnel le plus lourd. Ce sont donc les parents qui jouent un rôle essentiel dans la détermination du type de formation suivi par les jeunes. La seule différence qui apparaît est liée à l'expérience de conduite dans l'A.A.C. qui oblige à développer des compétences et des aptitudes d'anticipation et d'observation. Ceci revient à émettre l'hypothèse selon laquelle, globalement, l'A.A.C. ne se différencie de la FT que par les 3000 km parcourus qui constitueraient le moment pédagogique différenciateur. en d'autres termes, le noyau central différenciateur entre l'A.A.C. et la FT est l'accompagnement, donc, l'accompagnateur.

Par leur nature même les rendez-vous pédagogiques constituent un lieu privilégié d'échanges, de discussions et de prise de conscience des facteurs de risque par une mise en miroir des représentations sur la conduite sûre entre les jeunes apprentis, les

accompagnateurs et l'enseignant. Les rendez-vous théoriques observés se répartissent entre deux pôles : une forme dialogue discussion par la prise en compte des expériences des participants et une forme transmission de connaissances. Cette apparente opposition entre risque perçu et risque objectif conduit à deux dérives : dans le premier cas à une discussion sans véritable animation, ni échange, dans le second, à un cours de code.

L'accompagnement : un univers à géométrie variable.

Trois grands styles d'accompagnement apparaissent sans être totalement exclusifs et traduisent une implication inégale entre « guider » et « assister » : un type didactique, un type prescriptif et un type passif. L'ambiguïté du statut repose sur la nécessité d'accompagner une rupture entre le normatif (ce que le jeune a appris) et le social (ce que font les autres et ce que fait l'accompagnateur). Ce nivellement peut amener au mieux à une remise en question des pratiques et un recyclage des accompagnateurs. Au pire, à une « contamination » de l'apprenti. **« Le creuset d'expérience du jeune apprenti en conduite accompagnée se fait la plupart du temps sur des trajets routiniers et contraints qui se superposent aux trajets familiaux déjà programmés au sein du foyer. Rares sont les foyers qui parviennent ou même qui cherchent à diversifier ou faire conduire dans une visée didactique et générant des déplacements supplémentaires » .**

Le champ des représentations en sécurité routière.

Une analyse automatisée des discours des différents acteurs sur l'insécurité routière met en évidence une hypothèse de déconnexion sémantique qu'il peut y avoir entre l'éducation à la sécurité routière et l'expérience vécue de l'insécurité routière. La formation à la conduite n'est pas reliée à l'insécurité au quotidien. On peut s'interroger sur la part liée au modèle didactiques du sujet enseigné. Par ailleurs, cette rupture, ce manque de liaison causale entre l'éducation à la sécurité routière et la sécurité routière met en lumière une autre dimension fondée sur une absence de l'accident, un autre lieu d'épreuves qui participe de l'insécurité : ce qui fait obstacle à la progression, à l'avancement (lois, règles, les autres).

Ecart entre cahier des charges et réalités et entre AAC et FT.

Trois niveaux d'efficience de l'A.A.C. peuvent se déterminer par rapport à la FT : les conditions d'application sont requises et l'A.A.C. est plus formateur que la FT, les conditions, en particulier par la défaillance de l'accompagnement, ne sont pas réunies, dans ce cas il n'y a pas de différence entre les deux modes de formation, les conditions de pratiques de l'A.A.C. sont telles que les dérives accumulées le situent à un niveau inférieur par rapport à une FT qui, elle, serait bien réalisée ;

B. Problématique.

L'idée la plus répandue sur la conduite accompagnée est que les conducteurs qui ont suivi ce cursus de formation sont moins impliqués que les autres dans les accidents de la

circulation. Après avoir évoqué les travaux qui traitent cet aspect, nous détaillerons l'ensemble des questions que nous nous posons sur la conduite accompagnée et formulerons quelques hypothèses.

1. L'état de la question.

Depuis 1990, plusieurs études ont cherché à mesurer l'efficacité de l'A.A.C. sur le taux d'accidents des jeunes conducteurs⁴¹. L'enquête de juin 1990, B. BELLOC et M. Ivaldi du GREMAQ, Groupe de Recherche en Economie Mathématique et Quantitative, Université des sciences sociales de Toulouse, Faculté des sciences économiques, 1992. (évaluation de l'apprentissage anticipé de la conduite automobile) s'intéressait à des jeunes conducteurs ayant opté pour l'A.A.C. entre 1984 et 1987 et ayant obtenu le permis de conduire à partir de 1987 dans deux départements : les Yvelines et l'Essonne. Un questionnaire a été adressé par voie postale à 2800 jeunes. 1759 réponses ont été retournées (soit 62 % de retour) dont 1508 étaient exploitables systématiquement. L'objectif de cette démarche était de répondre aux interrogations suivantes : l'A.A.C. est-il un mécanisme de sélection ou un mécanisme de formation : la sinistralité des jeunes est-elle due aux effets de l'A.A.C., ou aux caractéristiques des jeunes qui leur ont fait choisir l'A.A.C. ? Les auteurs attribuent au public concerné un effet revenu et un effet éducatif : l'A.A.C. ne pouvait concerner qu'une frange relativement aisée de la population adulte pouvant financer un apprentissage de la conduite deux ans avant l'âge normal, et les catégories « les plus élevées socialement » des parents sont supposés avoir une propension plus forte à éduquer leurs enfants.

La sinistralité post-permis d'un jeune A.A.C. était comparable à la sinistralité d'un conducteur de plus de 30 ans : le taux moyen d'implication dans les accidents matériels et corporels des jeunes ayant suivi l'A.A.C. est estimé à 14 % alors qu'il était de 21 % pour la classe des 18-25 ans selon le Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance. Cette diminution de 33 % du taux d'implication est cependant entourée d'une extrême précaution par les auteurs qui affirmaient et prévenaient les pouvoirs publics que **« la banalisation de l'A.A.C. risque de lui faire perdre son efficacité. »**

L'évaluation d'une expérience concernant quelques individus ne présente pas les mêmes caractéristiques que l'évaluation d'un système général concernant l'ensemble d'un pays. La généralisation des résultats à l'ensemble des départements serait hâtive, les auteurs de l'étude eux-mêmes ont reconnu le caractère limité spatialement des conclusions. Cette généralisation aux jeunes A.A.C. d'aujourd'hui qui sont nettement plus nombreux et sans doute beaucoup moins typiques qu'il y a dix ans est impossible.

Il convient de n'attacher à cette étude qu'une valeur de résultat d'expérience permettant de supposer que l'A.A.C. a une efficacité probable, efficacité à vérifier ensuite par une étude d'évaluation du système généralisé. Cette étude confirmait en quelque sorte le bien-fondé de l'extension de l'A.A.C. aux quatre-vingt-dix autres départements français, étant entendu qu'elle n'affirmait pas définitivement l'efficacité de l'A.A.C. mesuré

⁴¹ PAGE (Y.), *Les Cahiers de l'Observatoire Numéro 2*, La Documentation Française, Octobre 1995, p. 15.

en terme de diminution de probabilité d'accident.

L'étude « Sylab » a consisté à comparer deux populations de jeunes âgés de 20 à 22 ans en septembre 1993 et ayant obtenu le permis de conduire en 1990. Un questionnaire a été proposé par téléphone à 1028 individus ayant opté pour une formation traditionnelle et à 1035 ayant opté pour une formation AAC. Les résultats sont en contradiction avec l'étude de 1990 et apportent des informations complémentaires : 64% des AAC sont de sexe masculin, 81% ont un niveau d'études supérieures, 48% vivent dans une agglomération de moins de 20 000 habitants, et le kilométrage annuel moyen parcouru par un AAC est supérieur d'environ 15 % au kilométrage annuel parcouru par un jeune issu de la formation traditionnelle. Les taux d'accident des AAC et des non AAC sont voisins au cours des 3 ans suivant l'obtention du permis de conduire, mais légèrement inférieurs (7 à 8%) les deux premières années post permis pour les AAC.

Jean-Pascal ASSAILLY, psychologue, chercheur à l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) a proposé suite à cette étude des pistes de recherche, en particulier un approfondissement des investigations en matière de comportement vis-à-vis de la vitesse : les jeunes AAC ont-ils par exemple plus confiance en eux, ou conduisent-ils des véhicules plus puissants autorisant des vitesses plus élevées ? **« Se pose en particulier le problème de l'accompagnateur ou du tuteur qui peut être un assez mauvais modèle pour les enfants en apprentissage, alors que l'on sait que les adolescents ont plutôt tendance à imiter le comportement de leurs parents au volant. »**

Les Assurances Générales de France ont ensuite réalisé leur propre étude (1994) auprès de 1645 jeunes personnes ayant suivi l'A.A.C. et concluent que **« l'apprentissage anticipé de la conduite ne constitue pas, sur le portefeuille A.G.F., un critère significatif d'amélioration du risque »**. Pour vérifier ces conclusions, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière a lancé une enquête destinée à connaître la répartition des jeunes conducteurs responsables d'infractions aux règles de la vitesse selon la distinction AAC/non AAC (1994). Les résultats n'ont montré aucune différence globale significative de comportement vis-à-vis de la vitesse entre les conducteurs AAC et les autres. Si l'on s'intéresse à des résultats plus fins concernant l'âge et l'expérience, l'on constate que les jeunes de 18 ans et/ou ayant moins d'un an de permis et ayant suivi une filière d'apprentissage classique sont très légèrement sur-représentés chez les infractionnistes vitesse.

Enfin, un travail réalisé par l'Observatoire en collaboration avec la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (1995) s'est attachée à mesurer les différences de sinistralité entre les AAC et les non AAC en 1992 et 1993 pour des jeunes conducteurs ayant souscrit leur propre contrat d'assurance en responsabilité civile dans trois sociétés adhérentes à la FFSA. Les modèles statistiques utilisés pour l'analyse montrent que l'accidentalité dépend essentiellement de l'exposition à la circulation. Les étudiants ont moins d'accidents que les jeunes exerçant déjà une activité professionnelle (ou à la recherche d'un emploi). Le fait de conduire une voiture puissante est également un facteur augmentant la probabilité d'accident. Les jeunes conducteurs ayant moins d'une année de permis ont une probabilité d'accident plus forte que les autres et cette dernière baisse si le jeune possède un véhicule âgé de plus de dix ans. La formation initiale

n'affecte pas la probabilité d'accident.

En conclusion, aucune étude n'est susceptible d'apporter des éléments généraux et irréfutables sur la diminution de l'accidentalité des jeunes conducteurs ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite parce que les résultats ne montrent aucune diminution statistiquement significative et/ou que les conditions d'analyse ou d'expérimentation ne sont pas parfaites. L'examen des résultats laisse cependant supposer que les effets réels de l'A.A.C., s'ils existent, sont très inférieurs aux effets attendus ou aux effets rapportés par la presse (6 à 7 fois moins d'accident).

Ces résultats ne sont pas satisfaisants puisqu'ils restent très en deçà des résultats espérés et pourraient remettre en cause l'idée selon laquelle l'expérience diminue l'implication accidentelle des jeunes en confirmant certaines études américaines et canadiennes selon lesquelles le déterminisme de l'accident serait dû aux caractéristiques psychologiques de l'adolescence plus qu'au manque d'expérience durant les premières années de conduite. Ce constat doit entraîner des actions de plusieurs types afin de vérifier le bien-fondé d'une formule d'apprentissage dont les experts s'accordent toujours à dire qu'elle est novatrice et pleine de potentiel puisqu'elle permet à la fois l'acquisition de la maniabilité du véhicule, de l'expérience de conduite et des connaissances en Sécurité Routière par l'intermédiaire de rendez-vous pédagogiques.

Yves PAGE recommande une autre étude, à caractère qualitatif sur le fonctionnement de l'A.A.C. et son adéquation pratique avec les éléments théoriques qui ont suggéré son existence. En effet, les résultats quantitatifs manquent cruellement d'explications. Nous pensons qu'elles pourraient surgir d'un examen des pratiques de la conduite accompagnée : dans quelle mesure les rendez-vous pédagogiques suscitent-ils chez les jeunes l'éveil de l'intérêt à la Sécurité Routière ? Les jeunes parcourent-ils réellement les trois mille kilomètres requis avant le permis et dans quelles conditions ? Les relations parents-enfants à l'adolescence peuvent-elles générer des conflits qui polluent la phase conduite accompagnée ou est-ce réellement une phase de rapprochement familial ? L'AAC modifie-t-il les attitudes et les comportements face à la conduite ? Quels sont les gains apportés par une meilleure pratique et une meilleure maniabilité en phase post-permis ? Les vingt heures de conduite obligatoires en auto école avant la phase de conduite accompagnée sont-elles suffisantes, etc...? On voit bien que la multitude des questions relatives au bon fonctionnement de l'A.A.C. ainsi que la vérification des modèles théoriques de diminution du risque par la formation, peuvent trouver des réponses explicatives de l'efficacité de la mesure de Sécurité Routière et des compléments aux seules analyses statistiques.

Malgré ces résultats statistiques peu probants, les Pouvoirs Publics, par l'intermédiaire de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, affirment leur volonté de promouvoir et de développer l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. Monsieur Patrick CHEVILLOT, Chef du Bureau de la Pédagogie de la Conduite Automobile, Sous-Direction de la Formation du Conducteur, avance plusieurs arguments pour justifier cette volonté. Malgré l'atonie de la demande sociale, qui au fond ne demande qu'une chose à la formation : apprendre à passer le permis de conduire. « ***L'étude de Françoise CHATENET⁴² se veut une vérification du bien-fondé des prémices scientifiques. Est-ce que les concepts de formation en alternance, de***

progressivité d'accès à la difficulté restent opératoires ? La réponse est oui. » Les deux derniers Comités Interministériels de Sécurité Routière ont décidé de poursuivre le développement de cette filière de formation. En résumé, les compagnies d'assurance ne sont pas en mesure de nous communiquer l'implication des jeunes ayant suivi l'Apprentissage Anticipé de la Conduite dans les accidents. Les Pouvoirs Publics souhaitent, malgré cela, développer cette filière de formation, dans un souci de promouvoir une nouvelle façon d'apprendre à conduire qui s'annonce prometteuse au regard des concepts qui la sous tendent.

2. Notre thèse.

Notre démarche dans cette recherche s'inscrit dans les propositions de Françoise CHATENET qui recommande d'aborder les comparaisons AAC / FT par des observations de comportements en situations réelles sur des fonctions particulières (anticipation, prise d'information, prise de décision). Sa particularité réside dans un travail de terrain, nous proposons de nous enquêter du fonctionnement réel de la conduite accompagnée. Notre angle est celui d'un acteur de la base, nous ne sommes investi d'aucune mission officielle, nous ne sommes ni mandaté ni rémunéré. Nous allons simplement porter un regard que nous tenterons de rendre le plus objectif possible sur une façon d'apprendre à conduire. L'objectivité repose d'une part sur cette idée que nous n'avons aucun intérêt dans cette démarche si ce n'est une curiosité professionnelle sur un sujet qui nous intéresse, et d'autre part sur les garanties méthodologiques que nous expliquerons au fur et à mesure de l'avancée des travaux. La particularité de cette thèse réside dans l'observation de comportements de conduite, non pas en situation expérimentale, mais en situation réelle.

La conduite accompagnée s'adresse à des jeunes de seize ans. A cet âge, les soucis sont différents de leurs aînés, les motivations sont différentes. Celui qui s'engage dans ce cursus de formation ne pense pas à l'examen du permis de conduire, il sait que c'est dans deux ans ; il souhaite conduire, circuler. La formation est étalée sur deux ans ; c'est ce temps de maturation, de mûrissement qui est capital et qui correspond à cette période de latence de l'adolescent : plus tout à fait enfant, mais pas encore adulte. Il s'agit certainement d'un moment privilégié pour parler de sécurité et viser des attitudes qui s'installeront durablement.

De nombreuses interrogations nous traversent actuellement : quel est le rôle de l'accompagnateur ? Qu'apporte au jeune cette phase de conduite accompagnée, quels sont les construits de la période d'accompagnement ? Un conducteur qui a suivi cette formation, par rapport à un autre qui opte pour la formule traditionnelle, qu'a-t-il de plus ?

L'accompagnateur n'est pas un moniteur. Le jeune a appris à conduire à l'auto école, les parents n'ont pas à donner d'indications sur le fonctionnement mécanique du véhicule, enseigner le code de la route est tout autant inutile. Est-il un tuteur, un peu comme dans l'apprentissage en alternance, où on acquiert les bases d'une profession en centre de formation, et on se « fait la main » sur le terrain, avec une personne expérimentée qui

⁴² CHATENET (F.), *Evaluation qualitative d'un mode de formation : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC), Synthèse et perspectives, INRETS - LPC, octobre 1999.*

guide, surveille, corrige, conseille ? Quel est le rôle de ce formateur qui n'a pas de contenu à transmettre, mais qui doit néanmoins se préoccuper de morale, de civisme, d'éthique, sans avoir été formé ni sensibilisé ? Accompagnement renvoie à compagnonnage. Etre compagnon, c'est partager son pain. Comment peut-on tout à la fois partager son pain, et dans le même temps être quelqu'un qui est expert ?

La conduite accompagnée est un cursus de formation dans lequel interviennent plusieurs acteurs. L'assureur donne son accord (ou pas) en prenant en compte les caractéristiques du ou des véhicules et le passé des accompagnateurs. Le moniteur d'auto école délivre la formation initiale, assure la préparation et la présentation aux examens ; il anime en outre les rendez-vous pédagogiques. Les parents voyagent pendant deux ans en compagnie de leur enfant. L'inspecteur des permis de conduire effectue des contrôles pédagogiques afin de s'assurer de la conformité de l'enseignement au Programme National de Formation. Nous ne sommes plus en présence d'une formation traditionnelle, au cours de laquelle le moniteur doit seul, dans un laps de temps assez court, former un conducteur sûr. Là, il s'agit d'une préparation étalée dans le temps, et d'un travail d'équipe. Mais, dans la pratique, les rôles sont mal définis, mal connus, on ne sait pas qui fait quoi. De plus, le tout semble mal, ou pas du tout coordonné, personne ne se charge réellement de cette fonction. Les relations entre le moniteur et les parents sont-elles claires et franches pour assurer une certaine crédibilité aux yeux du jeune ?

La conduite personnelle des accompagnateurs pose-t-elle un problème ? Elle n'est certainement pas sans influence sur le futur comportement du jeune. Dans ce domaine, la circulation automobile, nous constatons souvent un mimétisme, l'enfant a tendance à reproduire ce qu'il voit faire par ses parents. D'un autre côté, nous pouvons penser qu'un adulte, en charge de l'éducation routière de son enfant, veillera à tenir compte de son rôle de modèle, notamment dans le respect de la réglementation.

Les rendez-vous pédagogiques constituent certainement un moment fort dans ce mode de formation. L'échange qui a lieu entre jeunes et accompagnateurs permet de prendre du recul par rapport à sa pratique. Les échanges d'expérience sont l'occasion de réfléchir sur les conditions d'acquisition de celle-ci. Ces réunions constituent une première dans la préparation des conducteurs ; auparavant, l'automobiliste obtenait son permis de conduire et pouvait circuler toute une vie sans se remettre en cause. Dans la vie courante, il est bien rare que nous conversions à propos de notre façon de conduire. Lorsque nous discutons « voiture », les sujets sont plutôt orientés sur les caractéristiques, le confort, les performances ; jamais un automobiliste dit : « **Tiens, là-bas, je ne sais pas comment il convient de faire, comment vous pratiquez, vous, comment voyez-vous les choses ?** »

Pour nous, l'approche statistique des accidents corporels de la circulation est réductrice, elle ne permet pas de comprendre la réalité. Il est nécessaire de prendre en compte le sentiment de sécurité des usagers. Les pouvoirs publics annoncent que l'insécurité baisse : moins d'actes de délinquance, moins d'agressions, moins de délits... Pourtant, lorsqu'on interroge les gens dans la rue, ils avouent ne pas se sentir en sécurité. Dans le domaine routier, les autorités annoncent une baisse du nombre de victimes de la route et du nombre d'accidents. Néanmoins, les conducteurs affirment qu'ils sont préoccupés par l'insécurité routière, qu'ils ont peur des camions, des motos, des grosses

voitures rapides, bref, qu'ils ne se reconnaissent pas dans ces discours. Les usagers sont préoccupés par le comportement de leurs congénères, ils se méfient et sont inquiets. Nous sommes loin d'une conduite civilisée, apaisée. L'insécurité routière, c'est aussi cela, elle ne se résume pas à des éléments comptables. Homme de terrain, très soucieux de ces phénomènes, nous optons pour une démarche qualitative qui les prenne en compte.

Alain DESROSIERES⁴³ qualifie les études quantitatives d'outil politique de gestion et de pilotage et affirme que ces approches ne rendent pas compte de ce qui se passe : « **on perd une totalité : celle d'une personne, d'une situation, d'un sens, que la codification statistique mutile, tronçonne, réduit.** » Les études citées tentent d'évaluer la conduite accompagnée en termes d'implication des jeunes dans les accidents, mais de quelle conduite accompagnée parle-t-on ? Nous ignorons tout des pratiques, sur le terrain. La démarche est descriptive, elle ne permet pas de comprendre la réalité.

Nous proposons, pour une bonne compréhension, une approche qualitative, conscient néanmoins que nous perdons une totalité : « **celle d'une population, dotée de limites précises, définies par une catégorie logique, un ensemble d'éléments distincts.** » Qu'apporte cet apprentissage au jeune ? Qu'est-ce qui est derrière tout cela ? C'est peut-être penser à des apprentissages qui sont apparemment techniques (la formation du conducteur s'est longtemps limitée à la connaissance du code de la route et à la manipulation du véhicule), mais en leur donnant une dimension éthique. Finalement, pour nous, on ne forme pas des chauffeurs comme on formerait des automates. On forme des hommes avant de former des chauffeurs, on forme des hommes / chauffeurs, on forme des conducteurs / citoyens. Nous voyons bien la dimension du sujet : si on aborde la notion d'éthique, de morale, de civisme, de citoyenneté, se pose la question des apprentissages. On ne naît pas citoyen, on le devient par l'éducation, par l'école, par les relations sociales...

3. Hypothèses.

Pour trouver des éléments de réponse à notre hypothèse générale : **l'Apprentissage Anticipé de la Conduite développe des compétences non seulement d'ordre technique, mais d'ordre éthique ; il s'agit d'une compétence citoyenne, attentive à autrui**, nous pourrions utiliser un schéma traditionnel des rapports psychologiques et pédagogiques. On étudierait sur le plan théorique ce que l'accompagnement peut développer chez les jeunes ; c'est le psychologue qui est chargé de cette étude et dit au pédagogue comment il doit s'y prendre, en prenant cette théorie comme référence. Nous sommes en présence d'un modèle implicite d'un savoir abstrait, élaboré dans la sphère théorico-théorique. Ce référent épistémologique applicationniste conduit le praticien à utiliser des savoirs issus d'échafaudages théoriques préalables.

Nous préférons adopter la posture du pédagogue, c'est-à-dire que nous affirmons

⁴³ DESROSIERES (A.), « La partie pour le tout : comment généraliser. La préhistoire de la contrainte de représentativité », in J. Mairesse, ed. *Estimations et sondages. Cinq contributions à l'histoire de la statistique*, Paris, Economica, 1988, pp. 97-116.

qu'on apprend par l'action, que le psychologue n'est plus celui qui légifère *a priori* sur des problèmes dont le pédagogue tirerait ensuite des applications, que c'est le pédagogue qui, au contraire parce qu'il investit, parce qu'il prospecte, cherche, tente, qu'il fait avancer la recherche psychologique et qu'il contribue à éclairer mieux la construction de modèles psychologiques théoriques. Cette rupture épistémologique inverse le rapport entre psychologie et pédagogie.

Nous avons formulé trois hypothèses de travail à travers, chaque fois, de deux champs d'analyse : le premier cognitif, le second socio-affectif.

Première hypothèse : la conduite accompagnée permet une éducation citoyenne parce qu'elle renvoie à une autre façon d'envisager le comportement au volant et débouche sur une analyse des situations de conduite en terme d'opérations cognitives particulières.

Si on analyse ce qu'est l'action de conduite, on découvre un mécanisme très complexe, exigeant bien des connaissances, capacités et compétences⁴⁴. Nous allons aborder la psychologie du comportement des conducteurs, au-delà des seules situations d'accident. Conduire, c'est élaborer en permanence des opérations mentales. On peut schématiser ainsi la démarche continuellement mise en œuvre par le conducteur. Première phase : préparation de la décision, observation de la situation de conduite, analyse de la situation, prévisions des diverses évolutions possibles et évaluation de leur probabilité, détermination des risques. Deuxième phase : choix de la décision, qui repose sur les résultats de la première phase, les connaissances acquises, l'expérience de situations comparables, l'évaluation de ses propres capacités, de celles du véhicule, la réglementation applicable, les attitudes sociales. Troisième phase : la mise en œuvre de la décision, qui dépend de la qualité du choix de décision, l'état du véhicule, sa fiabilité, la maîtrise du véhicule.

Pour nous, les jeunes AAC. mettent en place une stratégie de prise d'informations, de prise d'indices plus performante que ceux qui ont suivi une formation traditionnelle.

Deuxième hypothèse : la confrontation sociale autour d'un thème de conduite et de sécurité routière renvoie à une dimension citoyenne parce qu'elle permet une prise de risque assumée.

Nous connaissons maintenant les mécanismes de l'accident. Il nous paraît intéressant de vérifier si les jeunes, en conduite accompagnée, ou après obtention du permis de conduire circulent dans des conditions propices à l'accident, ou bien s'ils évitent les situations dangereuses. En un mot, la conduite accompagnée a-t-elle un effet sur la prise de risque ? Nous émettons l'hypothèse que la période d'accompagnement conduit le jeune à adopter un comportement de sécurité. L'accès à la conduite automobile représente pour un jeune l'accès à l'autonomie, le passage à l'état adulte. Il éprouve le besoin de s'affirmer, de chercher ses limites en prenant des risques. Après avoir parcouru un certain nombre de kilomètres accompagné d'un conducteur expérimenté, le jeune devrait avoir une autre représentation de la voiture et de la circulation. Pour lui, conduire ne doit être qu'un moyen de se déplacer.

⁴⁴ ROCHE (M.), *La conduite des automobiles*, Collection que sais-je, P.U.F, 1980, p. 31.

Au cours des rendez-vous pédagogiques, les élèves s'approprient un message de sécurité et s'emparent d'une culture indispensable à tout conducteur. Les échanges permettent d'intégrer durablement les notions indispensables à une conduite apaisée. Le jeune ne prendra pas moins de risques, mais il assumera mieux ce risque, gèrera mieux le plaisir en conduisant. La conduite accompagnée doit non pas diminuer la prise de risque, mais rendre la prise de risque plus réfléchie. Cette seconde approche sera socio-affective. Cette hypothèse est en relation avec la première, qui renvoie aux opérations mentales en jeu dans la conduite et qui n'est pas sans relation avec la dimension affectivo-motivationale. Nous voyons comment un même type de comportement peut être analysé par la psychologie cognitive et par la psychologie relationnelle. Il est nécessaire d'aller plus loin, de vérifier s'il y a des transformations qui s'opèrent, de quelles natures sont-elles, éventuellement. Les jeunes A.A.C sont-ils capables de mieux gérer le plaisir, par une meilleure prise de conscience de l'aspect collectif, précisément ? Notre hypothèse est forte, c'est en définitive la discussion, les rendez-vous pédagogiques, la confrontation sociale qui peuvent sensibiliser le jeune au risque routier. Nous vérifierons ce qu'il en est de l'attention aux autres, pas simplement au niveau du comportement, mais ce qui est au niveau de l'intention, ce qui est de l'ordre de la visée.

Nous pensons qu'au cours des rendez-vous pédagogiques, les jeunes s'approprient un message de sécurité routière et que cette confrontation permet d'adopter une attitude ouverte aux autres et au-delà même du conducteur citoyen nous y voyons des questions d'éducation, beaucoup plus larges que la conduite accompagnée. Cette hypothèse pose vraiment des questions de formation, notamment comment se responsabiliser dans une société.

Troisième hypothèse : la conduite accompagnée permet une éducation citoyenne si elle correspond plutôt à une démarche du type prise de conscience.

Découvrir ce que les conducteurs qui ont suivi l'Apprentissage Anticipé de la Conduite ont de plus que les autres, savoir s'ils adoptent une conduite citoyenne, s'ils ont une attention aux autres supérieure, ne deviendra passionnant qu'en cherchant l'origine de tout cela. Il est intéressant de savoir quel type d'accompagnement pratiquent les gens qui évoluent dans ce cursus de formation pour connaître l'origine de ce qui se passe. Quelle est la nature des accompagnements ?

Nous pouvons imaginer des parents très motivés par la mécanique, qui portent prioritairement leur attention sur ce point et pratiquent donc un accompagnement très technique. D'autres peuvent assurer un guidage permanent, sans laisser beaucoup d'initiative au jeune, qui se trouve alors bridé, dépendant de l'adulte. Certains doivent décomposer l'action de conduite dans ses différentes phases, mais en l'appliquant de façon très mécaniste. D'autres enfin peuvent pratiquer un compagnonnage du type « prise de conscience », en utilisant par exemple une démarche métacognitive. Les natures d'accompagnement sont très diverses : technique, forcé, conditionnement, néo-behaviorisme, prise de conscience... Quelles sont les plus efficaces, au regard de notre problématique, l'attention aux autres ? Beaucoup de choses se jouent : est-ce le mimétisme, l'identification, ou au contraire le rejet du modèle parental ? A travers cette hypothèse, nous allons procéder à une **caractérisation**, à une première **modélisation** de

l'accompagnement. Elle précisera, en quelque sorte, quelles sont les caractéristiques des différents types d'accompagnement pratiqués par les gens impliqués dans le cursus A.A.C. Nous pourrions dire alors ce qu'est la conduite accompagnée, autrement que de manière formelle. Nous émettons l'hypothèse qu'en adoptant un accompagnement du type « prise de conscience », on peut parvenir à une approche citoyenne de la conduite automobile.

C. Quelques théories explicatives.

Afin de cerner notre objet de recherche, il nous semble nécessaire de faire un détour par quelques théories explicatives.

La problématique fait apparaître de nombreuses questions sur la façon dont conduisent les jeunes qui ont suivi l'A.A.C. Nous aborderons dans une première partie la notion d'activité cognitive qu'utilise le conducteur pour prendre des décisions adaptées à la situation.

Nous nous pencherons ensuite sur ce qui peut se passer lors des rendez-vous pédagogiques, lorsque jeunes, accompagnateurs et moniteurs sont réunis. Les questions étaient : ces regroupements sont-ils utiles, qu'apportent-ils aux jeunes ? Nous évoquerons quelques théories au sujet des interactions sociales, des échanges d'expériences et de leurs effets.

Nous supposons des pratiques très diverses et très différentes en matière d'accompagnement. Nous allons tenter de dessiner de façon théorique les contours de la notion d'accompagnement.

Il conviendra enfin de cerner la notion de citoyenneté pour éclairer ce que nous entendons sous le terme de « conducteur citoyen ».

1. L'activité cognitive.

En général, le conducteur pense que conduire ne nécessite pas de compétence particulière. Néanmoins, des études et recherches, notamment celles de l'INRETS, ont mis en évidence que pour circuler, on utilise en permanence une activité cognitive complexe.

1.1. L'action de conduite.

La Métis.

Métis désigne cette capacité de l'intelligence qui correspond, non pas à l'abstraction, mais à l'efficacité pratique, au domaine de l'action, à tous ces savoir-faire utiles, à l'habileté de l'artisan dans son métier, à son « coup de main », aux tours magiques, aux ruses de guerre, aux tromperies, esquives et débrouillardises en tout genre. Aristote cite

une qualité de la métis, à savoir mettre en relation la mobilité de l'intelligence et la rapidité d'action : c'est la finesse d'esprit, la vivacité, l'acuité ⁴⁵. Aristote donne l'exemple de la sage-femme sectionnant le cordon ombilical du nouveau-né. Il s'agit, dit-il, de la justesse du coup d'œil, « *qui ne se trompe pas sur le but à atteindre* ».

Pour s'orienter dans un monde de symptômes mouvants, il faut une intelligence fluide ⁴⁶. Le médecin est comme le pilote tenant le gouvernail : il lui faut deviner sa route en s'aidant de tous les signes qu'il peut reconnaître et utiliser au mieux. La connaissance conjecturale, c'est celle qui procède par le détour d'une comparaison qui permet de comprendre un événement inconnu à l'aide d'une ressemblance avec un événement familier.

Nous pouvons considérer que dans un certain sens, l'activité de conduite relève de la métis, que bien souvent le conducteur ne réfléchit pas de façon analytique à l'ensemble des décisions qu'il prend, mais au contraire adopte un comportement heuristique qui se révèle très souvent adapté à la situation.

Le modèle INRETS.

Néanmoins, si l'on essaie de réfléchir sur l'activité du conducteur, nous constatons que la conduite elle-même est constituée par une suite ininterrompue de comportements d'adaptation immédiate à des situations en évolution continue. Pour mieux comprendre, il convient de détailler ce qui se passe chez le conducteur.

On découvre une action complexe qui peut se décomposer en quatre phases : percevoir, analyser, décider, agir ⁴⁷. Pour une meilleure compréhension, nous allons présenter ces différents temps de la conduite de façon linéaire. Néanmoins, il convient d'être conscient que nous ne fonctionnons pas ainsi, pas systématiquement dans cet ordre.

Percevoir. Le conducteur reçoit les informations utiles à sa conduite à travers ses sens. La vue est très largement sollicitée pour observer la route, la signalisation, les autres usagers... L'ouïe permet de prélever certains indices : klaxon, bruits de moteurs, motos... L'odorat intervient peu, mais dans certains cas peut jouer un rôle : odeurs d'huile, d'essence, de plaquettes de frein... Enfin les stimuli proprioceptifs sont ceux qui nous renseignent sur les mouvements, la position et les déplacements de notre corps. Philippe MEIRIEU ⁴⁸ cite deux réalités incontournables : d'une part, la prise d'information n'est pas

⁴⁵ ARISTOTE, *Ethique à Nicomaque*, Éditions VRIN, 1990.

⁴⁶ DETIENNE (M.) et VERNANT (J.-P.), *Les ruses de l'intelligence. La métis des Grecs*, Flammarion, « Champs », 1974, rééd. 1992.

⁴⁷ BLANCHARD (C.), *Manuel de pédagogie de la circulation automobile*, Editions Seca-Codes Rousseau, 1980, p.13. Chargé de recherches à l'O.N.S.E.R. (Organisme National de Sécurité Routière), devenu I.N.R.E.T.S. (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), a élaboré un modèle d'opération mentale où le conducteur, en un instant, perçoit, prévoit, décide et agit.

⁴⁸ MEIRIEU (Ph.), *Apprendre... oui, mais comment*, E.S.F, 1992, p. 54.

une opération de simple réception, c'est encore, et à nouveau une histoire complexe où le sujet assimile l'inconnu de manière active et rarement spontanée ; d'autre part, l'appropriation ne peut être renvoyée à la simple répétition, même intensive et répétée, de la prise d'information : elle requiert des opérations mentales qui sont, elles aussi, rarement spontanées.

Analyser. Après avoir prélevé les informations utiles, le conducteur les analyse, c'est-à-dire prend en compte tout ce qu'il a perçu et répond à la question : dans cette situation, quel est le risque ? Il imagine aussi l'évolution, les divers scénarios possibles à mesure qu'il approche.

Décider. Conduire, c'est sans cesse prendre des décisions, faire des choix. Cette phase repose sur les résultats des deux premières, les connaissances acquises, les expériences vécues dans des situations comparables, l'évaluation de ses propres capacités, de celles du véhicule, la réglementation...

Agir. C'est l'action observable, la mise en œuvre de la décision, qui dépend de la qualité des phases précédentes, de l'état du conducteur, de la fiabilité du véhicule, de la maîtrise technique du véhicule par le conducteur...

L'inhibition.

« L'attention c'est la prise en compte par l'esprit, sous une forme claire et précise, d'un seul objet ou d'une seule suite d'idées parmi plusieurs possible (...) Cette faculté nécessite que l'on renonce à certaines choses pour s'occuper efficacement des autres. »

Pour C. BOUJON et K. LEMOINE ⁴⁹ « ***L'inhibition intervient dans tout contexte ou situation nouvelle qui nécessite de l'attention. Comme l'attention, elle est plus lente à se mettre en place que les automatismes et la récupération des connaissances mémorisées*** ». Elle permet avant tout de ne pas tenir compte, momentanément, d'éléments de la situation qui ne sont pas nécessaires pour réaliser une action, un comportement. Les deux chercheurs soulignent que « ***ce mécanisme est utile dans le sens où il permet de rendre disponibles et efficaces les processus d'analyse et de réponse des éléments pertinents*** ». En bref, l'inhibition permet d'ignorer les informations parasites et de se centrer sur celles qui sont nécessaires pour agir, penser, etc... Elle agit comme un filtre, par exemple lors de la conduite automobile : lorsque je conduis, je ne peux prêter attention à tout ce qui m'entoure, comme le bruit des klaxons, ou la devanture d'un magasin devant lequel je passe ; le processus d'inhibition va me permettre de me concentrer sur ce qui est réellement nécessaire, comme la vitesse des autres voitures, les panneaux de signalisation, etc.. ; Des recherches récentes se centrent sur l'hypothèse de la présence de deux systèmes inhibiteurs, l'un dévolu à l'identité de l'information (qu'est-ce ?), l'autre à sa localisation (où est-ce ?).

Dans un chapitre intitulé « ***Je pense donc j'inhibe*** », Alain BERTHOZ ⁵⁰ (qui dirige

⁴⁹ BOUJON (C.) dir., *L'inhibition. Au carrefour des neurosciences et des sciences de la cognition*, Editions SOLAL, « Neurosciences cognitives », 2002.

⁵⁰ BERTHOZ (A.), *La Décision*, Odile Jacob, 2003.

le laboratoire de physiologie de la perception et de l'action au CNRS (Collège de France) expose le rapport qui existe entre la décision et l'inhibition. Car décider, c'est aussi décider de ne pas faire : « **Nous disposons d'un répertoire d'actions constitué à la fois par le bagage génétique de notre espèce et par les apprentissages acquis au cours de notre vie. Déclencher une action, c'est donc en inhiber beaucoup d'autres. C'est aussi toujours faire un choix entre une action et son contraire** » . Il rappelle également que l'homme, naturellement, serait sans cesse à la recherche de nouveauté. Une structure cérébrale, l'hippocampe, serait un « *détecteur de nouveauté* » . Mais lorsque l'individu est en train de prendre une décision, l'apparition d'un événement nouveau peut le distraire, et donc parasiter le processus de décision. Il est donc nécessaire d'inhiber la réaction d'orientation vers le nouveau stimulus, quel qu'il soit (personne, objet ou pensée) pour pouvoir décider.

Quelles procédures mentales utilise-t-on pour faire un diagnostic médical, par exemple ? Ces heuristiques (c'est-à-dire ces procédures de résolution de problèmes) sous forme de séries d'instructions simples : comparaison entre symptômes et liste de maladies, par exemple. On aurait pu alors créer des systèmes experts (en intelligence artificielle) qui auraient assisté, voire remplacé, le travail des humains. Or, on s'est aperçu que le diagnostic ne se résumait nullement à une procédure simple et linéaire. L'observation des symptômes dépend beaucoup des coups d'œil de médecin (et ce coup d'œil s'acquiert avec l'expérience)⁵¹, le diagnostic dépend d'un ensemble d'informations liées au contexte, à la connaissance des antécédents du malade, à sa situation actuelle, l'interaction qui se noue avec le patient... L'expertise ne se borne pas à appliquer une heuristique simple. Et la mise à jour des mécanismes mentaux sous-jacents aux savoirs d'action reste largement à faire.

C'est bien notre intention d'agir qui oriente et sélectionne nos perceptions ; nos analyses sont guidées par nos visées. Nous avons représenté en annexe 12 , page 163, l'action de conduite sous la forme d'une boucle cybernétique dans laquelle les quatre composantes interagissent en permanence.

Selon Paul RICOEUR⁵², la décision n'est jamais dans la rationalité, elle est dans les convictions bien pesées, elle procède de la justesse, son efficience réside dans l'ajustement. La raison est un outil régulateur de la conviction, elle permet d'introduire de la distance par rapport à l'action. En présence d'une même situation, tous les conducteurs n'auront pas le même comportement. Les différences inter-individuelles sont fonction des qualités physiques, du comportement personnel, du caractère, de la personnalité, des connaissances, de la culture, des acquis antérieurs, de l'expérience.

Pour Michel ROCHE⁵³, les personnes auront des réactions différentes au volant, selon leurs qualités physiques, leurs pulsions, leur personnalité, leur caractère, leurs connaissances, leur expérience, leur culture, leurs motivations...

⁵¹ BARBIER (J.-M.), *Savoirs théoriques et savoir d'action*, PUF, 1996.

⁵² RICOEUR (P.), *La critique et la conviction*, Calmann-Lévy, 1995, p. 196.

⁵³ ROCHE (M.), *La conduite des automobiles*, P.U.F., Collection « Que Sais-je ? », 1980, p. 118.

Tout commence par la sensation, le travail des sens. Puis par la perception qui est le résultat de nos sensations revues et corrigées par notre cerveau selon l'expérience qu'il a du monde, ou encore la réactivation d'un élément précédemment mémorisé. Sensation et perception font naître émotions et imagerie cognitive, qui peuvent se présenter différemment pour chacun : en images de type visuel, en mots, en impressions... Elles vont réveiller la mémoire.

Selon nos intentions, nous allons faire en sorte que tout cela se rencontre, s'organise pour trouver un sens et élaborer du neuf en réponse aux informations premières, pour pouvoir réagir à la situation qui nous les a envoyées. Pour ce faire, nous avons à notre disposition ce qu'on peut appeler des « outils cognitifs », en particulier les opérations mentales, éléments de base de notre intelligence, quand des dysfonctionnements divers ne viennent pas contrecarrer leurs possibilités.

PIAGET ⁵⁴ définit les opérations mentales comme « **des actions intériorisées ou intériorisables, réversibles et coordonnées en structures totales** ». Le terme d'« action » choisi pour les définir est important : même non physique, il s'agit bien d'une activité, mais d'une activité intériorisée. Ne pas être dans le réel concret, par définition, ne se substituant donc pas aux lois de la matière, leur donne des possibilités autres, comme la réversibilité (elles peuvent se faire et se défaire, aller dans un sens et son contraire). Enfin, elles sont rarement seules, mais en séquences organisées et structurées. Par définition, pour qu'elles soient reconnues comme des opérations, toutes ces actions intériorisées doivent être organisées entre elles, réponses mentales à une situation de problème réel, de façon structurée.

Conduire un véhicule implique l'utilisation d'opérations mentales dont les composantes sont la perception, l'analyse, la décision et l'action. Ce découpage est artificiel, nous en sommes conscients. Mais, par expérience, cette distinction facilite le travail de repérage des difficultés d'un conducteur devant une situation de problème qui ne lui est pas familière et qu'il ne peut résoudre qu'avec sa réflexion. Nous sommes conscients d'une difficulté majeure : le conducteur expérimenté a automatisé plus ou moins ses actions, c'est-à-dire que dans une situation donnée il fait appel à des situations vécues, les compare, les oppose, son imagerie mentale lui permet de fournir une réponse rapide et adaptée. Introduire de la rationalité dans la prise de décision consisterait à mettre à jour des opérations mentales en transformant cette conduite automatisée en une conduite à « cerveau ouvert ».

Apprendre à conduire, c'est apprendre à adopter un comportement dans une situation donnée et s'entraîner à utiliser des opérations mentales pour avoir une réponse adaptée. Il est nécessaire que l'apprenant connaisse les composantes de l'action de conduite et ses stratégies d'apprentissage.

1.2. Les limites.

La conduite automobile, comme beaucoup d'activités en temps réel, se déroule à un rythme partiellement imposé. Le conducteur peut faire varier sa vitesse à l'intérieur de

⁵⁴ PIAGET (J.), INHELDER (B.), *La psychologie de l'enfant*, Paris, Presses Universitaires de France, 1966.

certaines limites, mais il est soumis aux lois de la cinématique, qui lui interdisent de stopper son véhicule où et quand il veut instantanément, et aux lois du trafic, qui impliquent qu'il n'est qu'un élément interagissant d'un système de circulation complexe, et qu'il n'a qu'une influence limitée sur les autres éléments de ce système. La conduite repose sur un certain nombre de prévisions faites en fonction des règles existantes, de l'expérience acquise, du contexte, et des indices prélevés sur le terrain. Ces prévisions ne donnent jamais lieu à des certitudes parce que le comportement des autres conducteurs n'est pas déterminé par des règles absolues, et parce que la saisie de l'information est soumise à des limitations multiples dues à la visibilité, à la charge mentale, au temps disponible. Mais seules ces prévisions et à un autre niveau les anticipations, permettent au conducteur d'inscrire son activité dans le tissu temporel qui le caractérise.

La vitesse, variable partiellement réglante.

Il faut souligner le rôle particulier que joue la vitesse. Pour une part, c'est une variable réglante de la difficulté de la tâche et du niveau de risque accepté, lui-même dépendant des motivations. Plus on roule vite, plus l'information doit être traitée rapidement et plus certaines actions sont difficiles à réaliser. D'autre part, c'est la résultante d'un certain nombre de règles et d'usages, et aussi d'influences exercées par les autres véhicules.

Les marges de sécurité : un crédit espace/temps.

Conduire n'est en fait possible que grâce à une somme de compromis. En théorie, on ne devrait jamais rouler à une vitesse telle que l'on ne puisse pas stopper son véhicule en cas de survenue d'un obstacle. C'est ce que le code de la route appelle être maître de son véhicule. Physiquement, c'est comme si on projetait en permanence devant soi une zone de sécurité correspondant à la distance d'arrêt ou d'évitement de la voiture augmentée de son propre temps de réaction. La dimension de cette zone est proportionnelle au carré de la vitesse.

Conduire suppose des compromis.

Les compromis adoptés, s'ils permettent de circuler, peuvent donc être parfois à l'origine d'accidents, et la fiabilité d'un conducteur dépendra surtout de son aptitude à discriminer les bons indices lui permettant, grâce à l'expérience, de catégoriser correctement les situations qu'il rencontre et à faire les bonnes hypothèses. Sa zone de sécurité, c'est-à-dire son crédit espace/temps, doit être adaptée en conséquence afin de toujours permettre l'absorption des événements imprévus ou incidents. Les problèmes peuvent survenir quand cette zone est trop réduite par rapport à la capacité du conducteur (prise de risque), ce qui augmente la probabilité qu'elle soit dépassée, et d'une manière plus générale à chaque fois qu'une interférence imprévue se produit dans la séquence des tâches à réaliser. On se trouve alors en situation d'urgence, et le conducteur doit puiser dans ses ultimes réserves d'espace/temps pour tenter de réduire l'incident. Par rapport à d'autres types de tâches, on se trouve ici dans des gammes de temps extrêmement faibles, de l'ordre de la demi-seconde à quelques secondes.

Cas où on ne peut parler de prise de décision.

Le problème qui est posé dans les situations d'urgence est de savoir quels types d'activité le conducteur met en jeu. Il semble que le terme de prise de décision ne puisse

s'appliquer ici au sens strict, dans la mesure où l'on ne peut identifier toutes les étapes qui concourent normalement à cette activité. Pour Gilles MALATERRE⁵⁵, le conducteur ne procède certainement pas à une analyse complète de l'information. Il est obligé de simplifier sa tâche, de manière à agir dans les délais impartis. Il est en particulier peu vraisemblable qu'il examine chaque possibilité en lui attribuant une probabilité de succès et d'échec, pondérée par une utilité propre au résultat escompté en fonction de critères personnels, comme le voudraient les travaux classiques portant sur la prise de décision et la prise de risque. Une convergence de résultats laisse plutôt supposer qu'il met en œuvre des procédures « heuristiques », permettant à partir de quelques éléments seulement de déclencher une séquence d'action raisonnablement adaptée. Ces éléments peuvent être quelques indices parmi les plus pertinents, ou bien le résultat d'une activité plus globale de catégorisation de la situation dans son ensemble.

L'étude détaillée d'accident permet de préciser comment joue la contrainte de temps et de déterminer l'importance de l'enjeu constitué par la situation d'urgence. Parmi les méthodes utilisées en sécurité routière, celle réalisée à SALON-DE-PROVENCE par l'ONSER puis par l'INRETS ont permis de montrer que les situations où la contrainte de temps joue un rôle primordial sont d'une part la situation dite d'accident, phase au cours de laquelle se produit une rupture dans la situation de conduite de l'usager, et surtout la situation d'urgence, où au moins un usager prend généralement conscience du problème et réalise une manœuvre d'urgence, afin de tenter de revenir vers une situation normale. Parmi les accidents étudiés, les problèmes de contrainte de temps ont pu être identifiés dans deux cas sur trois, ce qui représente quarante-trois pour cent des situations individuelles. Dans la majorité des cas, il s'agissait d'une manœuvre d'urgence faisant suite à un incident provoqué par un autre usager. Les reconstitutions montrent que dans trente-cinq pour cent de ces cas la bonne manœuvre, correctement réalisée, aurait permis d'éviter l'accident.

Pour Gilles MALATERRE, l'opérateur fonctionne d'une manière particulière quand le stress s'ajoute à la nécessité immédiate d'action. Il semble bien que ce soient les phases d'analyse de l'information, et en particulier de celle qui concerne les mouvements complexes, qui soient en priorité économisées, au profit de l'information la plus prégnante et la plus immédiate. Tout se passe comme si le conducteur réagissait en fonction d'une scène visuelle à un moment donné, sans prendre en compte les évolutions prévisibles. La focalisation de l'attention sur l'objet critique paraît incoercible, et se traduit par un blocage des autres activités, en particulier perceptives. Ceci a d'ailleurs été constaté dans d'autres domaines, en particulier l'aviation, et rend le problème des alarmes difficile à traiter, car en conditions d'urgence ou de stress elles sont souvent ignorées quelle que soit leur intensité.

Néanmoins, dans des cas moins critiques, ou se situant légèrement en amont de la situation d'urgence proprement dite, il arrive que ce soit la prise d'information qui semble bloquer l'action. Lorsque la situation est ambiguë, il n'est pas rare que le conducteur fixe toute son attention sur l'autre usager sans comprendre son intention, mais sans adopter le

⁵⁵ MALATERRE (G.), *Que peut faire un conducteur en situation d'urgence ?* Revue Recherche Transports Sécurité (R.T.S.), n° 32, 1989, p. 35-42.

comportement de précaution anticipé qui lui aurait permis d'éviter facilement toute complication ultérieure. Il diffère son action jusqu'à ce que la situation soit claire pour lui, même si en l'occurrence clarté signifie risque très élevé d'accident. Les aides à la conduite⁵⁶ et plus généralement l'électronique embarquée vont fortement contribuer à l'évolution de l'automobile dans les prochaines années. Il faut avant tout être clairs sur les objectifs que l'on poursuit, la sécurité collective et les intérêts immédiats des usagers ne coïncidant pas nécessairement.

Certains auteurs⁵⁷ pensent qu'il existe des mécanismes régulateurs des risques encourus. Tout individu accepterait un certain niveau de risque (psychologiquement considéré comme minime), et si les conditions objectives de sécurité se modifient, dans un sens ou dans l'autre, les comportements se modifient également (par exemple en roulant plus ou moins vite), jusqu'à ce que le seuil de risque accepté soit à nouveau atteint. Ce mécanisme d'adaptation expliquerait que les objectifs prévus en termes de sécurité lorsqu'une mesure est prise ne soient que rarement complètement atteints⁵⁸. Cela par exemple expliquerait pourquoi les freins anti-bloquants n'ont pas pour l'instant l'efficacité escomptée⁵⁹. On peut craindre également des effets de calibration, certains conducteurs prenant systématiquement des risques (vitesse trop élevée par rapport aux distances de visibilité ou le tracé) et se reposant sur l'attente d'une intervention éventuelle du « co-pilote intelligent ».

1.3. La métacognition.

Apparu à la fin des années soixante, le concept de « métacognition » a progressivement envahi les recherches tant en psychologie cognitive qu'en éducation. Si le terme est récent, la préoccupation de cette réflexion sur la pensée relève, quant à elle, d'une longue tradition philosophique, que l'on peut faire débiter à la célèbre devise retenue par SOCRATE «Connais-toi toi-même», relayée ensuite par la psychologie. Au fur et à mesure que l'engouement pour ce concept se répandait, il a été utilisé dans des contextes de plus en plus différents. Le résultat en est bien sûr que les définitions varient d'un auteur à l'autre et que les réalités sous-jacentes peuvent être de nature fort différente.

A titre d'exemple, nous citerons une définition donnée par FLAVELL⁶⁰, un des pionniers en la matière : « **La métacognition fait référence à la connaissance qu'on a**

⁵⁶ MALATERRE (G.), SAAD (F.), *Les aides à la conduite, définitions et évaluation. Exemple du radar anti-collision*, Le Travail Humain, Tome 49, n° 4, 1986, p. 333-346.

⁵⁷ WILDE (G.S.J.), *Véhicule informatisé et sécurité routière*, Revue RTS, n° 26, 1990, p. 29-36.

⁵⁸ OCDE, *Adaptation du comportement aux changements dans le système de transports routiers*, Rapport réalisé par un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE, Paris, 1990.

⁵⁹ BIEHL (B.), ASCHENBRENNER (K.), WURM (G.), *Einfluss der Riskokompensation auf die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen am Beispiel ABS*, in *Schriftenreihe Unfall und Sicherheitsforschung Strassenverkehr*, Heft, n° 63, 1988, p 65-70, Bergisch Gladbach.

de nos propres processus cognitifs, de leurs produits ou de ce qui leur est relié (...). La métacognition se rapporte, entre autres choses, au contrôle actif, à la régulation et à l'orchestration de ces processus en fonction des objets cognitifs et des données sur lesquelles elles portent, habituellement pour servir un objectif ou un but concret. » Dès les premiers travaux, deux phénomènes de nature différente sont englobés, ce qui rendra la plupart des définitions qui suivront composites. Par exemple, GOMBERT⁶¹ décrit très explicitement la métacognition comme un domaine à deux composantes : les connaissances introspectives conscientes qu'un individu particulier a de ses propres états et processus cognitifs et les capacités de cet individu à délibérément contrôler et planifier ses propres processus cognitifs en vue de la réalisation d'un but ou d'un objectif déterminé.

Bernadette NOËL⁶² distingue dans la métacognition trois aspects ou trois étapes :

Le processus mental proprement dit qui comprend la conscience qu'a le sujet des activités cognitives qu'il effectue ou leur produit. Cette étape est nommée processus métacognitif. Le jugement exprimé ou non par le sujet sur son activité cognitive ou le produit mental de cette activité. Nous parlerons ici de jugement métacognitif (ou encore de produit de la métacognition). La décision que peut prendre le sujet de modifier ou non ses activités cognitives ou leurs produits ou tout autre aspect de la situation en fonction du résultat de son jugement métacognitif. On peut parler ici de décision métacognitive. Pour l'auteur, la métacognition peut se limiter à la première étape et n'aboutir à aucun jugement si le sujet n'essaie pas d'évaluer ses activités cognitives ou leur produit. Elle peut aussi se limiter à la deuxième étape si le sujet se contente d'un jugement et ne prend aucune décision à partir de ce jugement. Enfin la métacognition peut comprendre les trois étapes : le processus, le jugement et la décision. Nous dirons alors qu'il s'agit d'une métacognition régulatrice. La métacognition n'est pas « un tout ou rien », elle est fonction du niveau d'approfondissement recherché. Plus l'apprenant est actif, plus il apprend, plus il traite d'informations à un niveau approfondi, plus il intègre les apprentissages et plus il peut les mettre en pratique, les utiliser, les investir, car ils sont devenus partie intégrante de son système de représentation du monde.

Mohamed HRIMECH⁶³ a élaboré un cadre conceptuel de la métacognition. Le point de départ du processus est l'expérience de l'individu. Celle-ci, reliée aux connaissances doit venir à la conscience pour susciter une réflexion qui portera sur les processus mis en œuvre lors des acquisitions. Cette réflexion fera l'objet d'un jugement de l'efficacité, comparée à d'autres démarches. Enfin, la communication permet la confrontation, élément nécessaire pour l'intégration. En supposant qu'une compétence ait réellement

⁶⁰ FLAVELL (J-H), *Métacognitive aspects of problem solving*, in L.B. RESNICK ed, *The nature of intelligence*, Hillsdale, New Jersey, Lawrence Erlbaum Associates, 1976, p. 232.

⁶¹ GOMBERT (J-E.), *Le développement métalinguistique* Paris, P.U.F, 1990, p. 27.

⁶² NOËL (B.), *La métacognition*, De Boeck Université, 1994.

⁶³ HRIMECH (M.) est professeur à l'Université de Montréal, Faculté des sciences de l'éducation, Département de psychopédagogie et d'andragogie.

été acquise dans tel contexte, l'apprenant gagnerait à être conscient de ce qu'il sait faire pour redéployer sa compétence ailleurs. Il s'agit d'un acte de pensée complexe car dépendant à la fois des connaissances d'un domaine de savoir, d'un contexte d'utilisation et des opérations mentales à mettre en œuvre pour matérialiser l'ensemble.

Il y a bien les deux niveaux de conscience dont parle VYGOTSKY⁶⁴ : on est conscient de la compétence qu'on met en œuvre au moment où on le fait, mais on est également conscient du fait qu'on en est conscient, condition nécessaire pour un transfert réfléchi et volontaire. Cela veut dire qu'on a un savoir sur son savoir : un méta-savoir. Il est évident qu'un processus si complexe ne peut arriver automatiquement, il faut un médiateur pour le favoriser. C'est ici qu'une pratique métacognitive prend sa place. La métacognition a pour but d'élargir le champ de conscience de l'apprenant et donc sa capacité à réutiliser ce qu'il sait dans des contextes différents.

Pour Michel DEVELAY, le didacticien, privilégiant des situations métacognitives, permet aux élèves de comprendre comment ils ont procédé, et comment l'apprentissage ainsi développé se rapproche d'autres apprentissages, qui ont conduit à manipuler les mêmes opérations mentales que l'on parvient alors à nommer⁶⁵. **« Aider un élève conduit alors d'abord à se rendre, et à le rendre attentif à ses modes de fonctionnement affectifs et cognitifs lors des apprentissages. La mise à distance, pour celui qui apprend, de ses processus d'apprentissage est déterminante. Apprendre conduit ainsi à faire, et simultanément à se regarder faire. Un élève ne sait pas seulement faire une addition quand il sait additionner, mais quand il est capable d'expliquer comment il additionne. Un élève a acquis une notion ou un savoir-faire lorsqu'il est capable de les utiliser dans un autre contexte. On dira encore lorsqu'il est capable de les transférer. »** Pour lui, la métacognition permet la mise à distance de son activité pour mieux s'apprécier, pour parvenir à faire et à analyser ce que l'on a fait, pour développer à travers cette décentration de l'action, un décentrement de soi conduisant à une meilleure connaissance de soi pour, en dernier ressort, avoir conscience de sa conscience.

Jacques LAUTREY met en regard une corrélation forte, indépendante des catégories sociales, entre le développement de l'intelligence et la structuration du milieu familial⁶⁶. Les familles à structuration souple développent des attitudes intellectuelles qui correspondent à ce qui se joue dans toutes activités scolaires : on anticipe (on envisage les possibles selon que l'on agit, que l'on décide de faire ceci ou cela), on planifie (on décide dans le temps de la manière dont on mettra en place l'action décidée), on régule (si une perturbation à l'égard de la décision advient, on modifie cette prévision, on l'adapte). La démarche de ces enfants, aux performances les plus élevées, est en tout point semblable aux différentes composantes de la tâche de conduite de notre modèle élaboré par l'INRETS.

⁶⁴ VYGOTSKY (L-S.), *Pensée et langage*, traduction française par F. Sève, 1985, Paris, Editions sociales, 1934.

⁶⁵ DEVELAY (M.), *Parents, comment aider votre enfant*, ESF Editeur, Collection « Pratiques & enjeux pédagogiques », 1998, p. 71.

⁶⁶ LAUTREY (J.), *Classe sociale, milieu familial, intelligence*, P.U.F., 1984.

Comme parent ou accompagnateur, il nous est possible de faciliter des moments métacognitifs, en aidant nos enfants à expliciter comment ils s'y sont pris pour faire ce qu'ils ont fait.

1.4. La conduite commentée, outil de métacognition.

La métacognition consiste à donner un objet de pensée à celui qui apprend : quelque chose à faire, sur quoi réfléchir, et à faire porter la consigne, en même temps, sur l'exécution de la tâche et sur l'observation des moyens, des chemins, des idées et réflexions qui viennent des actes posés pour en arriver à cette exécution. Le support a été choisi pour cette qualité : offrir un passage obligé par la stratégie ou par l'opération mentale à révéler.

« Il est toujours difficile de nager en se regardant nager. Mais quels progrès on fait alors ! Dans les clubs sportifs on a résolu le problème avec la vidéo, mais il n'existe pas encore de caméra pour la pensée. Comme personne ne peut filmer la pensée d'autrui, c'est à celui qui pense de se regarder penser, c'est ainsi que le travail échappe à l'intervenant pour n'appartenir qu'à l'apprenant. » Mais comme le jeune est là pour apprendre, Pour Philippe MEIRIEU,⁶⁷ il faut communiquer ce qu'on a découvert en se regardant penser. La verbalisation de ses stratégies est le deuxième volet de l'activité ; elle permet le partage et la confrontation. L'apprenant dispose à ce moment d'un outil cognitif nouveau ou devenu conscient, qu'il fait le choix d'intégrer aux siens ou de rejeter.

Carl HOYOS⁶⁸ voit le processus psychique se dérouler sur deux voies différentes. La première, structurellement plus simple, est celle des réflexes conditionnés et des automatismes. Ces mécanismes permettent, sans intervention de la réflexion et du processus de décision, et donc avec des temps de réaction plus courts, d'effectuer des actions ou des suites d'actions. Il est possible, évidemment, que les stimuli deviennent ensuite conscients et que cela permette des actions correctives, mais il n'est absolument pas nécessaire qu'il en soit ainsi pour que se déclenche la réaction primaire (un exemple typique nous est donné par le freinage immédiat devant le signal lumineux que donne subitement une voiture précédente qui freine). Dans ce cas se trouvent vérifiées certaines lois appartenant au domaine des réflexes conditionnés. La deuxième voie passe par le domaine de la réflexion. Les stimuli qui se sont déjà concentrés sont alors perçus et sélectionnés, ils réveillent des informations conservées dans l'esprit, qui sont là disponibles sous forme de règles bien définies relatives à la circulation, ou sous forme d'expériences vécues auxquelles se mêlent des motifs personnels. On aboutit à un processus de décision, qui a été plus précisément étudié plus haut par HOYOS. La décision elle-même est un point de départ pour un projet d'action qui s'accomplit ensuite d'après des schémas fixés (appris) qu'il suffit de se rappeler pour la mise en œuvre du mécanisme moteur. Dans ce deuxième cas jouent également des circonstances en partie analogues à celles qui jouent dans le cas des réflexes conditionnés et des automatismes.

⁶⁷ MEIRIEU (Ph.), *op cit*, p. 110.

⁶⁸ HOYOS (C. G.), *op. cit.* p. 128.

Les enseignants de la conduite automobile ont à leur disposition une démarche de métacognition, une « technique pédagogique » qui peut aider l'élève à prendre conscience des opérations mentales utilisées, des stratégies mises en œuvre et des possibilités de transfert. La conduite commentée vise une façon réfléchie de prendre la route par une connaissance de ses propres actions mentales et une prise de conscience de tous les éléments, tous les indices qui interviennent dans l'acte de conduire. L'expression « conduire à tombeau ouvert » est très utilisée, notamment dans le milieu des pilotes automobiles, pour désigner ceux qui roulent vite, ceux qui « maîtrisent », les bons. Nous opposons à ces propos les termes de Gaston BACHELARD, cités par Pierre CHANCE « conduire à cerveau ouvert. »⁶⁹

La technique du « Commentary Driving ».

Lorsqu'il pratique la conduite commentée, l'élève doit, en conduisant sur route, dire : ce qu'il voit, ce qu'il fait, pourquoi il le fait, ce qu'il prévoit de faire, ce que font les autres, etc... Selon Claude BLANCHARD⁷⁰, cette méthode qui présente un certain intérêt sur le plan de l'analyse du travail a aussi son intérêt sur le plan de la formation. Il cite MAREK J., STERN T. (1971) et ANDERSON W.G. (1968) qui attribuent à la méthode de « commentary driving », sur le plan pédagogique, les avantages suivants : les conducteurs sont amenés à se concentrer sur la tâche de la conduite et doivent prendre l'information loin en avant du véhicule, elle amène et accentue une plus grande prise de conscience des différentes composantes de la tâche, elle aide l'élève à détecter ses propres erreurs, elle enrichit la communication entre l'élève et le moniteur, ce qui facilite à ce dernier l'identification et la correction des erreurs. Pour l'auteur, cette méthode est d'autant plus intéressante dans son principe qu'elle permet un entraînement en situation réelle.

La conduite parlée, ou le miroir.

Michel ROCHE a rédigé, dans les années 1970, une série d'éditoriaux, intitulés « *le mot du psychologue* », traitant du comportement du conducteur et mettant essentiellement l'accent sur l'aspect social de la conduite, dans un magazine automobile. Il propose, dans un article portant le titre « *La conduite parlée, ou le miroir* », au conducteur, lorsqu'il est au volant, de profiter de sa relative disponibilité d'esprit pour réfléchir à la façon dont il conduit. Il cite une méthode pédagogique originale : la conduite parlée. Au cours d'une leçon, l'instructeur demande à l'apprenti de parler sa conduite, de dire à haute voix en conduisant tout ce qu'il remarque, tout ce qu'il fait et pourquoi il le fait. L'instructeur se rend compte alors la façon dont « fonctionne » l'apprenti-conducteur : aperçoit-il au moment convenable tous les indices utiles ? Fait-il les déductions nécessaires à la prévision ? Se pose-t-il les bonnes questions concernant, par exemple, les comportements des autres usagers ? L'automobiliste expérimenté dispose d'un subconscient organisé qui fonctionne sans cesse en silence. Il prend presque sans cesse des « micro-décisions » qui se traduisent en gestes actionnant les commandes du

⁶⁹ CHANCÉ (P.), *Précis de sécurité routière*, Editions Gauthier-Villars, 1965, p. 1.

⁷⁰ BLANCHARD (C.), NEBOIT (M.), *Manuel de Pédagogie de la circulation automobile*, Éditions SECA-Codes Rousseau, 1980, p. 113.

véhicule. Dans son cas, le jeu de la conduite parlée consisterait à **« faire surgir volontairement à la conscience, au moyen de la réflexion et de la parole, une partie de ce qui se passe au niveau du subconscient »**⁷¹. Il doit garder présentes à l'esprit quatre questions générales : mon véhicule occupe-t-il la meilleure position sur la chaussée ? (c'est un problème de géométrie), ma vitesse est-elle ajustée aux circonstances ? (c'est un problème de dynamique), Est-ce que je risque d'être surpris par un autre conducteur ?, Est-ce que je risque de surprendre un autre conducteur ? (Ce sont des problèmes de relations sociales). Vous allez voir votre comportement au volant se déployer comme sur un écran, vous allez l'observer comme si vous regardiez attentivement votre visage dans un miroir. **« Ensuite, seulement, quand vous aurez mis fin au jeu de la conduite parlée, vous vous demanderez si vous pouvez sourire de satisfaction, ou, au contraire, froncer le sourcil en vous souvenant des détails de l'image que vous a montrée, impitoyablement, le miroir »**.

La conduite commentée, une épreuve du Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière (BEPECASER).

Pour former, il faut pouvoir expliquer et montrer. La conduite commentée permet d'expliquer et de montrer à un apprenti l'ensemble du processus mental que doit continuellement mettre en œuvre le conducteur. Elle permet notamment de rendre plus concrètement perceptible par l'apprenti la partie « invisible » du processus, le « raisonnement » qui permettra une décision saine.

La conduite commentée est une technique pédagogique démonstrative que l'enseignant utilise pour aider l'élève à atteindre les objectifs de formation et à devenir un conducteur plus conscient, plus réfléchi. Mais l'élève doit pouvoir aussi la mettre en pratique directement. C'est donc également une technique pédagogique active. L'enseignant demande à l'élève de dire, pendant qu'il conduit, tout ce qu'il remarque, prévoit et fait. L'élève est ainsi obligé de faire un effort pour voir et prévoir. En parlant, il prend mieux conscience des difficultés qu'il rencontre et de la manière de les surmonter. Il s'aperçoit de ses erreurs éventuelles. De son côté, l'enseignant se rend compte de ce qui se passe « dans la tête » de son élève. Cette technique d'apprentissage de la conduite en circulation devrait être de plus en plus utilisée. Il est donc essentiel que le candidat BEPECASER en ait une maîtrise parfaite. Il doit être capable de traduire en mots le processus mental d'élaboration de ses décisions avant de le traduire en actions de conduite, c'est-à-dire expliquer ce qu'il perçoit, ce qu'il prévoit, et pourquoi, avant de mettre en œuvre sa décision et mettre ainsi en accord ses paroles et ses actes⁷².

L'épreuve de conduite commentée a pour objet de vérifier que le candidat est capable d'analyser des situations de conduite et d'exprimer les résultats de cette analyse dans des termes lui permettant d'enseigner la conduite, en développant notamment les techniques d'anticipation. Le candidat conduit le véhicule sans instruction des examinateurs hormis dans les situations décrites ci-dessous et commente un nombre

⁷¹ ROCHE (M.), *La conduite parlée, ou le miroir, Le mot du psychologue*, RevueAction auto-moto, Mars 1978.

⁷² MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, Sous-direction de la Formation du Conducteur, *Guide de l'examineur BEPECASER, épreuve d'admission*.

suffisant de situations d'utilisation de la route. Le commentaire peut notamment porter sur le véhicule, le conducteur, l'environnement, les autres usagers, la règle du jeu... Il doit apporter des renseignements sur la façon dont le candidat perçoit les situations de conduite et sur l'analyse de ses prises de décision. Au départ, mais seulement dans le cas où le candidat le souhaite, les examinateurs peuvent lui indiquer une direction à prendre. Pendant l'épreuve s'ils constatent que le candidat utilise des parcours « bachotés », ils peuvent modifier le parcours en indiquant une autre direction. De même, mais uniquement sur le parcours du retour, ils peuvent guider le candidat pour que le temps réglementaire de l'épreuve ne soit pas dépassé.

Certaines situations de conduite regroupent de nombreuses informations importantes qui se produisent en simultané. Dans ces cas-là, la charge mentale de travail est telle que le conducteur fait face en décision et en action mais ne peut plus décrire verbalement tout ce qui se passe. Il y a une limite à l'expression verbale pendant qu'on réalise une tâche. Si le candidat a réagi de façon adaptée, le commentaire pourra reprendre pour expliquer ce qui s'est déroulé.

La conduite commentée dans la formation initiale du conducteur.

La validation de la troisième étape se déroule de la façon suivante : l'élève conduira pendant environ vingt minutes au moins sur un parcours comportant autant que possible divers types de route, la traversée d'agglomérations, des intersections et des virages. Il aura, avant le départ, choisi son itinéraire au moyen d'une carte. Il devra commenter sa conduite. Le formateur interviendra seulement si une situation difficile risque de devenir dangereuse. L'évaluation sera considérée satisfaisante si l'élève roule à la vitesse convenable et ralentit quand il faut, autant qu'il faut, maintient des distances de sécurité suffisantes, apprécie les difficultés des virages et y adapte son allure, dépasse correctement les véhicules, se range dans un créneau, répond aux questions concernant les effets de l'alcool.

Le commentaire de l'élève permet au formateur d'appréhender les mécanismes d'élaboration de sa décision. En cas d'erreur, l'élève a-t-il mal sélectionné ses informations, en a-t-il oubliées, ou bien a-t-il procédé à l'inhibition, c'est-à-dire sélectionné certains indices qu'il a jugés utiles à la tâche de conduite et éliminé d'autres qu'il a jugés moins ou peu importants ? Au cours d'une conduite normale, il est impossible de le savoir. Fréquemment, les enseignants reprochent au débutant de ne pas avoir pris la bonne information. La technique de conduite commentée nous paraît très intéressante de ce point de vue, c'est-à-dire qu'elle constitue l'outil indispensable permettant une analyse en commun très fine des diverses situations de conduite. Elle constitue par conséquent pour le formateur un outil d'aide au diagnostic qui lui permet d'apporter l'aide la plus personnalisée et la plus adaptée à l'apprenant. Comme outil métacognitif, elle permet à l'élève de prendre conscience de ses erreurs, de ses points faibles et de devenir l'acteur de sa propre formation. Elle aide en ce sens à la genèse d'un comportement de sécurité, le conducteur prenant conscience de son propre fonctionnement. Bien conduire, n'est-ce pas en définitive se connaître et connaître ses limites... PIAGET dit : **« Le sujet se connaît mal lui-même, car pour s'expliquer ses propres opérations mentales et même pour apercevoir l'existence des structures qu'elles comportent, il lui faudrait reconstituer tout un passé dont il n'a jamais pris conscience au moment même où il**

*en vivait les étapes*⁷³ ». Nous découvrons ici les limites du commentaire à posteriori.

Grâce aux travaux de VYGOTSKY, nous savons que mettre en mots cette activité cognitive est constructif pour la pensée et que les exprimer demande un effort supplémentaire de communication qui oblige à être moins concis, plus précis, plus explicatif encore et en conforte les avantages. Le conducteur aura à en tenir compte et utilisera la conduite commentée au cours de phases courtes, un quart d'heure au maximum, sinon, il y aura sur-tâche et des risques d'infraction ou d'accident surviendraient. Ce qui nous intéresse surtout concerne les stratégies dont on peut prendre conscience, et qu'on pourra, même si c'est parfois difficile, verbaliser. Car alors, d'une part, elles deviennent des outils cognitifs conscients et donc réutilisables ; d'autre part, l'effort de verbalisation a servi de « médiation intrapsychique ». Le rôle de l'accompagnateur sera d'établir un second niveau de médiation et de confrontation.

Il s'agit, en conduisant de parler à haute voix. Le conducteur dit ce qu'il voit, ce qu'il perçoit, comment il analyse la situation, comment il prend en compte les éléments et les indices qu'il a perçus. Il commente sa décision et annonce son action. Pour bien comprendre, nous allons prendre un exemple.

Perception : Je circule en agglomération à cinquante kilomètres à l'heure. Je suis à cinquante mètres d'un feu tricolore, actuellement allumé vert. Devant moi, à une quinzaine de mètres, roule une voiture. Derrière mon véhicule, très près, environ deux mètres, une moto.

Analyse : Je prends en compte tous ces indices et je me pose la question de savoir, dans cette situation, quel est le risque ? Le feu risque de passer au jaune, le code de la route prescrit l'arrêt dans ce cas. Si je freine, le motard va heurter l'arrière de ma voiture et chuter. Je souhaiterais que la moto s'éloigne pour freiner en toute sécurité. Je vais lui faire un « appel de stops » pour lui signaler le danger. J'appuie plusieurs fois sur la pédale de frein, sans réellement ralentir.

Je suis à dix mètres du feu, la voiture qui me précédait a franchi l'intersection, je roule à quarante-cinq kilomètres à l'heure, le motard a bien compris mon message, il a repris une distance suffisante.

Décision : le feu est toujours vert, je vais passer.

Action : j'accélère.

La conduite commentée vise à privilégier le domaine de la réflexion et à relativiser de façon consciente ses propres automatismes.

Penser à haute voix est un moyen de modéliser une stratégie de pensée : en extériorisant un processus abstrait et invisible, on le rend concret et accessible.

Il ne s'agit pas de prôner dans cette réflexion un déracinement par rapport à des valeurs et des engagements personnels, mais d'apprendre à objectiver son propre système de référence afin de pouvoir comprendre d'autres perspectives. Cette capacité à la décentration est une des conditions de la rencontre d'autrui, et au-delà, d'une plus grande attention. La prise de conscience de ses propres mécanismes cognitifs et affectifs,

⁷³ PIAGET (J.), *Logique et connaissance scientifique, Encyclopédie de la Pléiade, Paris, 1967, p. 120.*

la capacité à remettre en cause ses perceptions, ses représentations et ses acquis conditionnent la rencontre et la reconnaissance d'autrui. Cette démarche ⁷⁴ n'est pas, en réalité, une démarche spécifique à l'apprentissage de l'altérité puisqu'elle correspond à la démarche scientifique telle que l'a définie BACHELARD dans un ouvrage dont on publie souvent le sous-titre, « La formation de l'esprit scientifique. Contribution à une psychanalyse de la connaissance objective ».

Cette démarche de conscientisation volontaire correspond à ce que Mohamed HRIMECH appelle la cueillette concomitante. Le conducteur prélève effectivement des indices qu'il juge utiles à sa conduite et commente en temps réel l'analyse qu'il fait de la situation, des évolutions possibles, des différents scénarios qui peuvent se présenter à lui. Pour l'avoir expérimentée, la cueillette différée ne nous semble pas pertinente dans le domaine de la conduite automobile. Lorsque le conducteur commente sa démarche à posteriori, s'installe un processus de rationalisation, c'est-à-dire qu'il trouve toujours mille arguments pour justifier son action.

Pour Jean-Marie LABELLE ⁷⁵ « **le recueil des données passe par un travail d'identification des traces d'apprentissage attribué à telle influence particulière. Ces traces portent les marques indissociables d'une implication affective et d'un investissement cognitif, que la prise en compte du processus d'apprentissage interdit de séparer, mais que les nécessités de l'analyse obligent à distinguer. Les premières renvoient aux enjeux personnellement vécus par rapport au réinvestissement de ses apprentissages dans la pratique quotidienne. Les secondes révèlent les procédures utilisées par soi-même pour apprendre et qu'il convient de discerner. Ces procédures renvoient à ses propres stratégies didactiques ainsi qu'à ses processus de recours à un autre, susceptible d'apporter une aide, et de ses propres façons de réagir aux phénomènes et aux événements** » . Ces traces s'approchent d'autant mieux qu'elles sont référées aux difficultés rencontrées hier et aujourd'hui surmontées. Le traitement des données ainsi recueillies consiste à mettre en relation et en perspective ce qui a été appris, à ce moment-là, avec les difficultés, les procédures, les intérêts, les sentiments et les pensées qui demeurent maintenant. De la prise de conscience de ces lieux et par son écriture, découle pour l'apprenant l'avancement de sa pensée. « **En identifiant ainsi ses propres activités d'apprentissage, l'adulte se donne les moyens de s'éclairer lui-même sur sa manière d'apprendre pour mieux mettre en œuvre ses propres stratégies de développement** » .

L'utilisation de la conduite commentée a pour effet immédiat de faire ralentir le conducteur. En circulant à allure élevée, il n'a pas le temps de parler, d'expliquer ce qu'il va faire. Cela le conduit également à prendre les informations très loin devant lui, à anticiper, pour avoir le temps de prévoir tous les scénarios possibles d'évolution de la situation. Rouler plus lentement, regarder loin, prendre conscience des composantes de la tâche de conduite, ne serait-ce pas un comportement de sécurité ? Cette forme de

⁷⁴ ABDALLAH-PRETCEILLE (M.), *Diversité culturelle et altérité*, Revue Educations n°20, Juin 2000, p.35.

⁷⁵ LABELLE (J.-M.), *La réciprocité éducative*, P.U.F., Collection Pédagogie d'aujourd'hui, 1996, p. 210.

travail par la métacognition est très favorable à la prise de confiance en soi, autant qu'au développement des capacités de pensée.

1.5. L'observation du conducteur.

Nous empruntons pour cela une démarche qui s'écarte volontairement de celles qui montrent une relation linéaire entre les infractions et les accidents. Carl HOYOS ⁷⁶ cite de nombreuses recherches effectuées dans les années cinquante, notamment Mac FARLAND et MOSELEY (1954) : « **Infractions et accidents sont en relation avec l'âge et l'expérience des conducteurs : plus grande est l'expérience, plus le rapport s'infléchit du côté des infractions, tandis que le nombre des accidents diminue ; et plus l'âge diminue, et en même temps l'expérience, plus le nombre des accidents remonte par rapport au nombre des infractions** » . Il retient en outre le critère de l'adaptation à la circulation, qui se présente comme une base possible pour un jugement sur la circulation au sens le plus large ; comme une base très significative pour juger des *conditions* extérieures aussi bien techniques que législatives, c'est-à-dire relatives à la réglementation, donc en impliquant le critère de la facilité de circuler ; tout autant que comme base pour juger du *comportement* des personnes, puisqu'il implique alors également, outre le critère de la facilité de circuler, celui de l'infraction, celui du « presque-accident » et celui du comportement fautif. Pour lui, le projet d'étudier l'apprentissage au volant, les connaissances du conducteur, sa faculté d'orientation visuelle, son comportement en face du risque, son attitude vis-à-vis de la police, la vitesse à laquelle il roule, etc..., a une valeur scientifique directe. Il enchaîne : « **Tant que de telles variables qui serrent de près la réalité, tout en ayant une action directive, sélective et excitatrice, ne seront pas mieux étudiées, on ne doit guère s'attendre à ce qu'on puisse précisément se servir de variables pour prévoir des événements qui en dépendent, à savoir les accidents** » .

La description du comportement dans la circulation peut revêtir plusieurs formes. Lorsqu'un observateur décrit le comportement d'un conducteur indépendamment de toute systématisation explicite, cette description comporte toujours des jugements de valeur et reste subjective. Ce genre de description peut seulement fournir des données brutes pour une élaboration ultérieure. Il semble que l'essai d'appréhender le comportement du conducteur à partir de l'observation de soi doive nous approcher de la vérité. Mais des difficultés apparaissent dans la problématique qui se trouve impliquée : doit-on considérer la prise de position de chaque personne qui circule, sur son comportement personnel, comme une *variable* de ce comportement, ou bien comme une *méthode* pour le décrire ? A l'évidence l'observation de soi situe dans une position intermédiaire ; d'une part elle est certainement un caractère du comportement (surtout peut-être quand le conducteur se trouve en face d'un risque, la description subjective d'une situation sur la route représentant un très instructif document sur la façon de se comporter) ; d'autre part elle peut fournir de précieuses indications et d'utiles points d'appui pour l'établissement de méthodes de description. Toutefois il ne faut jamais perdre de vue alors qu'il s'agit là d'une formulation rétrospective et non du comportement primaire lui-même ; on peut y

⁷⁶ HOYOS (C.G.), op. cit. p. 57.

trouver de très intéressants renseignements, mais pour que ces renseignements prennent une signification, ils doivent être examinés en fonction de ce qu'a fourni l'observation extérieure et avoir subi l'épreuve de validité.

Mac FARLAND (1954) est d'avis que des interviews et des récits confidentiels pourraient apporter des lumières sur les causes de situations critiques dans la circulation. Il fait mention d'une enquête parmi les pilotes d'avion qui, d'après des récits confidentiels, montre qu'environ cinquante pour cent de toutes les fautes de pilotage observées étaient dues à une « manœuvre inattentive ». HOYOS (1961) examina cent quatre vingt onze conducteurs, qualifiés ou non, à l'aide d'échelles d'appréciation d'après vingt cinq groupes de questions s'appliquant au *tempo* personnel, à la conscience du risque, au sens de la sécurité, au respect des lois et règlements, ainsi qu'au comportement vis-à-vis des autres usagers de la route. En ce qui concerne le sens de la sécurité, le respect des lois et règlements et le comportement vis-à-vis des autres, des différences significatives apparurent relativement au nombre des accidents et fautes enregistrés officiellement pendant une période d'observation en moyenne de huit ans et demi. On doit accorder à ce résultat un intérêt diagnostique certain, tandis qu'en ce qui concerne la question de l'analyse du comportement, la validité des prises de position subjectives n'a pas pu être contrôlée, et que, comme le reconnaît HOYOS lui-même, elle ne pouvait guère l'être.

VON BILLION (1958) a cherché à éliminer l'inconvénient de la présence d'observateurs dans le véhicule, par l'emploi d'une méthode appropriée : il a fait faire l'observation à partir d'une voiture qui suit la première, sans que le sujet à observer en soit informé.

Pour nous, la technique de la voiture suiveuse ne permet pas de recueillir suffisamment d'informations. On constate le résultat d'un processus : le conducteur commet un refus de priorité ou pas. Il nous manque toute l'élaboration et la préparation de la décision dans cette situation bien précise.

2. La confrontation sociale.

Les Rendez-Vous Pédagogiques consistent à faire revenir à l'auto-école l'élève et son accompagnateur au cours de la phase de conduite accompagnée. D'une durée de six heures (Deux fois trois heures), les RVP permettent d'une part, d'évaluer les progrès de la conduite pratique de l'élève, d'en corriger les défauts et d'orienter l'accompagnateur, d'autre part d'instituer un dialogue avec plusieurs élèves et leurs accompagnateurs autour des thèmes qui influent sur le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, vitesse). En formation initiale, l'apprenti conducteur a toute son attention centrée sur l'acquisition de la maîtrise du véhicule. En revanche, après une certaine maturation et expérience, il est possible de développer auprès de lui d'autres aspects et contenus liés aux habiletés, aux aptitudes cognitives, aux motivations et représentations, en faisant fond sur son expérience propre de la conduite.

Les formateurs effectuent parmi les objectifs du Programme National de Formation une sélection. Celle-ci est notamment axée sur le développement d'attitudes positives par rapport à la sécurité routière passant, pour les stagiaires, par une meilleure connaissance

du risque routier, l'amélioration de la qualité de leurs décisions en circulation et la prise de conscience de leurs limites individuelles dans le système de la circulation.

La phase animation doit être l'occasion de faire prendre conscience aux participants du rôle de la norme, de la dimension sociale de la route, ce qui implique que le formateur leur apporte des éléments liés aux notions de partage de la route, de conduite apaisée, de responsabilisation sociale.

Carl G. HOYOS constatait en 1968 une lacune en ce qui concerne la socio-psychologie de la circulation⁷⁷. Il n'existe en fait autant dire aucune interprétation socio-psychologique du comportement des conducteurs qui aille au-delà de pures spéculations. C'est tout juste si quelques études des attitudes et des considérations basées sur la théorie du champ, peuvent être considérées comme des amorces dans cette direction. « **Vraisemblablement une socio-psychologie du comportement des conducteurs se rencontrera en grande partie avec la psychologie de l'apprentissage, car apprendre à conduire, dans le sens le plus étendu, est, on peut à bon droit l'admettre, très largement aussi un processus de socialisation** ». Selon lui, la capacité de conduire sans accidents d'une façon générale, ou bien la tendance de tel conducteur à causer des accidents ou à être impliqué dans des accidents, dépendent dans une large mesure de l'intégrité de ce qu'on appelle la « personnalité socio-culturelle ». Celle-ci doit se comprendre comme l'ensemble de toutes les normes intégrées à l'individu par les processus d'éducation et de formation. C'est-à-dire qu'il s'agit d'attitudes, conscientes ou non, de dispositions et de pouvoirs de la personnalité qui résultent de la marque imprimée par le code des normes d'une société déterminée et qui assurent d'une façon générale l'orientation du comportement dans le sens de ce code.

Au cours des rendez-vous pédagogiques, l'auto-école essaie à présent de participer à la construction de cette personnalité en organisant une confrontation sociale.

2.1. L'accès au savoir par le recours à l'autre.

Les rendez-vous pédagogiques constituent un moment fort dans le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite. L'hypothèse est que des échanges autour d'un thème de sécurité routière peuvent participer à l'évolution des comportements et des attitudes. La confrontation sociale est nécessaire à l'intégration d'un esprit sécurité. Pendant ces échanges, le conducteur, jeune ou accompagnateur prend conscience que ses opinions et ses connaissances sont différentes des autres participants du groupe.

Dans sa Leçon inaugurale au Collège de France le 7 janvier 1977, Roland BARTHES déclarait : « **Parler, et à plus forte raison discourir, ce n'est pas communiquer comme on le répète trop souvent, c'est assujettir.** » Le dialogue éducatif est une forme de la communication qui libère et promeut au lieu d'aliéner l'un à la volonté de l'autre. Ainsi, la métaphysique de la relation en éducation permet d'expliquer que la seule présence des partenaires l'un à l'autre influence déjà l'éducation elle-même.

Pour Jean-Marie LABELLE,⁷⁸ l'apprentissage vise conjointement les différents

⁷⁷ HOYOS (C. G.), op. cit., p. 12.

aspects de la responsabilité socialement vécue qui renvoient aussi bien au savoir qu'aux relations avec les autres. D'où, ce qui est attendu par l'apprenant de son apprentissage, c'est un progrès dans son sentiment de responsabilité, progrès qui passe nécessairement par la fabrication, par lui-même, de sa propre réponse, au double niveau de son choix et de sa mise en œuvre. « *N'est-ce pas là la désignation de l'autonomie à laquelle l'adulte aspire ?* » L'apprivoisement de l'altérité du savoir s'effectue par confrontation à l'autre, que cet autre soit en position statutaire d'enseignant ou d'apprenant. Il arrive fréquemment, en effet, d'observer que, partant de son expérience, l'adulte considère son apprentissage comme une prise de recul et qu'il estime avoir besoin d'une relation d'aide dans son effort de distanciation qui le conduise à penser.

La base des discussions repose sur l'expérience de chacun et la découverte de l'autre, différent de soi, déstabilise dans un premier temps. L'enseignant de la conduite automobile régule les discussions et apporte des contenus précis, exacts et adaptés au débat. Sur ces nouvelles bases, les attitudes peuvent évoluer.

L'altérité, condition d'intégration.

L'expérience originale de l'apprentissage est souvent celle d'un émiettement ou d'un morcellement qui entraîne l'adulte à vivre une certaine dissociation de ses savoirs entre eux et de son savoir avec lui-même. « ***Cette pente appelle le sujet apprenant à rechercher une unité, encore et toujours à construire. Cette unité aura nom cohérence et intégration, comme antidote à ce qui semble alors comme une insurmontable altérité. D'où le chemin d'apprentissage à emprunter est celui-là même où est ressenti la brisure. En cette situation nouvelle où il est acteur responsable, conscient de son point de départ, de son but et de sa démarche, l'apprenant se confronte à l'altérité du savoir par et dans sa relation même à l'autre*** » .Cet autre le provoque à assumer la contradiction intérieure entre son besoin de dépendre d'un modèle constitué et son aspiration à en sortir pour s'inventer lui-même. « ***Au terme de ce mouvement, qui en droit n'en connaît point, le sujet aura touché la vérité comme sienne, c'est-à-dire, aura réduit à son profit l'inaccessibilité du savoir, qui ne cessera pas pour autant d'être autre, mais cette fois d'une altérité apprivoisée qu'il peut s'approprier.*** »

L'intégration n'est pas autre chose que la mise en réciprocité de l'influence des maîtres par laquelle l'adulte devient soi. C'est la raison pour laquelle toute formation formelle se doit d'être articulée aux besoins de l'apprenant, sinon l'intégration ne peut se réaliser. C'est à cette condition que ce qui nous « ***vient du dehors devient notre expression de nous-même, si bien que nous devenons finalement cause de la forme et des contenus qui s'étaient d'abord imposés à nous***⁷⁹ » .

2.2. L'expérience permet d'anticiper le péril.

Pour Bernard RIME⁸⁰, l'expérience permet d'anticiper le péril. Il évoque l'émotion

⁷⁸ LABELLE (J-M.), op. cit. p.132.

⁷⁹ LABELLE (J-M.), op. cit. p.211.

ressentie lors d'un événement. La mémoire émotionnelle transporte des informations importantes, parfois même vitales, à propos de situations qui nous ont pris au dépourvu. Désormais, les signaux émotionnels que comporte cette mémoire seront activés dès que s'ébauche une situation analogue. Ils nous permettront d'anticiper le péril éventuel. C'est le fruit de l'expérience. « *Pathein mathein* », disait un dicton grec : « *Eprouver de l'émotion, c'est apprendre* » .

Le partage social des émotions contribue à la mémorisation de l'émotion. Tout d'abord, par son caractère répétitif, il assure la consolidation de la mémoire de l'événement émotionnel, garantissant ainsi une mémoire vive des événements qui nous ont pris au dépourvu. Plus un événement a été partagé, mieux on s'en rappellera. Cela permet notamment de prévenir certains pièges de nos systèmes de défense. Spontanément, nous agissons souvent de manière à « oublier » un événement désagréable. Ainsi, celui qui vient de perdre un être cher réagit d'abord par la négation du décès. Le partage social répétitif de la perte aidera à restaurer le réalisme. Le partage social contribue aussi à la construction de la mémoire. Notre récit traduira un point de vue partial sur un épisode par ailleurs complexe et ambigu. De cette manière, nous produisons une version des faits qui soit le plus acceptable possible à nos propres yeux. Avec la complicité de nos partenaires, nous y injectons à notre gré les significations qui leur manquaient. C'est cette version en partie réécrite qui sera mémorisée en définitive.

L'apport du partage social de l'émotion à la mémoire est loin de se limiter au niveau individuel. Par le processus du partage social secondaire et tertiaire, la communauté qui entoure l'individu apprend ce qui lui est arrivé. Les membres du groupe sauront comment il a réagi et quelles ont été les conséquences de son action. On peut montrer que pour un épisode individuel d'intensité émotionnelle moyenne, le jeu de la propagation du partage social est tel qu'en quelques heures, cinquante à soixante personnes se seront retransmis le récit de cet épisode. Pour un épisode de haute intensité, la vitesse et l'étendue de propagation dépassent l'imagination. Par ce processus, c'est la communauté tout entière qui apprend ce qui peut arriver à un de ses membres, et qui enrichit ainsi son savoir adaptatif.

2.3. Empathie et renforcement du lien social.

Le partage social de l'émotion contribue aussi au renforcement des liens sociaux. Une dynamique particulière se développe en effet entre l'émetteur et la cible. L'une des réactions typiques de la cible est son grand intérêt pour le récit de l'émotion. Nous sommes tous spectaculairement attirés par ce genre de récit. Une autre réaction de la cible est son empathie. Plus le récit est émouvant, plus la cible tend à manifester soutien et chaleur. Une troisième réaction est l'attirance. Plus son intérêt et son soutien ont été sollicités par le récit de l'émetteur, plus la cible va « l'aimer ». Et la réciproque est vraie. Plus l'émetteur reçoit de l'intérêt et du soutien, plus il « aime » la cible. Par le partage social de l'émotion, le lien affectif entre ces deux personnes se trouvera considérablement

⁸⁰ RIME Bernard est Professeur de psychologie à l'université de Louvain, en Belgique. Il a publié avec Klaus SCHERER, *Les émotions*, Delachaux et Niestlé, 1989 ; « Emotion et Cognition », in Jacques-Philippe LEYENS et Jean-Léon BEAUVOIS (dir.), *L'Ere de la cognition*, Presses universitaires de Grenoble, 1997.

renforcé. Et comme le partage social a souvent lieu entre proches de pratique régulière, on peut y voir un outil courant de la régénération du lien. Il y a une autre fonction, plus subtile, à laquelle le partage social semble contribuer de manière importante. Mais il reste encore beaucoup à faire pour la documenter comme il convient. Un épisode émotionnel n'a pas seulement l'impact affectif qu'on lui connaît couramment. Il a également un impact sur nos systèmes cognitifs. En nous prenant au dépourvu, l'événement émotionnel ouvre une brèche dans les systèmes symboliques, disons les lunettes, avec lesquels nous abordons le monde au quotidien. En temps ordinaire, elles nous font voir le monde sous un angle rassurant. Ce monde nous semble intelligible et sensé. Nous perdons de vue que nous vivons dans un univers que nous ne contrôlons pas et que nous ne sommes qu'une poussière sur une planète située on ne sait pas très bien où, quelque part entre la Voie Lactée et l'éternité. Ces lunettes, notre univers symbolique, sont le produit permanent du consensus social. « **L'émotion est précisément le bémol de cette harmonie** ⁸¹ ». Elle affecte l'individu précisément parce qu'à ce moment, apparaît une lacune dans ses systèmes de lecture et d'anticipation de la réalité.

Elle révèle une faille. Il y a alors lieu de colmater la brèche d'urgence si l'on veut protéger le reste de l'édifice symbolique. Quelle action entreprendre ? Chercher le réconfort et le consensus social. C'est bien là ce qu'on trouve dans le partage social de l'émotion.

Le plus sûr, pour vérifier l'effet du partage social sur les émotions, est d'en provoquer artificiellement affirme Bernard RIME. Nous voyons bien ici l'intérêt des rendez-vous pédagogiques. Les échanges sur les situations vécues, les difficultés rencontrées, les émotions éprouvées, les incidents, les accidents sont autant de centres d'intérêt pour les participants. Le partage social a un effet sur d'autres aspects : la satisfaction générale, le sentiment d'avoir reçu de l'aide, de mieux comprendre l'épisode, etc... Les gens rapportent ce que nous pouvons appeler « un bénéfice subjectif » de tels échanges.

Il convient de mettre l'accent sur l'importance que revêt l'animation, la façon de mener les débats, et l'efficacité des techniques de « debriefing. » Le partage social déstabilise, les connaissances déconcertent, la reconstruction ne doit pas être laissée entre les mains « d'amateurs ».

2.4. Les représentations.

Lorsque les individus ou les groupes parlent de situations qu'ils rencontrent, qu'ils vivent, dans lesquelles ils se sentent pris ou qui les dépassent, lorsqu'ils s'expriment sur les événements qui les affectent ou qu'ils tiennent pour extérieurs à eux, ils donnent à voir leurs représentations. Lorsque les acteurs sociaux présentent leur conception sur le sens d'un changement, par exemple, leur langage comporte au moins deux niveaux de significations. « **Tandis qu'ils montrent avec des arguments rationnels la solution qu'ils envisagent ou qu'ils préconisent pour résoudre un problème, analysé avec les moyens culturels disponibles, en même temps la vision qu'ils expriment est une métaphore de ce qui peut servir de solution aux affects que le problème leur fait**

⁸¹ RIME (B.), *Faut-il parler de ses émotions ?*, Revue Sciences Humaines, n° 104, avril 2000, p. 20.

éprouver⁸² » . Ainsi, dans l'analyse qu'ils font des situations, les individus et les groupes introduisent toujours leurs nécessités subjectives.

Les nécessités qui président à la construction des représentations ou à leurs appropriations impliquent de considérer la représentation non seulement comme un contenu, mais aussi comme un ensemble de processus, intégrant des opérations psychiques donnant lieu à des remaniements et destinés à concilier l'intériorité et l'extériorité, l'individuel et le collectif. En tant que processus, les systèmes de représentations remplissent des fonctions d'organisation pour les perceptions, les affects et les valeurs, assurent des fonctions de défense contre les menaces internes et externes à l'individu et au groupe, une fonction régulatrice par la réduction qu'ils opèrent dans les conflits et les contradictions et par leur capacité à créer de la cohérence.

Pourtant la perspective peut une nouvelle fois s'inverser et faire de la conscience individuelle une des modalités les plus élaborées du social, lequel lui fournit alors les points d'appui nécessaires à son autonomie. L'espèce humaine est une espèce sociale, mais une espèce marquée par l'émergence de l'individualité, laquelle s'affranchit du groupe autant qu'elle ne le traduit, tout en conservant vivant le lien originaire. L'individu devient alors le plus beau « fleuron » du social et constitue sa finalité émergente. Ce qui s'analysait comme un déterminisme causal, pesant sur la personne, mute alors en une modalité interactive de sa construction, grâce à l'appui sur l'autre et le groupe. C'est ainsi qu'on peut comprendre la phrase géniale de L. VYGOTSKI selon laquelle *l'intelligence, c'est le contact social de l'individu avec lui-même.*

3. L'accompagnement.

3.1. Définition de la notion.

Nous allons tenter de définir la notion d'accompagnateur par rapport à une liste de termes couramment utilisés. Nous puiserons les définitions dans le « Petit Larousse » édition 2003.

Moniteur (du latin *monitor*, qui avertit) : Personne chargée d'enseigner ou de faire pratiquer certaines activités, certains sports. Moniteur de ski.

Tuteur (du latin *tutor*, de *tueri*, protéger) : Tuteur d'entreprise : membre du personnel d'une entreprise chargé de transmettre ses connaissances professionnelles à un stagiaire.

En formation professionnelle⁸³, la fonction de tutorat fait souvent partie d'un système de formation par alternance. Les tuteurs sont des travailleurs de l'entreprise d'accueil, spécialement désignés pour veiller sur un stagiaire. Le tuteur a pour fonction de faire

⁸² GIUST-DESPRAIRIES (F.), *Le procès de formation : pluralité des représentations et dynamique interne, Pratiques de formation n° 15, 1988.*

⁸³ RAYNAL (F.), RIEUNIER (A), *Pédagogie : dictionnaire des concepts clés, apprentissages, formation et psychologie cognitive, Editions E.S.F., 1997, p. 373.*

acquérir au stagiaire les savoirs professionnels convenus, selon la progression déterminée en collaboration avec le pôle-formation, et d'être la référence du stagiaire dans l'entreprise. Ce dernier doit savoir que son tuteur est là pour répondre à ses questions, l'aider à comprendre ce qui se passe autour de lui, et résoudre avec lui les petits problèmes qui pourraient surgir. Trois critères d'égale importance devraient influencer le choix d'un tuteur : sa maîtrise professionnelle, sa motivation, ses capacités relationnelles et pédagogiques. Au sens figuré, personne qui protège et soutient quelqu'un. Comment ne pas citer le second sens, tuteur : perche, armature qui soutient une jeune plante, piquet destiné à soutenir, à redresser une plante. Cette métaphore nous fait penser à l'action de l'accompagnateur qui montre le chemin au jeune et l'aide à rester dans le droit chemin.

Compagnon : membre d'un compagnonnage, dans certains métiers, ouvrier qui a terminé son apprentissage et travaille pour un maître, ou patron, avant de devenir maître à son tour ; (du latin *cum*, avec, et *panis*, pain) personne qui accompagne quelqu'un, vit en sa compagnie. Au sens littéral, nous pouvons dire personne avec qui on partage le pain.

Accompagnateur : personne qui accompagne et guide un groupe (de touristes, de voyageurs, etc.) ou une autre personne (enfant, infirme, notamment).

Médiation : d'après le dictionnaire des concepts clés : Ensemble des aides ou des supports qu'une personne peut offrir à une autre personne en vue de lui *rendre plus accessible* un savoir quelconque (connaissances, habiletés, procédures d'action, solutions...). Le langage, l'affectivité, les produits culturels, les situations, les relations ou les normes sociales sont des médiations. Un médiateur est donc essentiellement un *facilitateur*, qui sait prendre en compte une ou plusieurs de ces variables. L'instituteur, le maître, mais aussi les copains, la maman, le grand frère, le père, l'ami, dans leur *relation d'aide, d'assistance et de guidance* à l'enfant ou à l'adulte, sont, à ce titre, des médiateurs. L'enseignant est un médiateur.

3.2. Historique.

Dans son ouvrage « Le tutorat dans l'enseignement et la formation », Gérard BARNIER donne un aperçu des pratiques monitales et tutorales au cours des temps.

Les pères fondateurs.

SOCRATE est l'initiation d'une pédagogie à travers laquelle il s'agit surtout de guider, d'orienter la recherche d'un élève qui doit trouver par sa propre réflexion. Sa façon de conduire le dialogue, de questionner, amène l'autre à développer sa propre pensée en prenant conscience des insuffisances de son niveau initial de réponse. La maïeutique a pour finalité de pousser les interlocuteurs à développer leur raisonnement, à expliciter ce qu'ils croient savoir. De proche en proche, à travers le questionnement de SOCRATE, un questionnement à la fois déstabilisant et de guidage, les interlocuteurs finissent par se contredire puis par reconnaître qu'ils ne savent pas. A partir de la prise de conscience de leur propre ignorance et du caractère contradictoire de leurs croyances, une phase plus constructive peut alors se déployer chez les interlocuteurs, avec mise en place d'un savoir mieux réfléchi. Le but n'est pas d'inculquer un savoir, mais d'amener les interlocuteurs à

élaborer par eux-mêmes à travers la discussion ce savoir dont ils sont potentiellement porteurs : « **de moi ils n'ont jamais rien appris... c'est de leur propre fonds qu'ils ont, personnellement, fait nombre de belles découvertes, par eux-mêmes enfantées** ⁸⁴ ». Ils apprennent d'eux-mêmes sous l'impulsion de l'autre. Quelque chose d'essentiel se passe dans le dialogue et enclenche un processus de réflexion et de construction d'un savoir nouveau. Le dialogue du *Ménon* fournit l'illustration du rôle d'éveilleur joué par SOCRATE. Embarrassé par le questionnement de SOCRATE, Ménon le compare alors à ce poisson-torpille dont les décharges électriques engourdissent ceux qui le touchent. Ce à quoi SOCRATE répond qu'il accepte la comparaison à condition d'admettre qu'il est, lui aussi, sous l'effet de l'engourdissement. Il ne se positionne pas comme celui qui sait face à celui qui ne sait pas, mais comme quelqu'un d'également embarrassé et qui a besoin d'échanges pour développer sa propre compréhension. Conscient de son ignorance, SOCRATE recherche la mise en activation de sa propre capacité à réfléchir. Tout se passe alors comme si, sous certaines conditions dialogiques, la vérité s'avérait fille de la discussion ⁸⁵ .

COMENIUS exprime l'idée que le développement de la capacité à enseigner renforce la capacité à apprendre des enfants. Parmi les règles pour apprendre et enseigner solidement, il insiste sur le fait que pour mieux comprendre ce que l'on apprend il faut qu'on le parle, qu'on le fasse, qu'on le mette en pratique. Il présuppose que ce qui est su soit communiqué aux autres afin d'en parfaire la maîtrise. Les savoirs n'ont pas en eux-mêmes leur propre finalité : ils ne prennent véritablement sens et valeur que parce qu'ils se transmettent. C'est ce qui fait leur fécondité : « **tout ce que l'on découvre doit être transmis aux autres afin que rien, dans notre savoir, ne reste stérile** ⁸⁶ . » Le plus important à ses yeux est l'enseignement par les élèves, en vertu de la maxime : « **qui enseigne aux autres s'instruit lui-même** ». Dans son esprit, cet enseignement par l'enfant ne se substitue pas à l'activité du maître, c'est une pratique qui a pour finalité de rendre l'élève plus attentif, plus actif dans la maîtrise des savoirs et qui, en lui apprenant à apprendre, lui permettra d'acquérir d'autres connaissances par lui-même.

PESTALOZZI ⁸⁷ envisage l'éducation comme une pratique active, sollicitant les élèves par une pédagogie du cœur, de l'intelligence et de la main, symbolisée par les trois verbes : connaître, vouloir et pouvoir. Ce qui est essentiel, c'est de mettre les enfants en action, de solliciter leurs capacités à prendre des initiatives afin de les rendre plus autonomes. Les échanges, la communication entre les enfants sont suscités. Il encourage la coopération, la solidarité. Le savoir est un héritage qui se partage et que tous doivent s'approprier : comment chacun y parviendrait-il correctement sans l'aide des autres ? Il mettra en place des formes de tutorat entre élèves où les plus avancés viennent en aide aux plus jeunes et à ceux qui sont en difficulté.

⁸⁴ PLATON, *Théétète*, Gallimard, Ed. La Pléiade, 1950, 150d.

⁸⁵ BARNIER (G.), *Le tutorat dans l'enseignement et la formation*, Ed. L'Harmattan, 2001, p. 17.

⁸⁶ COMENIUS (J.A.), 1657/1992, *La grande didactique ou l'art universel de tout enseigner à tous*, Ed. Klincksieck, p. 154.

⁸⁷ PESTALOZZI (J.H.), 1799/1985, *Lettre de Stans*, Yverdon, Centre Pestalozzi.

Usages du monitorat sous l'Ancien Régime.

En France, c'est initialement du côté des Petites Ecoles de Charité créées dans le diocèse de Lyon par le prêtre Charles DEMIA (1637-1689), qu'une forme d'enseignement mutuel est mise en œuvre. Outre la leçon collective donnée par le maître, DEMIA utilise le mode mutuel d'enseignement : des élèves plus grands et plus capables font travailler les plus petits, sous la direction de l'enseignant, notamment pour la lecture et l'écriture. Cet usage de moniteurs fait partie intégrante de l'organisation de l'école. Dans chaque classe, les élèves les plus doués et les plus sérieux sont nommés *officiers* et assument des fonctions précises, d'un point de vue administratif (discipline, absences, entretien du matériel, etc...), ou pédagogique (faire réciter les leçons, faire faire des exercices, assister le maître, etc...). Ces officiers-moniteurs interviennent beaucoup dans les petites classes au niveau des acquisitions de base. Ils enseignent les lettres, initient, veillent à l'utilisation du matériel, et assurent le déroulement des jeux éducatifs.

Même si l'exercice du monitorat procède d'un souci d'économie, il y a également une préoccupation morale et éducative visant à distinguer les élèves les plus méritants et à les responsabiliser aux yeux de leurs camarades et des adultes.

Le moniteur est un modèle, et le devenir constitue une distinction recherchée. La fonction de moniteur rend possible un encadrement, à la fois relativement compétent et gratuit qui, sinon, ferait défaut ; elle permet d'éduquer en donnant l'image concrète de modèles accessibles, et constitue par ailleurs un réservoir et une première initiation à l'exercice d'une fonction qui va se spécialiser.

Fondateur de l'institut des Frères des Ecoles Chrétiennes, J.B. de LA SALLE s'inspira de l'organisation générale et des méthodes pratiquées par DEMIA. Des élèves regroupés par niveaux y recevaient un enseignement simultané. Dans chaque classe, les élèves formaient trois divisions : les plus faibles, les médiocres et les plus capables. Tous les élèves d'une même division recevaient ensemble la leçon du maître. Pendant ce temps, pour que les élèves des autres divisions ne restent pas sans rien faire, les plus compétents d'entre eux jouaient les répétiteurs pour leurs camarades. Qualifiés d'*inspecteurs*, ces répétiteurs secondaient le maître dans d'autres activités : ils apprenaient à lire aux élèves incapables d'y arriver par eux-mêmes, ils faisaient réciter les leçons, répétaient les explications du maître, vérifiaient et corrigeaient les devoirs. Outre l'apprentissage de la lecture, l'enseignement de l'arithmétique recevait le soutien actif d'élèves plus avancés. Nous trouvons également chez les Frères des Ecoles Chrétiennes des élèves - les *officiers* - qui ont en charge divers offices qu'ils exercent sous l'autorité du maître.

Fondatrice, en 1686, de la Maison Royale des Filles de Saint-Louis où l'on éduquait les célèbres demoiselles de Saint-Cyr, Madame de MAINTENON eut un rôle de pédagogue officielle et une réelle influence sur les mœurs de son époque.

Elle faisait pratiquer le monitorat à Saint-Cyr par souci moral et pédagogique. Dix jeunes filles, du niveau le plus élevé, servaient de monitrices dans les deux plus petites classes, tandis que vingt autres, distinguées comme meilleures élèves, honnêtes et serviables, étaient habilitées à faire fonction de monitrices au niveau de toutes les autres classes. Ces jeunes filles participaient à la direction des classes, à l'enseignement, à la

surveillance et même à l'organisation de l'école.

L'instituteur HERBAULT dirigea une école de plus de trois-cents élèves vers 1747, dans l'Hospice de la Pitié à PARIS. Il avait mis au point une technique d'apprentissage de la lecture basée sur l'application du procédé inventé par le nîmois DUMAS (1676-1744) et connu sous le nom de *bureau typographique*, et sur l'utilisation des élèves les plus capables comme moniteurs pour l'application de cette méthode. HERBAULT enseignait aux élèves du premier niveau puis un certain nombre d'entre eux allaient enseigner aux élèves des six autres niveaux. Avant que les élèves-moniteurs rejoignent leurs groupes d'élèves, une répétition générale permettait au maître de s'assurer que chacun savait exactement ce qu'il devait faire. Cette organisation très stricte et ce fonctionnement un peu mécanique s'imposaient du fait même des conditions de classe : trois-cents élèves ou plus dans un même lieu, un seul enseignant en titre et un enseignement par niveaux.

HERBAULT est l'un des premiers à diviser l'école primaire en classes (et à l'intérieur d'une classe à constituer des groupes de niveaux) pour les besoins d'un enseignement progressif. Ceci préfigure l'organisation générale de l'école primaire du XIXe siècle.

Le compagnonnage.

La solidarité, la coopération entre gens de même métier est très ancienne. Des associations, comme les Guildes ou les Hanses existent au IXe et Xe siècles, en particulier dans l'Europe du nord. C'est de là que viennent les corporations de métiers. Aux mêmes époques, dans le Midi de la France, on trouve les Fraternités ou les Charités, qui réunissent maîtres et ouvriers et qui ont pour finalité l'entraide sociale. Cette forme de la culture ouvrière s'est attachée à transmettre des savoirs mais aussi et surtout des savoir-faire à travers la précision des gestes professionnels. On aurait cependant tort de la réduire à ce seul aspect, tant les besoins de solidarité, de fraternité, de mutualité étaient grands. Sa dimension éducatrice par rapport au monde ouvrier est essentielle ; en fait, comme on aurait tendance à le dire aujourd'hui, ce sont les savoirs, les savoir-faire et les savoir-être qui sont visés. A la base du Compagnonnage, il y a la pérennité de l'exercice d'un métier à travers son apprentissage et à sa transmission en replaçant la maîtrise technique requise dans la culture qui s'attache à ce métier. Le compagnonnage pratique l'accompagnement : l'apprenti ne reçoit ni un savoir ni un savoir-faire qui lui seraient transmis par des spécialistes ; il est accompagné, c'est-à-dire guidé, conseillé, soutenu dans l'exercice réel du métier. Les savoirs et les savoir-faire sont construits par l'apprenti à partir d'une pratique quotidienne au sein de relations qui s'effectuent sur le mode du guidage. C'est autour du faire et à partir de lui que des savoirs théoriques se mettent en place. Il y a là, eu égard à la notion de compétence dont on parle volontiers aujourd'hui, une modernité tout à fait intéressante : apprendre à partir de la théorie risque de laisser le futur compagnon démuné face aux situations réelles de travail car celles-ci comportent nécessairement de l'imprévu, de l'impensé par rapport à tout ce qui a été préparé. Travailler à se former à partir des situations réelles de travail entraîne davantage à faire preuve de compétence. Ce positionnement à la fois éducatif et d'enseignement, cette pédagogie du guidage sont biens résumés par B. de CASTERA⁸⁸ : « ***Ici, enseigner consiste moins à apprendre à autrui ce qu'on sait, qu'à le faire entrer dans la***

⁸⁸ De CASTERA (B.), *Le compagnonnage*, P.U.F., 1996, p. 96.

recherche qu'on a déjà commencé d'entreprendre. Le compagnon n'enseigne pas ex cathédra, il accompagne une forme de pédagogie qui exige une intelligence vivante et engendre des intelligences vivantes. Il s'agit d'un partage fraternel qui, dans certains cas, prend la forme d'une transmission de maître à disciple, si l'un a la maturité du maître, et l'autre la réceptivité du disciple. Et c'est le secret de l'efficacité du « Compagnonnage » ».

3.3. L'effet-tuteur.

Certaines formes de guidage-tutelle sont fondées sur l'activité imitative, sur « *l'utilisation intentionnelle de l'activité observée d'autrui en tant que source d'information en vue d'atteindre son propre but*⁸⁹ ». Pour elle l'imitation n'est pas simplement reproductrice ; elle est un processus actif de pose et de traitement de l'information. La forme d'imitation qui lui paraît avoir une place importante dans des situations de guidage-tutelle, où il y a un expert et un novice, est l'imitation-modélisation, imitation quand l'accent est mis sur celui qui observe, modélisation quand l'accent est mis sur le modèle. Elle se manifeste quand « *le sujet, modifiant ses conduites en fonction de celles du modèle, provoque chez ce dernier une inflexion des siennes, à partir d'une prise en considération des transformations comportementales qu'il a induites chez l'observateur* ». Que l'imitation permette des acquisitions laisse supposer qu'il y a une activité cognitive pouvant conduire à la production d'une réponse élaborée à partir du traitement des informations tirées de l'observation de l'activité modèle.

Les effets bénéfiques du tutorat sur ceux qui reçoivent l'aide sont relativement bien connus, en revanche, le bénéfice personnel retiré par ceux qui apportent une aide l'est beaucoup moins. Dans son ouvrage « *Le tutorat dans l'enseignement et la formation* », Gérard BARNIER parle de l'effet-tuteur. Pour lui, les relations interactives d'instruction constituent un dispositif médiateur du développement de la capacité à apprendre des tuteurs en sollicitant leur capacité à enseigner, à expliquer.

Sollicitation métacognitive.

Le tuteur est engagé dans une activité sociale à caractère dialogique. Si, comme c'est le cas dans bon nombre de dispositifs, il intervient par rapport à une tâche afin d'aider l'autre à réduire l'écart entre ce qu'il a fait et ce qu'il aurait dû faire, il lui faut prendre en compte deux formes de rationalité : l'une, instrumentale, liée aux exigences de réalisation de la tâche et aux caractéristiques de l'objet ; l'autre, communicationnelle, liée à la production d'un discours argumentatif, orientée vers le tuteur et sa difficulté à réaliser la tâche. La conjonction de ces deux exigences conduit le tuteur à œuvrer à l'établissement d'un consensus « représentationnel » entre lui et le tuteur, à propos de la tâche. Si l'on considère comme relevant du domaine métacognitif la connaissance qu'un individu a de ses propres capacités cognitives, ainsi que le contrôle de soi et la régulation de ses activités de résolution⁹⁰ on comprend ce que la fonction tutorale peut apporter, en

⁸⁹ WINNYKAMEN (F.), *Apprendre en imitant*, P.U.F., 1990, p. 105.

⁹⁰ FLAVELL (J.H.), *Développement métacognitif*, in J. BIDEAU & M. RICHELLE (eds), *Psychologie développementale : Problèmes et réalités*, Ed. Mardaga, 1985, p. 29-41.

particulier au tuteur, s'il parvient à réinvestir pour son propre compte tout ou partie des processus d'évaluation, de contrôle et de régulation qui furent activés lors du guidage. Ces aspects trouvent dans le tutorat un lieu privilégié d'élaboration à travers l'accompagnement régulant de l'activité du tutoré.

Interactive, perçue comme une activité de médiation sémiotique de représentation, la réflexion métacognitive est à la fois tournée vers ce que fait le tutoré et vers les exigences propres à la réalisation de la tâche. Le tuteur est à même de tirer personnellement profit du guidage qu'il met en place dans la mesure où il est amené à développer une réflexion sur quelque chose qu'il est potentiellement capable de réaliser, à repenser une tâche par rapport aux moyens à mettre en œuvre pour qu'un autre y parvienne, à observer ce que fait l'autre afin de pouvoir apporter l'aide qu'il faut au moment opportun. C'est ce rôle charnière de la réflexion métacognitive qui nous conduit à voir l'effet-tuteur comme le produit d'une interactivité marquée par l'émergence de processus propices au développement de la réflexion sur l'action.

Favoriser l'abstraction réfléchie.

Inviter un tuteur à fonctionner au niveau de la représentation, le solliciter pour produire une aide, constituent autant d'aspects qui mobilisent sa capacité à abstraire. Il y a mise en situation d'abstraction car le tuteur, distancié par rapport à l'action directe, opère au niveau de la représentation, met en mots son savoir-faire. Cette activité symbolique de la valorisation de la réflexion sur l'action peut le rendre davantage capable d'agir intentionnellement. PIAGET⁹¹ a souligné la fécondité de l'abstraction réfléchissante en tant que l'un des moteurs du développement cognitif. Les interactions de guidage, à travers la manière dont le tuteur est sollicité, mettent en évidence un fonctionnement socio-réfléchissant. Tout ce que le tuteur est amené à expliciter, à verbaliser, à analyser, l'aide à conscientiser, favorise l'abstraction réfléchie.

Savoir expliquer à l'autre.

Le tutorat est de nature transactionnelle : son efficacité dépend de ce qui se négocie entre les enfants, de la manière dont le tuteur perçoit la difficulté de son camarade et l'aide à la surmonter. Le tutoré a besoin d'aide : seul face à la tâche, il ne parviendrait pas à la réaliser correctement, mais avec l'aide du tuteur, à condition que celui-ci sache s'y prendre, il peut réussir. Il est clair que les bénéfices retirés par le tutoré (meilleure intelligibilité de la tâche, réponse mieux ajustée, élaboration d'une stratégie, etc...) dépendent largement de la qualité et de la pertinence des explications produites par le tuteur. Cet effort pour rendre la tâche davantage compréhensible pourrait s'avérer doublement bénéfique. Pour le tutoré, parce qu'il lui apporte des éléments qui l'aident à mieux comprendre le problème auquel il est confronté et qui facilitent la production d'une réponse plus pertinente. Pour le tuteur, parce qu'il le pousse à expliciter les exigences résolutives à la tâche, à prendre du recul par rapport à l'action directe, à prendre conscience de ce qu'il est nécessaire de faire pour mener la tâche à bien. Gérard BARNIER affirme qu'en schématisant un peu, nous sommes passés d'une conception transmissive des savoirs et des savoir-faire à une conception constructive. Le statut et la fonction des experts (enseignants et formateurs) change. Il s'agit moins de faire partager

⁹¹ PIAGET (J.), *Recherches sur l'abstraction réfléchissante*, P.U.F., 1977.

des connaissances par tout un travail d'exposition que d'exercer une fonction d'étayage au sens où BRUNER l'entend⁹². Ce qui positionne davantage l'expert en médiateur dans un rapport au savoir où les interactions et les activités de co-élaboration de ceux qui apprennent sont davantage sollicitées. C'est dans le cadre général de cette perspective dialogique que le tutorat, sous ses multiples formes, trouve place.

Pratiques de tutorat bénéfiques aux tuteurs.

Faire l'expérience qu'on peut être utile à d'autres, qu'on sait des choses qui peuvent servir à d'autres enclenche parfois un processus de revalorisation de soi. Celui-ci ne tient pas seulement au rôle joué ; il renvoie aussi à la responsabilité qu'exerce le tuteur et à l'expérience qu'il fait d'aider l'autre à partir de ce que lui-même sait ; il en résulte un développement du respect de soi, une valorisation de son ego qui rejailit sur la manière d'entrer en relation, de communiquer, d'interagir avec les autres. Ceci peut se traduire par moins d'agressivité, davantage d'écoute de l'autre, plus de présence de soi dans les discussions, etc... A travers l'exercice du tutorat, la valorisation d'une aide regardée comme positive par le tuteur peut l'amener à prendre conscience de l'existence d'autres moyens que la force pour influencer l'autre. L'effort fait pour se mettre davantage à la place de l'autre, la rencontre de l'autre dans sa difficulté, avec le sentiment qu'on est soi-même passé par là, favorise l'attitude de compréhension à l'égard de l'autre. Les tuteurs prennent confiance en eux, ce sentent plus assurés quant à leurs propres possibilités. Sollicités pour tenir des rôles différents de ceux auxquels ils sont habitués, les tuteurs entrent dans une dynamique de responsabilisation qui les pousse vers plus de maturité et davantage de crédibilité à l'égard d'eux-mêmes. L'hypothèse est faite d'un effet en boule-de-neige, entre d'une part la prise de confiance en soi et d'autre part l'épanouissement des facultés intellectuelles : on constate un effet dynamisant des composantes socio-affectives sur le fonctionnement cognitif : « **L'acquisition du savoir augmente la confiance en soi et à son tour celle-ci stimule l'acquisition de nouvelles connaissances** ».

Importance de la réciprocité des échanges.

La réciprocité des échanges constitue un principe de base, d'abord sur un plan éthique car il marque l'égalité entre les humains et fonde chaque personne à la fois comme ressource pour elle-même et pour les autres. Sans être une structure de réinsertion, un réseau la favorise néanmoins dans la mesure où la réciprocité des échanges aide à reprendre parole, à amorcer un travail sur soi-même. Ce double positionnement, en tant que personne qui demande et qui offre du savoir, pousse à sortir de l'enfermement dans ses propres manques en cherchant à y répondre de façon positive. Le réseau permet de vivre une interdépendance constructive entre l'individu et le social. Pédagogiquement, il y a l'idée de la réciprocité dans la formation, de se rendre mutuellement compétent.

Pour des gens dont le rapport au savoir, dans le passé, n'a pas été très positif, l'expérience du réseau apporte une nécessaire médiation. Elle a pour effet de les sortir de l'immobilisme de repli dans lequel un ou des échecs les avaient confinés, tout en

⁹² BRUNER (J.S.), *Car la culture donne forme à l'esprit*, Ed. Eshel, 1991.

réveillant un désir d'apprendre que le mode de fonctionnement du réseau aide à concrétiser. La médiation dont il est ici question joue probablement à plusieurs niveaux : l'expérience de la relation d'échange dans une structure à caractère communautaire, la valorisation de l'individualité dans la coopération et l'accès désiré, voulu, à des savoir. Accès facilité par une réduction de la distance des individus aux savoirs. Vu le mode d'identification à partir des besoins des gens, il s'agit ici de savoirs socialement utiles, davantage concrétisables que ceux qui sont à l'œuvre dans le champ scolaire.

4. La citoyenneté.

Citoyen, civique, citoyenneté, des mots si souvent repris par les autorités, par les acteurs de terrain, échos des médias, regrets d'un âge d'or plus ou moins mythique, appels incantatoires, appuis sur une conception ferme, civiliser les barbares ou les sauvages, restaurer le lien social, refonder le politique, réinclure les exclus, lutter contre la violence, prendre en compte la diversité culturelle, éduquer, former, instruire, enseigner, convaincre, argumenter, construire une personne autonome, développer des compétences sociales, enseigner des attitudes et des comportements, apprendre ses droits, ses devoirs, ses obligations, respecter les autres, soi-même, réciprocité, rappeler la loi, la règle, l'autorité et la politesse, et les valeurs, et la morale, et la culture démocratique, participer, être responsable, république, démocratie, collectivité, communauté, nationalité, identité collective mais aussi identité plurielle, appartenance, allégeance, égalité, liberté, solidarité, fraternité, intérêt général, bien public, discrimination, inégalités, violence, exclusion, racisme, pauvreté, exploitation, citoyenneté nationale, citoyenneté de proximité, citoyenneté européenne, politique, sociale, culturelle, police, justice, école, santé, familles, associations, partis, mais aussi entreprise et nouvelles formes de citoyenneté...

La citoyenneté se glisse partout. Tout acte a une dimension sociale et donc civique: jeter ses papiers gras par terre, mettre ses pieds sur les banquettes des trains, respecter les limitations de vitesse, payer ses impôts, ne pas se croire au-dessus de la loi, voter et affirmer ses choix, participer à la vie et aux débats publics, exercer ses droits et ses libertés, respecter ses obligations...⁹³

Citoyenneté : Terme polysémique s'il en est, l'objet est vaste, les choix sont nombreux. La citoyenneté déborde de partout, école citoyenne, entreprise citoyenne, enfant citoyen... au-delà d'une mode ce terme recouvre diverses réalités. La définition du terme citoyenneté relève de diverses approches : sociologiques, politiques, historiques... Ce concept flou de citoyenneté, comme la plupart des concepts de sciences sociales mérite un ancrage sur quelques fondations solides.

François AUDIGIER⁹⁴ aborde une conception large de la citoyenneté souvent

⁹³ AUDIGIER (F.), *Education et citoyenneté*, « Educations », Revue de diffusion des savoirs en éducation n° 16, 1998, p.2.

⁹⁴ AUDIGIER (F.), *Impossible et nécessaire éducation civique*, communication à la troisième Biennale de l'éducation et de la formation, 1998.

exprimée pour désigner les droits et obligations dont une personne dispose à l'intérieur de la société. Cela amène à définir une citoyenneté sociale, à la fois complémentaire et différente de la citoyenneté politique. Cette dénomination qui est aussi élargissement, est commode pour désigner l'exercice de nombreux droits, en particulier économiques et sociaux, dont la jouissance n'est pas liée à la nationalité. Mais, certains spécialistes contestent cette dénomination, considérant que si elle n'est que sociale, la citoyenneté est alors un mot impropre pour qualifier la situation de personnes qui ont des droits sans avoir le pouvoir d'intervenir dans la définition de ces droits. Quoi qu'il en soit d'un débat qui n'a pas lieu d'être étendu plus loin ici, l'éducation civique implique de prendre en charge aussi cette dimension sociale et exige donc de n'être pas limitée au seul univers du politique.

Un modèle pour la citoyenneté.

Nous allons, pour notre définition de la citoyenneté, nous appuyer sur un modèle, celui de François AUDIGIER qui voit quatre étages pour la citoyenneté : la citoyenneté civile, politique, sociale, culturelle.

La citoyenneté civile, les droits civils. Entendons par là les libertés attachées à la personne : liberté de pensée, d'information, de communication, voire de réunion, etc... Si la première ne dépend que de soi, les autres impliquent d'autres personnes et revêtent donc un aspect collectif. La limite de ces libertés est évidemment la liberté des autres. Elle est aussi posée par la notion d'ordre public, notion à géométrie variable, oh combien ! Historiquement, la conquête des droits civils s'est faite le plus souvent contre les pouvoirs établis. Suspendons un instant la suite des droits pour esquisser une comparaison entre deux modèles, l'un qui serait plutôt celui de l'Angleterre et l'autre plutôt celui de la France. Pour l'Angleterre la conquête des droits, depuis l'Habeas Corpus, s'est faite par limitation des pouvoirs des gouvernants, de l'État. Pour la France, la Révolution nous inscrit dans un schéma inverse ; certes, tout au long des siècles qui précèdent la chute de la monarchie absolue, il y a eu appel et conquête de libertés en s'opposant à cette monarchie ou en la sollicitant pour qu'elle consente à conserver des libertés antérieurement acquises par tel ou tel groupe, voire à en affirmer de nouvelles. Mais les États généraux, en se déclarant Assemblée nationale, se proclament le centre à partir duquel sont définis les droits et libertés. Le Gouvernement, l'État en sont donc les sources et les garants. Deux extrêmes, trop vite exposés mais qui ont leur pertinence pour lire un certain nombre de débats et d'oppositions aujourd'hui, des droits qui sont à protéger contre des pouvoirs *a priori* suspects, des droits qui appellent la protection par les pouvoirs. **« Nous pourrions aussi reprendre l'opposition établie par Benjamin CONSTANT entre la liberté des Anciens et la liberté des Modernes : la première invite au débat public politique puis à la soumission de la personne aux règles collectives selon le rôle que chacun joue dans la société, la seconde demande que le pouvoir n'ait rien à voir dans le maximum d'actions pour garantir la liberté la plus grande à chaque personne »** .Laissons à chacun le soin de se servir de ces « modèles » pour analyser certains débats contemporains en France, en Europe et dans le Monde.

La citoyenneté politique. Elle fut l'objet du premier développement, aussi n'apportons nous ici que deux remarques complémentaires :

- le politique renvoie prioritairement à l'État et au Gouvernement de l'État. La question posée par la démocratie et donc à chaque citoyen est : comment sont définies et mises en

œuvre les règles d'attribution, de désignation, d'exercice et de contrôle des pouvoirs ? Le niveau national est essentiel, mais nous assistons, à la fois, à la multiplication des niveaux plus petits par l'affirmation croissante de collectivités territoriales plus restreintes et à l'émergence de niveaux supra-étatiques. Il existe donc bien d'autres pouvoirs politiques que les seuls nationaux, mais jusqu'à présent, ils en découlent pour l'essentiel,

- tous les nationaux n'ont pas la totalité des droits politiques : les femmes jusqu'en 1944, les mineurs et certains condamnés aujourd'hui.

La citoyenneté sociale. Le terme est parfois contesté, notamment par ceux pour qui la citoyenneté politique est la figure centrale et qui craignent que la citoyenneté sociale ne fasse le lit d'un déclin de la citoyenneté politique. Ajoutons pour accentuer cette réserve, que bénéficier des droits que confère la citoyenneté sociale sans ceux de la citoyenneté politique, c'est être privé du droit essentiel de participer, dans l'espace politique, à la définition de ces droits économiques et sociaux. Cependant, nous retenons le terme comme particulièrement fonctionnel pour désigner les droits économiques et sociaux dont l'attribution et la jouissance ne sont pas liées à la nationalité. Ainsi, sauf éléments particuliers relevant du statut personnel et concernant le mariage et l'héritage, les étrangers résidant en France sont soumis aux mêmes lois que les nationaux, aux lois de la République française. Il y a eu et il y a encore des limites, comme par exemple la publication de journaux et la liberté d'association, cette dernière jusqu'en 1981, ou encore le droit d'exercer certains métiers. Nous verrons plus loin que l'Europe dessine sur nombre de ces matières un espace particulier. Ces restrictions apportées, il y a de très nombreux droits qui ne sont pas liés à des conditions de nationalité : les prestations sociales, également des participations nombreuses telles que les élections syndicales, prud'homales, à la Sécurité sociale, etc., ou encore plus près de nos préoccupations, les élections des délégués de parents et des délégués d'élèves dans nos institutions scolaires. Ceci est évidemment possible parce que ces diverses institutions ne sont pas dans l'ordre du politique (voir à ce sujet les réticences sur le droit de vote des *Européens* aux élections locales, compte-tenu du lien entre celles-ci et les élections sénatoriales). Mais sont-elles si éloignées du politique ?

La citoyenneté culturelle. C'est avec encore plus de précautions que ce terme est introduit ici ; il recouvre la recherche par un certain nombre de personnes de la définition de droits culturels. Derrière cette recherche, comme derrière les critiques et les refus dont elle est l'objet, est en question la manière de prendre en compte la diversité culturelle croissante de nos sociétés, diversité due aussi bien à l'ouverture des autres cultures qu'aux courants migratoires et à la mobilité croissante. Chercher des droits culturels n'implique pas nécessairement la reconnaissance de communautés culturelles, voire du communautarisme tout court, terme qui fait frémir les fibres républicaines. De tels droits peuvent être attachés aux personnes, étant entendu que toute personne est toujours libre de ne pas adhérer et de changer ses formes d'appartenance. La question n'est travaillée que depuis quelques années et recouvre des débats très complexes et souvent très chauds, tels ceux liés aux droits de minorités. Parmi ces débats citons rapidement celui qui porte sur la compatibilité des cultures avec la culture démocratique et citoyenne. Celle-ci, fondée sur les droits de l'homme, a par bien des aspects une dimension anthropologique, en ce qu'elle implique une certaine conception de la personne humaine,

son égale dignité, l'affirmation de l'égalité juridique contre toute discrimination par exemple. La vie politique et sociale communes supposent un minimum de valeurs partagées.

Citoyenneté, civilités. La différence entre ces deux termes mérite une clarification. Le dernier terme renvoie aux idées de bienséance, de conformité dans les codes de comportements, d'acceptation de considérer l'autre dans ses manières de parler et d'agir. Les incivilités nous choquent : elles désignent les désordres quotidiens, tout ce qui est vécu par tel ou tel comme une menace à travers la transgression des codes et des rites sociaux : du bruit et de l'impolitesse jusqu'à la drogue, tout un ensemble de comportements mal supportés dans la famille, dans la rue, dans les entreprises... Ces incivilités sont en nombre infini. Leur appréhension et leur appréciation varient selon les personnes et les lieux : incivilités des jeunes très largement décrite, incivilités des pouvoirs, tels le tutoiement du policier ou du juge, incivilités des nantis tels la fraude fiscale ou l'excès de vitesse, etc... Lorsque les incivilités basculent dans le comportement hors-la-loi, leur traitement institutionnel est possible ; lorsque ce n'est pas le cas, c'est difficile voire impossible, même si cela met en cause des conceptions différentes des valeurs et de la morale. Pour qu'un acte considéré comme immoral soit condamnable, il faut qu'il devienne illégal, autrement nous restons dans le domaine des conflits de valeurs. Les exemples sont aussi nombreux que les frontières sont ténues.

Muni de cette distinction entre civisme et civilités, nous considérons dans leur spécificité les demandes qui concernent les règles de vie, l'assurance d'un minimum de conformité dans les comportements. Distinguer cela n'est pas le considérer inutile ou méprisable, personne ne peut vivre de façon satisfaisante dans une tension permanente entre son monde, ses gestes et ses attitudes et ceux des autres ; distinguer, c'est nous inviter à ne pas tout confondre, à ne pas baptiser du nom de civisme ce qui laisse échapper l'essentiel de ce que ce terme induit. Plus encore, cela nous invite à tisser des liens entre civilités et citoyenneté et à faire place à ce qu'appelle la référence à la citoyenneté dans les définitions pratiques et théoriques de la civilité.

Citoyenneté : droits et pouvoirs. Rappelons deux composantes essentielles : la place du droit et la place du pouvoir. Le mot pouvoir renvoie volontairement à quelque chose de fort, voire de troublant. Des mots plus neutres ou plus nobles, tel que responsabilité sont souvent utilisés. Rappelons qu'un citoyen responsable est un citoyen conscient des conséquences de ses actes. En utilisant le mot pouvoir, nous signalons que le citoyen vit au risque de la liberté, capable d'intervenir comme un sujet autonome, capable d'exercer des droits, d'avoir des droits garantis.

Alain MOUGNIOTTE ⁹⁵ parle du citoyen, législateur et sujet. Il doit recevoir une éducation qui l'initie non seulement à chacun de ces deux rôles, singulièrement considérés, mais aussi aux modalités de leur articulation. Mais lequel privilégier ? Au titre du premier, on insistera sur sa liberté de jugement, sa fonction critique ; au titre du second, on valorisera sa soumission à la loi, son respect de la majorité. Il y a là deux orientations qui ne sont pas faciles à concilier. Comment éviter de vanter ou bien le conformisme, ou bien la contestation ? Pour lui, il s'agit de comprendre que l'éducation

⁹⁵ MOUGNIOTTE (A.), *Eduquer à la démocratie*, Les Editions du Cerf, 1994, p. 52.

des citoyens ne vise nullement à suggérer des solutions techniques (ce serait un endoctrinement) mais à induire, à promouvoir des valeurs. L'homme a « choisi » d'habiter la cité. Il lui faut en apprendre le code et, pour cela, d'abord, consentir à l'idée qu'il y a nécessairement un code, ne serait-ce que celui de la « civilité ». L'éducation des citoyens, c'est donc leur sensibilisation aux valeurs requises pour la vie commune.

D. Méthodologie.

Qu'ils suivent une filière traditionnelle à dix-huit ans ou le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite à partir de seize ans, la formation initiale est identique et réglementée : vingt heures minimum de conduite, quatre étapes à franchir successivement, même niveau d'exigence pour la validation des objectifs et des étapes. Lorsqu'il part avec son accompagnateur, le jeune a reçu la même formation que le conducteur qui passe son permis de conduire et circule seul. La différence entre les deux méthodes réside donc dans la phase « accompagnement » et les rendez-vous pédagogiques, ce qui constitue le « plus » dont bénéficient les jeunes de seize ans.

Les études quantitatives n'ont pas permis de démontrer l'efficacité de l'A.A.C. sur le taux d'accidents des jeunes conducteurs. A notre connaissance, seule l'étude de Françoise CHATENET a été menée sur la conduite accompagnée. Elle a étudié ce qui se passe au cours de cette phase. Les présupposés théoriques laissent à penser que ce cursus de formation est en soi efficace. Certaines statistiques tentent d'établir un lien entre concepts théoriques et présence ou non des jeunes dans les accidents. Cette démarche nous semble prématurée car nous ignorons tout de l'application concrète des préceptes de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. La théorie doit se référer à ce qui se passe dans la pratique. Nous proposons d'enrichir l'approche théorique par une approche de terrain, en cherchant des éléments de réponse à la question : « comment les acteurs vivent ce processus ? ». Ce préalable permettra de « savoir de quoi on parle », de poser les bonnes questions.

Il y a d'une part des textes réglementaires qui disent ce qu'est, de manière formelle, la conduite accompagnée. D'autre part, il y a ce que font et ce que pensent les gens. Est-ce la même chose ? Y a-t-il des différences significatives ? Nous allons tenter de vérifier comment les prescriptions théoriques de ce cursus de formation sont appliquées sur le terrain, mesurer la distance entre l'application réelle par les acteurs et les théories soulevées par les concepteurs. Nous ne pouvons nous contenter d'une description de ce que devrait être la conduite accompagnée. L'A.A.C. est ce qu'en font les gens dans la vie de tous les jours. Si nous voulons porter un regard sur les effets de ce système, il est nécessaire de s'enquérir des réalités.

Nous allons procéder à une série d'entretiens avec des jeunes et des accompagnateurs et élaborer un questionnaire destiné aux enseignants de la conduite automobile et aux inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière. Une autre série d'entretiens avec des victimes d'accidents de la route, des chercheurs, des

journalistes, des institutionnels..., portera sur la notion de conducteur citoyen. La confrontation de ces données empiriques avec les instructions officielles nous permettra de mesurer la distance entre les textes et le terrain.

Ce préalable étant réalisé, pour vérifier la spécificité des opérations mentales que les jeunes A.A.C. élaborent lorsqu'ils conduisent, nous allons circuler avec eux, leur faire commenter leur conduite et analyser ensuite leurs commentaires.

Nous allons réaliser un questionnaire destiné aux jeunes et aux accompagnateurs afin de caractériser les techniques d'accompagnement. Enfin, nous allons procéder à des études de cas d'accidents pour nous enquêter des différents niveaux d'intégration de la notion de sécurité routière.

1. Entretiens et questionnaires.

L'accompagnateur est quelqu'un qui « propose », qui ne conseille pas, qui ne décide pas pour autrui. Nous pensons que le jeune, au cours de la conduite accompagnée, accède progressivement à l'autonomie et devient capable de prendre des décisions seul, en ayant conscience des risques et des enjeux. Être accompagné fait naître chez l'adolescent un sentiment de sécurité et de paix. Nous allons nous assurer qu'il n'y a pas dérive, vérifier si l'accompagnement conduit (ou non) à une dépendance psychologique. Cette tutelle peut conduire à une absence totale d'autonomie si l'accompagnateur « guide » trop le jeune, s'il ne lui laisse pas prendre d'initiatives. À l'inverse, si le processus produit une mise en confiance, le jeune se sentira plus sûr, moins hésitant. Un jeune conducteur trop sûr de lui peut être enclin à prendre des risques, sans en être conscient. Nous vérifierons si ce phénomène se produit. L'accompagnateur peut être invité, par sa conscience, à dire la loi. La relation avec l'adulte permet, à notre sens, de structurer le jeune et d'agir sur le rapport à la loi, à la règle. Il est intéressant de vérifier si l'adulte veille au respect des règles au cours de la relation, et si, après la période d'accompagnement, le conducteur respecte les règles, le code de la route, ou bien s'il prend des libertés et pourquoi.

Les parents ont au cours de la phase accompagnement un rôle particulier. Sont-ils capables de prendre de la distance, de respecter le jeune, ou sont-ils trop marqués affectivement ? Selon nous, ceci demande confirmation, il nous paraît indispensable de les entendre, qu'ils nous disent ce qu'ils ont trouvé dans cette conduite accompagnée, mais aussi ce qu'ils n'y ont pas trouvé. Il nous semble nécessaire de savoir comment les acteurs ont vécu la formation initiale : est-elle suffisante, de qualité, l'accompagnateur y assiste-t-il ?

Les rendez-vous pédagogiques devraient éveiller chez le jeune un intérêt pour la Sécurité Routière. Lorsque nous intervenons dans la formation continue des enseignants de la conduite, nous constatons qu'ils ont beaucoup de difficultés à animer des échanges, à ne pas transmettre du contenu, à utiliser le vécu des participants. S'il n'y a pas de confrontation, le jeune ne peut intégrer une attitude de sécurité. Nous supposons que les acteurs s'impliquent de façons très diverses dans cette phase. En vue de rendre le phénomène A.A.C. aussi intelligible que possible nous avons procédé à des entretiens

avec des jeunes et des accompagnateurs.

A. Les entretiens.

La conduite et la transcription des entretiens.

Nous avons décidé d'enquêter auprès d'un panel significatif de jeunes ayant suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite et d'accompagnateurs. Les entretiens ont été menés de façon semi-directive, nos intentions de recherche étant assez précises. Après avoir expliqué le cadre et le but de l'enquête, nous posons des questions autour de huit thèmes et nous laissons notre interlocuteur s'exprimer, nous n'intervenons que pour relancer la discussion. Ces thèmes sont identiques, pour les jeunes et les accompagnateurs, car le but est de recueillir leur vécu, et ils ont suivi le même cursus. Nous avons recruté les personnes que nous allions interviewer dans les établissements d'enseignement de la conduite et parmi les participants à nos stages destinés aux conducteurs désirant reconstituer leur capital points du permis de conduire. Nous n'avons procédé à aucune sélection, ni parmi les auto-écoles, ni parmi les élèves. Ceux qui ont accepté de répondre à nos questions ont été les bienvenus.

Nous avons procédé à l'interview de quelques diades : de jeunes et de leurs accompagnateurs respectifs, pour vérifier s'il y a des différences de perception entre le jeune et l'accompagnateur, alors qu'ils ont vécu les mêmes situations.

Nous disposons actuellement du témoignage de vingt jeunes, de quinze accompagnateurs et deux personnes opposées à ce genre de formation. La durée moyenne des entretiens variait entre trente et quarante-cinq minutes. Nous nous sommes limités à lancer l'entretien et à effectuer de temps en temps des reformulations de ce que venait d'exprimer la personne pour lui permettre de compléter, d'approfondir sa pensée, ou de repartir dans une autre direction. Nous posons les questions au fur et à mesure du déroulement des séances, nous avons enregistré l'ensemble sur magnétophone. Le classement des entretiens a été fait au hasard, dans l'ordre de leur transcription littérale.

Méthode d'analyse.

Cette mise en forme réalisée, nous avons retenu l'analyse thématique pour exploiter les entretiens tels que nous les avons menés. Nous avons choisi de relever les unités de sens, c'est-à-dire des thèmes et non des mots puisque nous sommes engagés dans une analyse thématique et non sémantique.

Les entretiens sur la conduite accompagnée.

Notre grille d'entretien comporte les points qui nous semblent les plus pertinents. Nous avons cherché à savoir si c'est le jeune qui souhaite conduire à seize ans, et pourquoi, ou si ce sont les parents qui prennent l'initiative. Dans ce dernier cas, l'apprenti vivra plus ou moins bien la conduite accompagnée et les effets s'en ressentiront.

Les parents ont-ils le souci de sécurité pour leur enfant, pour se rassurer, ou comptent-ils bénéficier des réductions de primes d'assurance. Selon le cas, la motivation du jeune est différente. Lui-même, est-ce par plaisir, pour faire comme les copains, ou pour apprendre à bien conduire.

Il est intéressant de connaître la perception qu'ont les jeunes et les accompagnateurs de la formation en auto école, du déroulement des leçons, en salle et en voiture. Comment voient-ils les moniteurs, l'accompagnateur s'est-il rendu aux cours, fait-il un lien avec sa mission ?

Combien de kilomètres avez-vous parcourus ? Quelle est la nature des parcours ?

Quelle est la nature des routes empruntées : route, autoroute, ville, campagne, longs parcours ou seulement petits trajets, diversifiés ou pas. Les trois mille kilomètres ont-ils été effectués.

Il est intéressant de savoir si les parents sortent « exprès » pour faire conduire leur enfant ou s'ils profitent de parcours habituels ; s'ils ont vécu des situations difficiles ; s'ils sont des accompagnateurs dirigistes ou s'ils rendent le jeune autonome ; s'ils acceptent que leur enfant conduise comme lui a appris le moniteur d'auto école, ou veulent-ils qu'il se comporte comme eux.

Pendant les deux années de conduite accompagnée, comment s'est passée la relation jeune / accompagnateur, y a-t-il des phases de rapprochement ou de conflits qui viennent « polluer » l'accompagnement. L'accompagnateur conducteur modèle : se comporte-t-il de manière différente lorsqu'il est en charge de l'éducation routière du jeune ? Nous supposons que parcourir des milliers de kilomètres ensemble ne se passe pas sans heurts. Les conflits de l'adolescent avec ses parents se reproduisent-ils en voiture, sont-ils amplifiés, ou bien la conduite fait-elle l'objet d'un consensus. L'accompagnateur peut rouler comme un conducteur expérimenté, ou jouer le rôle d'éducateur et servir de modèle, d'exemple.

Comment se déroulent les rendez-vous pédagogiques, y assistez-vous ? Ces regroupements sont une innovation. Quelle est l'implication des différents acteurs, comment les parents se comportent-ils, de façon passive ou ont-ils l'occasion de s'exprimer ? Le moniteur joue-t-il son rôle de coordinateur ?

Ces rendez-vous sont-ils utiles ? Dans quelle mesure suscitent-ils l'éveil de l'intérêt à la Sécurité Routière chez le jeune ? Avez-vous été sensibilisé ?

Ces rendez-vous pédagogiques sont-ils l'occasion d'échanger sur les vrais problèmes d'insécurité routière et de sensibiliser jeune et accompagnateur, ou s'ils sont perçus comme une formalité administrative ?

Le bilan que font les acteurs après une telle action vaut à notre sens toutes les évaluations pédagogiques, scientifiques que l'on pourrait mener. Ce sont eux qui en ont vécu tous les moments, qu'en retiennent-ils ?

Après avoir dressé le bilan, les acteurs ont certainement des choses à proposer pour améliorer le fonctionnement de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite.

Notre grille d'analyse nous rend plus particulièrement attentif aux thèmes suivants : 1. Motivations, avantages, inconvénients, 2. Formation initiale, RVP., 3. L'accompagnement : nature des parcours, distance parcourue, parcours occasionnels ou sorties exprès, la relation, 4. Points forts, bilan, propositions.

Les entretiens sur la notion de citoyenneté.

Conducteur « citoyen » est un terme polysémique qu'il convient de préciser. Pour nous, la notion s'apparente au comportement du conducteur au volant d'une automobile qui adopterait une conduite apaisée. Son attitude générale se caractérise par la prise en compte du caractère collectif du déplacement routier et l'attention particulière qu'il porte aux autres. Mais pour d'autres, cela a peut-être une autre signification. Nous allons pour cela interviewer deux responsables nationaux d'associations de victimes de la route, trois enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière, deux candidats venant d'obtenir le permis de conduire et leur enseignant, un Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, un responsable du Ministère des Transports. Nous avons retenu, en vue de leur analyse : un article intéressant d'un directeur de recherches de l'INRETS, un débat télévisé entre une Responsable d'association de victimes de la route et un pilote automobile, deux émissions de télévision au sujet de la violence au volant et une émission de radio commentant les débats d'un tribunal qui traite un accident de la route aux conséquences particulièrement graves.

Nous avons sélectionné quatre thèmes pour analyser les discours des acteurs sur la notion de citoyenneté : le respect des règles, la tolérance, l'éducation, la formation et les propositions que feront les participants.

B. Les questionnaires.

Nous avons élaboré un questionnaire destiné aux autres acteurs institutionnels : les Enseignants de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière et les Inspecteurs du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière. L'objectif est de savoir comment, eux, vivent cette formation, comment ils la ressentent. Ont-ils des suggestions, font-ils des propositions pour améliorer le système ? Les enseignants forment chaque année cent vingt cinq mille jeunes selon cette formule AAC. Leur façon de travailler a dans ce cadre considérablement évolué, notamment avec l'animation des rendez-vous pédagogiques et le partenariat avec les parents. Les inspecteurs examinent l'ensemble des candidats. Nous pensons que les deux sont particulièrement qualifiés pour nous parler de ce cursus d'apprentissage. Nous avons rédigé quatre questions ouvertes : quels sont pour vous les avantages de la conduite accompagnée ? Actuellement quels en sont les points faibles, lacunes, dysfonctionnements ? Comment pourrait-on améliorer ce cursus de formation ? Quel autre type d'apprentissage permettrait de parvenir à une conduite citoyenne ?

Nous procéderons à l'analyse des réponses en adoptant la même démarche que pour les entretiens : recherche de thèmes articulés autour de ces quatre grandes questions. Les questions ouvertes autorisant des réponses assez longues, assez développées permettent cette démarche. Nous disposons actuellement de 19 questionnaires « enseignant » et 11 « inspecteur ».

2. L'enquête sur l'accompagnement.

Nous allons nous intéresser à la phase « accompagnement » du cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile. Les textes réglementaires sont muets quant au déroulement de cette période. La conduite accompagnée a été mise en place suite à des présupposés et procède selon nous de l'implicite. Le dispositif n'ayant pas été théorisé,

en vertu de la loi du droit d'auteur.

les pratiques des acteurs doivent être très diverses ; il n'existe aucun modèle, aucune recommandation destinés aux jeunes et à leurs parents. Les pratiques d'accompagnement sont probablement fonction de l'idée que se font les accompagnateurs de la conduite et de leur rôle dans ce processus. L'arrêté du 14 décembre 1990 précise simplement que : la période de conduite accompagnée ne peut être inférieure à un an et supérieure à trois ans à compter de la date de délivrance de l'attestation de fin de formation initiale. Au cours de cette période, en vue d'une acquisition d'expérience, l'élève doit avoir conduit sur une distance de 3.000 kilomètres, accompagné par une personne âgée de vingt-huit ans révolus et titulaire depuis au moins trois ans du permis de conduire les véhicules dont le P.T.A.C. n'excède pas 3,5 tonnes.

La fonction d'accompagnateur ne peut être exercée qu'après accord de la compagnie d'assurances du propriétaire du ou des véhicules utilisés pour cet usage. Une ou plusieurs personnes peuvent assurer cette fonction.

L'assureur peut refuser cet accord aux personnes condamnées au titre des infractions suivantes : homicide et blessures involontaires (art. 221-6 et 222-19 du Code pénal), conduite sous l'emprise d'un état alcoolique, délit de fuite, refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter, conduite sous le coup d'une suspension ou d'une annulation du permis de conduire (art. L. 1^{er}, L. 2, L. 4, L. 19 du Code de la route). Le ou les véhicules utilisés pendant la période de conduite accompagnée doivent être équipés de deux rétroviseurs latéraux : l'un situé à gauche du véhicule réglé pour l'élève, l'autre situé à droite du véhicule réglé par l'accompagnateur conformément aux dispositions prévues par l'article R. 123-3 du Code de la route. Un signe distinctif autocollant ou magnétisé conforme au modèle en annexe à l'arrêté doit être apposé à l'arrière du véhicule. A ces véhicules peuvent être attelées des remorques n'entraînant pas le classement dans la catégorie E (permis de conduire un véhicule attelé d'une remorque dépassant un certain poids), sous réserve de l'accord de l'assureur.

Nous allons chercher à savoir comment se déroule concrètement cette phase d'accompagnement. Les contacts professionnels que nous avons eus depuis plusieurs années avec de très nombreux moniteurs, jeunes apprentis et accompagnateurs déterminent les idées que nous avons a priori sur cette question. Selon nous, la pratique des parents porte essentiellement sur la manipulation des véhicules et l'emplacement sur la chaussée, c'est-à-dire la première et la deuxième étape de la formation du conducteur : maîtriser la voiture à allure lente ou modérée, le trafic étant faible ou nul, et choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction. Très peu travaillent la circulation dans un trafic dense, et encore moins des situations présentant des difficultés particulières. La prise en compte des autres se situant dans ces deux dernières étapes, il nous semble qu'elle est globalement insuffisamment approfondie pour parvenir à une conduite citoyenne.

L'intervention des accompagnateurs semble relever de cette logique et porter essentiellement sur la mécanique et sur la manière de se placer sur la chaussée, de façon préventive ou pendant l'action. Les situations complexes de conduite impliquant d'autres usagers et nécessitant une analyse approfondie en vue d'une prise de décision adaptée sont selon nous difficiles à gérer pour les accompagnateurs. Il nous semble qu'ils interviennent très tôt, avant l'action, gênant ainsi le jeune et faisant obstacle à sa prise

d'autonomie. Ils prennent ensuite confiance en la conduite de leur enfant et n'interviennent plus qu'en cas de danger, mais cernent-ils vraiment cette notion de danger ? Cette attitude est aussi néfaste pour la progression du jeune qui acquiert une expérience non réfléchie, donc peu ou mal intégrée. Nous supposons qu'un nombre infime d'accompagnateurs est capable de conduire efficacement son enfant vers l'autonomie. Les jeunes qui ont suivi le cursus A.A.C. sont beaucoup sensibles à la sécurité que ceux ayant eu un apprentissage traditionnel, ils pourraient l'être néanmoins davantage avec un accompagnement d'un autre type, par exemple, du genre « prise de conscience ».

Afin de connaître la pratique des acteurs pendant la phase d'accompagnement, nous avons élaboré un questionnaire destiné aux jeunes et aux accompagnateurs. Nous l'avons transmis aux intéressés par l'intermédiaire d'exploitants d'établissements d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière. Ces derniers se sont chargés très volontiers de faire renseigner les imprimés et d'en assurer le retour. Nous avons choisi le moment où le jeune venait d'obtenir son permis de conduire : la phase « conduite accompagnée » est terminée, mais néanmoins très proche pour se souvenir de ce qui s'est passé.

Il nous est apparu intéressant de savoir qui était l'accompagnateur : le père, la mère, ou les deux, ou bien quelqu'un d'autre. La distance totale parcourue est intéressante aussi. Les jeunes parcourent-ils les 3000 kilomètres minimum requis par le dispositif, ou bien vont-ils au-delà, dans un processus d'acquisition d'expérience consolidé. De quelle nature sont les parcours : sont-ils plus diversifiés que ceux suivis en formation initiale à l'auto-école, l'accompagnement joue-t-il ici son rôle, ou bien reproduit-on la formation initiale avec ses manques.

Afin de nous enquêter sur la façon de procéder concrète des acteurs, nous demandons sur quels points portent les conseils. Nous avons décomposé la tâche de conduite en quatre thèmes : la manipulation du véhicule, la position sur la chaussée, le respect du Code de la route, et le respect des autres usagers. Ce découpage correspond sensiblement aux quatre étapes du programme de formation initiale des conducteurs. Là encore, il sera intéressant de savoir si les accompagnateurs s'attachent au déplacement véhicule dans un environnement, avec respect des règles de conduite ou bien vont-ils plus loin, avec la prise en compte, voire le souci permanent des autres usagers.

Afin de recueillir des éléments qui pourraient concourir à l'autonomisation du jeune, à son devenir de conducteur responsable, nous demandons à l'accompagnateur si les interventions se sont produites : avant l'action en prévention, pendant l'action, juste après l'action, et/ou en fin de parcours. Nous profiterons de ce questionnaire pour demander aux acteurs ce qu'ils pensent de la formation initiale, quels sont les points faibles. Effectivement, l'accompagnateur entreprend de circuler avec un jeune au volant et constate certaines pratiques : sont-elles suffisantes et adaptées pour entrer dans le processus d'acquisition d'expérience.

Nous terminons ce questionnaire par deux points d'ordre général : quels sont les avantages de la conduite accompagnée, et comment améliorer le dispositif. Nous voyons à ces questions deux intérêts : il est d'une part intéressant de recueillir l'avis des

intéressés, de savoir ce qu'ils retirent de cette pratique, peut-être auront-ils aussi des propositions à faire, il est d'autre part nécessaire qu'ils se sentent tous concernés et qu'ils sachent qu'ils ont leur mot à dire : les faire s'engager, s'exprimer concrètement nous paraît une bonne voie.

3. La conduite commentée.

Dans sa recherche : Evaluation qualitative d'un mode de formation : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (octobre 1999), Françoise CHATENET recommande d'effectuer des comparaisons entre conducteurs débutants « AAC » et formation traditionnelle. **« Ces comparaisons peuvent être abordées par des observations de comportements en situations réelles sur des fonctions particulières (anticipation, prise d'information, prise de décision). »**

L'observation de phases de conduite nous permettra de vérifier si, au niveau du comportement, concrètement, les jeunes qui ont suivi la conduite accompagnée, anticipent sur les situations, sont attentifs aux autres, adaptent leur allure en fonction de l'environnement. La prise de décision, dans une situation de conduite, a, à notre sens, un caractère bien particulier, et c'est dans ce dernier que réside la grande difficulté à prendre en compte le caractère social des déplacements automobiles⁹⁶. Le conducteur, isolé dans son véhicule, mettrait en œuvre des actions qui relèvent parfois de l'impulsivité, qui seraient de l'ordre des pulsions. On voit bien la difficulté, pour le conducteur, de concilier ces deux niveaux : d'un côté pulsion, plaisir personnel, de l'autre le caractère collectif du système routier, l'attention aux autres, qui relèvent eux, de la raison. Nous allons analyser, à travers différents moments, à travers différentes étapes particulières, l'anticipation, le risque, s'il y a anticipation précise, ce qu'il en est de l'attention aux autres. Nous ne vérifierons que cela, nous ne nous attacherons pas à tous les aspects de la tâche de conduite, nous nous centrerons sur ce qui est en lien avec notre problématique. Nous observerons un panel de jeunes ayant suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite et un autre ayant suivi une formation traditionnelle. Par comparaison, nous essaierons de voir s'il y a des choses qui sont différentes en termes d'anticipation, de prise d'information, et de décision, bref, de conduite « sécurité » chez des personnes qui ont fait la conduite accompagnée et chez les autres. Nous nous attacherons ensuite à observer la conduite et comparer les opérations mentales de jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement d'un type particulier.

Nous choisissons la formule de l'observation de soi : le conducteur dirige le véhicule et utilise la technique de conduite commentée. Il nous renseigne sur les différentes composantes de la tâche de conduite et sur le processus d'élaboration de la décision. Nous serons présent dans le véhicule, et nous examinerons les renseignements fournis par le commentaire en fonction de l'observation extérieure. Il ne s'agit pas, selon nous, d'une formulation rétrospective mais bien d'un regard porté sur un comportement primaire, de la cueillette concomitante dont parle Mohamed HRIMECH. Les commentaires

⁹⁶ PERVANÇHON-SIMONNET (M.), *L'automobile véhicule de socialité, Le lien social dans tous ses états*, Editions L'Harmattan, 1990, p.124-131.

devraient nous éclairer sur l'attention aux autres.

Nous avons recruté dans les établissements d'enseignement de la conduite automobile trente jeunes A.A.C. et trente ayant suivi une formation traditionnelle. Nous n'avons procédé à aucune sélection parmi les auto-écoles ni parmi les élèves. Tous avaient obtenu le permis de conduire depuis très peu de temps ou avaient participé au second rendez-vous pédagogique et étaient en attente de passage de l'examen pratique. Nous voulions constituer un groupe de dix jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement particulier, du type plutôt « **prise de conscience** », sensé, pour nous, rendre l'apprenti plus autonome, plus attentif. Lorsque nous expliquions aux enseignants de la conduite le profil des personnes recherchées, ceux-ci répondaient négativement, ne voyaient dans leur clientèle aucune pratique de ce genre. Nous avons contacté une centaine d'établissements, le recrutement s'est étalé sur plusieurs mois et le panel retenu est issu de huit auto-écoles différentes.

Tous les participants ont adhéré rapidement à l'exercice qui leur était proposé. Nous avons été agréablement surpris par la bonne volonté qu'ils ont manifestée. Certains étaient fiers de devenir acteurs de notre recherche. Nous avons décidé d'utiliser un véhicule muni de double commandes et de procéder personnellement à ces phases de conduite.

Pendant une demi-heure, le jeune conduit et explique ce qu'il est en train de faire, la raison pour laquelle il le fait. Au départ, nous donnons quelques instructions : circulez comme vous avez l'habitude de faire, ne changez rien, ce n'est pas un examen, commentez essentiellement les éléments que vous jugez important pour votre conduite.

Pour que notre démarche soit le plus valide possible, nous avons veillé à ce que chaque participant rencontre des situations comportant un même niveau de difficulté. Pour cela, nous avons opéré dans des villes comparables, sensiblement aux mêmes heures de la journée, privilégiant une circulation fluide à des conditions trop difficiles, voire des bouchons. Les différences de difficultés seront exploitées par les commentaires effectués à ce moment-là, ou neutralisées si nous jugeons que le cas ne présente aucun intérêt ou s'avère inexploitable quant au processus de prise de décision.

La circulation s'effectue sans aucune indication de direction, l'essentiel étant que chacun vive au minimum les situations suivantes, prévues dans la procédure d'évaluation de l'épreuve du permis B⁹⁷.

Le départ c'est mettre en mouvement son véhicule, qu'il soit déjà ou non dans la circulation,

L'arrêt c'est immobiliser ou mettre fin au mouvement de son véhicule, en cours de circulation ou pour la quitter,

La manœuvre : reculer, faire demi-tour ou se ranger en créneau, épi ou bataille,

La ligne droite : suivre la trace de la chaussée, en marche normale (le fait de changer de file ou de direction est traité dans « changement de direction »),

L'intersection : traverser un carrefour à deux ou plusieurs chaussées à niveau, ou

⁹⁷ SECURITE ROUTIERE, *Procédure d'évaluation de l'épreuve du permis B*, La documentation Française, p. 8, 1993.

s'engager dans un sens giratoire,

Le changement de direction : tourner à droite ou à gauche, réaliser une présélection, entrer ou sortir d'une autoroute, d'une voie express (le fait de se placer pour éviter un obstacle fixe ou mobile est traité dans « dépassement »),

Le virage : adapter une trajectoire au tracé de la route,

Le dépassement : prévoir, devancer, laisser derrière soi un usager ou un obstacle situé sur la même voie (le fait d'être dépassé est traité dans cette situation),

Le croisement : rencontrer un usager circulant en sens inverse, sur la même chaussée.

Nous choisissons de ne pas guider le conducteur au fur et à mesure, mais au contraire de donner des grandes indications quant aux directions à prendre. Les situations aléatoires, vécues au fur et à mesure des parcours, constitueront le principal intérêt de notre démarche. Si de trop grandes différences venaient à apparaître quant aux difficultés rencontrées, nous reprendrons un guidage momentané pour que chaque participant vive les mêmes situations, la même durée de conduite, et sensiblement le même niveau de difficulté.

Nous avons enregistré les commentaires sur magnétophone et retranscrit le tout littéralement. Nous avons néanmoins supprimé les mots parasites et reconstruit certaines phrases qui dans leur état d'origine s'opposaient à notre compréhension. Cette façon de faire produit des répétitions et parfois des phrases cliché, mais l'objet de notre recherche et la similitude des situations vécues ne peuvent nous en dispenser. Nous avons ensuite procédé à une analyse de contenu thématique. Les thèmes retenus constitueront les indicateurs d'une conduite caractérisée par l'attention aux autres. Lors de l'analyse des commentaires, nous serons particulièrement attentifs aux points suivants : bien manipuler son véhicule, la position sur la chaussée, l'importance du Code de la Route et la prise en compte des autres. Dans ce dernier thème, les commentaires des jeunes A.A.C. devraient, selon nous, être beaucoup développés que ceux des formations traditionnelles, avec notamment des indications sur la communication, l'anticipation et la prise d'indices informels pertinents pour la tâche de conduite.

4. Les études de cas.

Françoise CHATENET ⁹⁸ recommande l'introduction dans les schémas actuels de formation des nouveaux contenus pédagogiques comme l'identification des situations critiques, les problématiques spécifiques aux jeunes conducteurs dans la phase post-permis, la connaissance des facteurs du risque, des études de cas d'accidents. «

Cette démarche essentielle, qui repose sur les acteurs-relais du système formation-examen, se doit d'être appréhendée dans un temporel à long terme ; il s'agit en effet, non seulement d'élargir le domaine des connaissances liées à la sécurité routière mais aussi de modifier des attitudes et d'impulser un état d'esprit

⁹⁸ CHATENET (F.), op. cit.

qui devra être renforcé et vivifié tout au long de la vie du conducteur. » processus

Afin de valider nos hypothèses, de vérifier la portée du cursus de formation AAC, et notamment de la phase d'accompagnement, nous allons procéder auprès de jeunes ayant suivi ce type d'apprentissage de la conduite automobile et de la sécurité routière à l'exploitation d'un cas d'accident. La question centrale est la suivante : dans une situation de conduite concrète, quelle est la différence de comportement entre les AAC et les non-AAC. Nous avons posé la question de savoir si les AAC élaborent des opérations mentales différentes, notamment au niveau de la sélection des informations utiles à la tâche de conduite, si leur analyse est plus complète, plus fouillée et leurs décisions adaptées et rapides. Pour aller plus loin, nous allons vérifier pour la présente démarche s'il y a des différences entre les A.A.C. et les non-A.A.C. pour une même situation de circulation. Les premiers devraient être plus clairvoyants des véritables enjeux de la situation. Nous demanderons à l'ensemble des jeunes ce qui s'est réellement passé dans cette situation, comment le conducteur est « parvenu » à la situation d'accident, en fait quelles sont les causes de l'accident ; qu'auraient-ils fait, eux, dans cette situation ou pour éviter de se mettre dans cette situation. Les jeunes AAC, munis de beaucoup plus de connaissance dans le domaine de la circulation et de la sécurité routière, après une période d'acquisition d'expérience de conduite aux côtés d'un accompagnateur, devraient reconnaître rapidement une situation pouvant devenir dangereuse et adopter une démarche appropriée pour éviter l'accident. Sont-ils prêts à circuler en sécurité, avec une « prise de risques raisonnables » ?

Pour valider notre approche, nous allons composer un panel de trente jeunes ayant suivi la conduite accompagnée et trente ayant suivi une formation traditionnelle. Nous les recevrons dans le cadre d'établissements d'enseignement de la conduite. La sélection sera effectuée de façon aléatoire par les enseignants. Nous procéderons à l'évaluation de dix jeunes à chaque session. Pour que les jeunes ayant une formation traditionnelle ne se sentent pas « sous-formés », « ayant moins de connaissances » ou « moins compétents », face à leurs camarades AAC, il nous est apparu plus opportun d'organiser des sessions distinctes pour chaque mode de formation. Le travail en sous-groupes ne nous paraît pas être de nature à invalider ou à fausser l'évaluation de chaque participant. Un enseignant de la conduite automobile expérimenté dans l'animation des rendez-vous pédagogiques animera la séance. Nous resterons personnellement observateur, n'intervenant que si nous sommes éventuellement sollicité par un participant ou par l'animateur.

Au cours des rendez-vous pédagogiques, les enseignants de la conduite utilisent parfois des analyses de cas d'accident pour faire prendre conscience aux jeunes et aux accompagnateurs de la genèse d'un accident. En formation, les objectifs de ce type de démarche sont les suivants : comprendre ce qui amène à la situation d'accident, démontrer que l'accident dépend du système homme-environnement-véhicule (démontrer et confirmer que l'accident dépend du système), informer sur l'influence des lois physiques incontournables.

Nous n'avons personnellement pas rencontré d'enseignant pratiquant cette démarche. Les jeunes composant le panel de notre recherche nous ont affirmé ne pas avoir fait ce genre d'exercice, ni en formation initiale, ni au cours des rendez-vous

pédagogiques.

Nous allons utiliser cette approche avec des objectifs un peu différents : bien que le fait de se pencher sur un cas concret soit formateur en soi, nous allons vérifier si les jeunes ont présent à l'esprit les notions élémentaires de sécurité routière, s'ils savent rapidement identifier les risques et s'ils savent mettre en place rapidement des stratégies appropriées pour éviter l'accident. Nous avons personnellement déployé cette approche pendant six ans, auprès de conducteurs expérimentés, dans le cadre de stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route destinés aux conducteurs désirant reconstituer leur capital-points dans le cadre du permis à points. Les participants prenaient en général conscience qu'un accident a des causes multiples et qu'une prise de recul sur sa propre conduite permet d'entrevoir la notion « d'évitabilité » (ce terme est repris dans toutes les actions de prévention et de formation à la sécurité routière) Cette attitude est souvent appelée conduite préventive ou défensive.

Nous avons sélectionné comme support un cas d'accident qui porte le titre : « La voiture a chassé, je n'ai rien pu faire. » (annexe 7, page 131), car il comporte toutes les caractéristiques des accidents de jeunes. Néanmoins, nous avons volontairement choisi ce cas qui ne comporte pas le facteur alcool : une utilisation aux fins d'évaluation ne saurait provoquer une polémique. Nous pensons que les participants se sentiront plus concernés et s'impliqueront davantage s'ils se reconnaissent dans les acteurs. Il est tiré de la banque de données de l'INRETS. Ce laboratoire, basé à AIX-EN-PROVENCE, est chargé de l'étude des causes des accidents de la route. Lorsqu'un accident se produit, les chercheurs, d'origine pluridisciplinaire (techniciens de la route, psychologues, médecins, spécialistes des chocs, experts bio-mécaniques...), se rendent sur les lieux en même temps que les personnes chargées des secours. Ils procèdent à une enquête qui consiste à recueillir tous les éléments qui ont pu concourir à la situation d'accident. Tous ces « facteurs d'accident » sont répertoriés, classés en trois grandes familles : ceux qui se rapportent au véhicule, à l'environnement et ceux afférents au conducteur. De retour au laboratoire, il est procédé à une analyse fine et les chercheurs élaborent un scénario permettant de comprendre le déroulement de cet accident. Parfois, il est nécessaire de remonter assez loin dans l'histoire des personnes pour se rendre compte dans quel état d'esprit elles abordaient la conduite automobile ce jour-là.

L'analyse d'un accident pour être complète passe par un fractionnement de son déroulement en différentes situations. En balayant systématiquement trois thèmes (usager, infrastructure, véhicule), ce découpage permet de ne pas omettre de facteurs explicatifs de cet accident. Un dossier complet est rédigé et vient enrichir la banque de données. C'est donc dans celle-ci que nous avons sélectionné celui que nous allons utiliser.

Déroulement de l'action.

Nous avons procédé au recrutement au sein des établissements d'enseignement de la conduite, sur la base du volontariat, sans procéder à aucune sélection, d'aucune nature, ni parmi les auto-écoles, ni parmi les élèves. Les jeunes qui ont suivi une formation traditionnelle venaient juste d'être reçus à l'épreuve pratique du permis de conduire. Les « AAC » participaient à leur second rendez-vous pédagogique, c'est à dire

vers la fin de leur cursus de formation, ou bien étaient eux aussi, détenteurs depuis peu du permis de conduire. A chaque session nous avons regroupé en salle dix jeunes ayant suivi le cursus AAC, ou dix jeunes ayant suivi une formation traditionnelle. Un bref tour de table permet à tous les participants de faire connaissance et d'être informés des objectifs de cette séance.

Un document descriptif est remis à chacun par le formateur. Une fiche « renseignements généraux » comporte une photo nous montrant le véhicule immobilisé après l'accident ainsi que quelques informations concernant le déroulement : quelques faits précis, quelques indices intéressants mais ne permettant pas à eux seuls la compréhension. Une fiche « véhicule » nous renseigne sur le type de voiture, ses caractéristiques et son état général mécanique constaté après l'accident. Une fiche « environnement » décrit les lieux où s'est produit le sinistre ainsi que les conditions météorologiques. Une fiche « homme » s'attache au conducteur et nous précise son âge, sa profession, sa situation familiale, son expérience... Le dernier document est un plan assez détaillé des lieux.

L'animateur donne les instructions suivantes :

Vous constituez deux sous-groupes de trois personnes et un groupe de quatre, par affinités, et vous allez procéder à une recherche, comme le font les IDSR (Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière) dans la démarche REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier). Cette approche n'est pas complètement étrangère aux stagiaires, car ils l'ont abordée de façon théorique au cours de la formation initiale et au cours des rendez-vous pédagogiques. Pour cela, vous allez :

- repérer les indices, les éléments, les facteurs,
- imaginer le ou les scénarios possibles (comment ça a pu se passer)... moi, je ne sais pas, j'émet des hypothèses, je n'ai pas la science... Pour vous aussi, ce ne sera qu'un scénario, une possibilité que les choses se soient déroulées ainsi...
- proposer une ou des solutions pour que ce genre d'accident ne se reproduise pas, et dans le cas où il se produit, qu'il soit moins grave.

Le travail en sous-groupes durera une heure, un rapporteur de chaque groupe viendra ensuite exposer à l'ensemble du groupe sa « production ». Le moniteur va pour sa part se garder d'orienter leur travail. Il restera à proximité, à leur disposition pour d'éventuels conseils, supplément d'informations, afin qu'ils ne fassent pas fausse route, qu'ils ne soient pas hors sujet totalement, pour les aider à recentrer leur démarche tout en leur laissant une complète autonomie dans la collecte des indices, l'élaboration d'un scénario, et la recherche de solution.

Au cours de la restitution, l'animateur restera observateur et sera attentif aux réactions de chacun. A la fin des travaux, lorsque tous les groupes auront restitué leur démarche, en valorisant la production de chacun, il apportera éventuellement des informations s'il manque des éléments de compréhension ou si l'accent n'a pas été assez mis sur la sécurité.

La restitution devrait faire apparaître le travail des participants AAC beaucoup plus riche, plus approfondi que celui des jeunes en formation traditionnelle. Nos hypothèses préfigurent des jeunes «accompagnés » ayant bénéficié d'une démarche «prise de conscience » sensibilisés aux notions de sécurité, de risque, capables de comprendre rapidement la genèse d'un accident et de nous dire : « ***dans telle situation, on aurait dû faire ça... dans telle autre, il aurait été préférable que le conducteur se comporte de telle et telle façon, ça aurait eu telle incidence... et l'accident aurait été évité*** ».

Lors de l'analyse des productions, nous serons attentif à la pertinence des facteurs d'accident retenus, à la façon dont les jeunes expliquent en quoi un élément a pu jouer dans la production de l'accident. Nous nous attacherons à la manière dont ils vont construire le scénario, comment ils voient l'imbrication des facteurs dans la survenue de l'accident, car, finalement, c'est à ce moment là qu'ils nous diront : dans ce cas, à ce moment précis, moi, j'aurais plutôt fait comme ça. Enfin, nous détaillerons finement leurs propositions qui devraient nous confirmer ou pas qu'ils portent un regard distancié sur la circulation et la sécurité routières.

Troisième partie : analyses plurielles des effets de la conduite accompagnée.

La validité de notre recherche exige un recueil de données empiriques effectué par des démarches diverses et complémentaires.

La réalisation d'entretiens auprès de jeunes, d'accompagnateurs, d'enseignants de la conduite, d'inspecteurs du permis de conduire et de personnes engagées dans le milieu des associations de victimes de la route nous permettra de dire ce qu'est la conduite accompagnée pour les acteurs impliqués et ce qu'ils entendent par « conduite citoyenne ».

Une enquête quantitative permettra de modéliser les pratiques d'accompagnement. Seul le dépouillement d'un nombre suffisant de questionnaires peut valider la démarche. Les seuls entretiens ne l'auraient pas permis.

La caractéristique essentielle de notre recherche réside dans la mise en œuvre de phases d'observation de conducteurs. Les éclairages théoriques ont mis en évidence les différentes composantes de la tâche de conduite. La technique de « conduite commentée » donnera un éclairage sur la prise d'informations et les techniques d'analyse des jeunes dans différentes situations de conduite. Nous restons néanmoins au niveau du comportement. Une approche différente, complémentaire nous renseignera sur les attitudes, les motivations profondes non détectables en situation de conduite réelle.

Les études de cas visent à cerner les contours de la notion de « prise de risque »

chez les conducteurs. Placés dans des situations de circulation bien précises, ces derniers nous diront : dans cette configuration, j'aurais fait ceci ou j'aurais fait cela, il aurait été souhaitable d'avoir tel ou tel comportement. Chacun parle du risque encouru en fonction de la sélection des indices et des analyses singulières.

Nous avons donc prévu dans notre méthodologie une complémentarité des approches. Les entretiens renseignent sur la représentation que se font les acteurs de la conduite accompagnée et de la notion de citoyenneté. Les questionnaires permettent d'élaborer un ou plusieurs modèles d'accompagnement. L'observation de phases de conduite révèle le comportement des jeunes au volant ; nous sommes conscient néanmoins qu'il s'agit de comportements observables et que les motivations profondes échappent à l'observateur. Il est nécessaire de s'enquérir des véritables attitudes, du degré d'ancrage des connaissances et des savoir-faire. Les études de cas permettront à travers ces indicateurs de connaître ce que représente la notion de risque chez les jeunes.

A. L'opinion des acteurs.

Au-delà des théories de référence, au-delà de nos connaissances, de notre opinion personnelle, quelles sont les représentations des personnes impliquées dans le cursus d'Apprentissage Anticipé de la Conduite ? Que représente pour elles la conduite citoyenne ? L'analyse des entretiens nous permettra de confronter ce que disent les auteurs, ce que devrait être en théorie la conduite accompagnée et l'idée que se font les acteurs, ce qu'est, autrement que de manière formelle la conduite accompagnée.

1. La conduite accompagnée en action.

Nous avons mené des entretiens avec 20 jeunes A.A.C. (annexe 2, page 26), 15 accompagnateurs et deux personnes qui se déclarent contre cette façon d'apprendre à conduire, qui ne souhaitent pas s'engager avec leur enfant, qui ne s'en sentent pas capables (annexe 1, page 3.)

Notre grille d'analyse thématique nous rend attentif aux points suivants :

- | | |
|---|----|
| Motivations, avantages, inconvénients de l' A.A.C.. | 1. |
| Formation initiale, Rendez-Vous Pédagogiques. | 2. |
| L'accompagnement : nature des parcours, distance parcourue, parcours occasionnels3. ou sorties exprès, la relation. | |
| Points forts, bilan, propositions. | 4. |

1.1. Motivations, avantages, inconvénients.

Enjeux de la Conduite Accompagnée.

Sous cette rubrique, nous trouvons ce que représente la conduite d'une voiture pour un jeune de seize ans. Viennent ensuite les avantages, parmi lesquels l'expérience, les situations vécues. Apparaissent enfin les motivations des parents qui cherchent à se rassurer et les jeunes qui apprécient la confiance de l'adulte.

La conduite et ses représentations.

« Pour nous, la voiture c'est un outil pour se déplacer. »

« Pour moi, une voiture, c'est un moyen de locomotion, c'est un outil de travail... »

« Pour moi, la voiture est un moyen de transport... utilitaire... dans le contexte routier »

Dans leur discours, les accompagnateurs présentent la voiture réduite à une fonction utilitaire, à un objet utile. Ils réfutent tout ce qui serait de l'ordre des émotions, du plaisir. Une exception : **« Ce sont des trajets utilitaires, mais j'y prends plaisir quand même. »** Le plaisir est présent, mais l'aspect utilitaire le précède tout de même.

« La conduite c'est un plaisir... c'est une forme de liberté, ça donne l'impression d'être libre, quoi ! »

« On a envie de partir tout seul... dans sa voiture... tout seul sur la route... j'aime bien conduire parce que je suis seule dans ma voiture. »

« La voiture, je m'en sers par plaisir... la liberté, être autonome. »

« Vers la fin, j'ai trouvé le temps un peu long, toujours sortir avec les parents ! »

Pour un jeune de seize ans, la conduite d'une voiture représente le passage à l'état adulte, le plaisir, l'autonomie, la liberté. Il peut se rendre où il veut et aspire à partir seul. Pour lui, conduire c'est se dégager des contraintes, de la tutelle des adultes. En circulant, même accompagné, il ressent ces impressions.

Nous retrouvons chez ces jeunes ce que représente la voiture dans l'imaginaire de leurs aînés de dix-huit ans qui ont eux-mêmes hérité d'une représentation collective, sociale. Pour l'ensemble de ces adolescents, la conduite, le permis de conduire, restent le moment le plus fort de la vie. Plus important que les diplômes, que le bac, plus important que la première expérience sexuelle (dixit...), la première approche de la route se doit d'être canalisée, accompagnée.

Avantages : l'expérience.

« L'avantage, c'est qu'on a vu plus de situations, en plus, on a peut-être évité des accidents ou des accrochages. La conduite c'est une expérience, donc... »

« On acquiert une expérience. Quand on part après dix heures ou quinze heures de conduite, on ne sait pas conduire... on n'arrive pas à juger. »

« L'avantage de cette façon d'apprendre, c'est l'expérience : les jeunes ont déjà vécu tout un tas de situations et ils ont pris l'habitude de réagir comme on leur a dit de faire. »

Jeunes et accompagnateurs considèrent que l'expérience, le nombre de situations vécues constituent un atout majeur pour une conduite en sécurité. Ils estiment qu'au terme d'une formation traditionnelle, « on ne sait pas conduire ».

Les jeunes apprécient en ce sens la présence de l'accompagnateur. « **On profite aussi des conseils des anciens qui conduisent depuis longtemps, ils apportent aussi quelque chose** » ; « **On peut dire que l'accompagnateur lui passe son expérience, déjà... ce n'est pas une mince affaire** ». Ils sont conscients que conduire, c'est « juger », et que l'adulte aide, par ses conseils, à la construction du jugement chez le futur conducteur : « **on n'est pas toute seule, par rapport à une situation nouvelle, les parents sont là, derrière, pour aider, justement à anticiper.** »

Ils abordent des situations concrètes : « **Ils nous freinent, je pense que c'est bien... après je pense qu'on va moins vite** ». « **Surtout par exemple quand on sort d'un stop, il y a moins d'hésitation** ». « **Ceux qui ont appris à dix-huit ans n'ont pas la notion du risque... même au niveau de l'attention, ils sont trop distraits, pas assez centrés sur leur conduite** » .

Parents rassurés, jeunes en confiance.

« **Ça me mettra en confiance de voir comment il conduit quand je suis avec lui, quand mon mari est avec lui. Après, on appréhendera moins de le lâcher, à 18 ans, tout seul en voiture ; ça a un côté sécurisant** » .

« **Je sais à peu près comment elle va réagir, je me ferai peut-être moins de souci. Ce n'est pas dit, mais j'aurai moins de souci** » .

« **Pour nous, c'est rassurant, on peut leur faire confiance, on les a vus faire pendant deux ans, on se dit qu'ils peuvent mieux s'en sortir** » .

« **Maintenant, en l'ayant vu conduire, je suis plus confiant, plus serein quand il roule seul** » .

Etre parent d'un adolescent qui va accéder à l'autonomie et s'engager seul, sur la route au volant d'une voiture, entraîne une certaine préoccupation. Celle-ci est exprimée de façon plus ou moins intense, mais tous les accompagnateurs craignent que leur enfant prenne des risques et « ait un accident ». Les mots utilisés ne concernent pas le jeune, mais bien eux-mêmes : « **Ça me sécurise, j'aurai confiance, c'est rassurant, je serai plus serein...** » Il est légitime qu'un parent ait le souci de la sécurité de son enfant, mais les situations concrètes ne sont pas abordées, rien ne permet de dire que le fait d'avoir accompagné le jeune soit le gage d'une plus grande sécurité. Le résultat de l'accompagnement apparaît comme quelque chose de magique, un élément qui viendrait préserver le jeune. « **Je sais à peu près comment elle va réagir, je me ferai peut-être moins de souci. Ce n'est pas dit, mais j'aurai moins de souci.** » Derrière ces mots, nous comprenons : « **je ne suis pas sûre que, seule au volant, elle va réagir comme je l'ai vue faire pendant deux ans, mais on peut dire que j'aurai tout fait, en tout cas, le maximum que je pouvais faire pour qu'elle conduise en sécurité** » .

« **Oui, un adulte qui nous prête la voiture, c'est... ça fait peur au début** » .

« **Avec les parents, en plus, on a confiance, on se permet plus de choses qu'avec un moniteur...** »

« Mon grand-père, il est relativement jeune, il a soixante-trois ans, j'ai l'impression qu'il a plus confiance. Moi aussi je lui fais plus confiance à lui : si lui il me dit de ralentir, je le fais car il doit y avoir un danger ».

Confiance, (latin *confidencia*, de *fides*, foi) : assurance qu'inspire la personne ou la chose à qui l'on se fie. Ferme croyance en la probité de quelqu'un. Se sentir en confiance, sans crainte. Probité : droiture de cœur qui porte à l'observation stricte des devoirs de la justice et de la morale. Les adolescents sont touchés par le fait qu'un adulte leur prête la voiture et apprécie la confiance qu'on leur accorde. Cette confiance, ils en sont demandeurs, pour se sentir à l'aise et apprendre à circuler dans de bonnes conditions. En retour, ils accordent la leur, ce qui n'est pas une mince affaire. Nous pouvons affirmer que c'est un des rares domaines, peut-être le seul, où cela se produit. Partout on parle de conflit de générations, de manque de communication. Les adultes affirment que les jeunes ne sont plus comme avant et ces derniers ne se reconnaissent pas dans la société que nous leur offrons. Ce conflit n'est pas récent : **« Cette jeunesse est pourrie, les jeunes sont malfaisants et paresseux. Ils ne seront jamais comme la jeunesse d'autrefois ; ceux d'aujourd'hui ne sont pas capables de maintenir notre culture (...) »** . Ces propos sont ceux d'un prêtre enseignant mésopotamien vers 3000 avant Jésus-Christ ! Si la conduite accompagnée permet une amorce de rapprochement et une confiance réciproque, nous sommes en présence d'un phénomène dont les effets dépasseront largement le cadre de la conduite automobile.

« Maintenant, quand je sors, mes parents me sentent plus en sécurité, car ils m'ont vue conduire pendant deux ans » .

« Mon père trouvait que c'était mieux de faire des kilomètres avec eux, pour voir un peu comme on conduit, ça le rassure un peu » .

« Ça a surtout créé une confiance, c'est-à-dire qu'après, je prenais la voiture à dix-huit ans, je sortais au bal le samedi soir, ma mère elle dormait... et le paternel aussi » .

Les parents sont préoccupés par la sécurité de leur enfant. Les jeunes sont à l'écoute de ce souci et sont conscients de la complexité d'une relation parent / enfant. Ils s'engagent dans cette conduite accompagnée en sachant qu'elle aura pour effet de rassurer les adultes. Dans ces conditions, nous pouvons nous poser la question suivante : qui accompagne l'autre ? Est-ce l'adulte qui veut faire vivre à son enfant un maximum de situations de conduite, lui faire acquérir de l'expérience dans un cadre relativement protégé ? Ou est-ce le jeune qui circule pendant deux ans pour rassurer le parent, lui prouver qu'il peut conduire en sécurité, lui donner confiance ? La réponse n'est pas simple car il y a un peu de tout cela dans l'accompagnement. Le partage de confiance et d'écoute nous indique que nous sommes en pleine réciprocité éducative⁹⁹ . Le jeune apprend en circulant, il apprend à connaître l'adulte qui lui accorde sa confiance et l'accompagnateur « apprend d'apprendre » , sur l'adolescent et sur lui-même.

Globalement, l'ensemble des accompagnateurs recherche dans ce cursus d'apprentissage la possibilité de faire confiance à l'enfant. Finalement, ils nous disaient au

⁹⁹ LABELLE (J-M.), *La réciprocité éducative*, P.U.F, 1996.

départ : l'A.A.C., ce n'est pas seulement parce que ça revient moins cher, c'est autre chose que des motivations matérielles. Il s'agit, on peut dire, de considérations humanistes qui se jouent. Nous retrouvons les déclarations du départ : **« J'ai choisi la conduite accompagnée, j'ai procédé de la sorte car je me rends compte qu'il faut aller au-delà de la manipulation du véhicule, il y a tellement d'accidents avec les jeunes, j'ai voulu faire partager mon expérience »** .

On leur apprend la sécurité.

« Le point sur lequel je devais intervenir souvent, c'est le manque de prévision. C'est tout à fait clair, c'est l'anticipation des choses. C'est la première chose que je lui ai apprise, regarder loin devant, et les rétroviseurs, tout le temps » .

« Il y a des choses qui ne peuvent s'apprendre que par l'expérience, par exemple, je ne sais pas... l'anticipation, dans certaines circonstances » .

« Leur grand défaut, en sortant de l'auto école, c'est vrai, ils n'anticipent pas assez. Ils arrivent trop vite... Là, c'est notre rôle de les sensibiliser à ça » .

Les accompagnateurs pensent que leur rôle consiste à enseigner au jeune la sécurité, le moniteur parle plus de la manipulation du véhicule. Cela se traduit notamment par une situation concrète, l'arrivée sur un obstacle. Ils trouvent que les adolescents « n'anticipent pas assez », et vont trop vite, freinent beaucoup trop tard, au dernier moment. Nous discernons ici plusieurs éléments. Pour un conducteur expérimenté, il est très difficile de changer de place, de se retrouver à droite. Nous voyons les choses différemment et trouvons généralement que la voiture roule bien assez vite. Cela vient du fait que nous ne percevons pas les mêmes indices que celui qui conduit, que nous n'aurions pas pris les mêmes décisions, que nous n'avons pas le même style de conduite. Si, de plus, celui qui est au volant est son enfant, le « passager » est doublement impressionné : par l'allure de la voiture, il a l'impression qu'elle ne pourra pas s'arrêter, mais aussi par la façon de faire du jeune. L'accompagnateur se dit que si le jeune agit ainsi en sa présence, il aura le même comportement lorsqu'il circulera seul au volant. De ce fait, l'adulte fait « anticiper » l'adolescent, c'est-à-dire regarder plus loin, prévoir, et ralentir plus tôt. Cela contribue aussi à rassurer le parent, pendant la phase accompagnement et lorsque le jeune conduit seul. Dans certains cas, l'apprenti conducteur va peut-être trop vite, n'anticipe pas assez, mais il est difficile de faire la part des choses et de tenir compte des différences de perception selon qu'on est au volant ou non. Les jeunes adhèrent à cette idée et affirment avoir fait des progrès : **« C'est vrai qu'au début mon père freinait avant que je freine, maintenant j'ai une bonne anticipation, ça ne marche pas mal ! »** , **« J'ai fait de nets progrès sur l'anticipation, dans certaines situations... on voit plus grand, on va chercher d'autres informations »** .

De façon plus large, les parents apprennent au jeune la sécurité et donnent de l'assurance, de la responsabilité :

« Je trouve qu'avec les parents, on leur apprend plus la sécurité » .

« Ça sert à lui donner de l'assurance...pour qu'elle puisse affronter la route avec le maximum de chance... et le maximum de responsabilité » .

« J'ai l'impression qu'ils se responsabilisent par rapport aux parents » .

Les adultes préfèrent sentir le jeune moins hésitant au volant, plus sûr de lui, car ils craignent qu'il soit désarmé, débordé, incapable de faire face à une situation difficile. L'accompagnement conduit le jeune, selon eux, à adopter un comportement responsable. Nous avons ici les premiers éléments de la notion de citoyenneté : être attentif à soi, attentif aux autres, et nous commençons à entendre parler de prise de risque raisonnable.

Les inconvénients.

- « Un inconvénient à cet apprentissage, peut-être qu'on peut se sentir plus sûr que les autres... c'est quand même bien ».
- « Le gros inconvénient de la conduite accompagnée, c'est que ça donne confiance en soi : donc ça donne de la vitesse, automatiquement ».
- « On a l'impression qu'on a toujours conduit, on est trop confiant, on se permet par exemple d'aller un peu plus vite que la personne qui n'est pas sûre d'elle ».
- « On se sent tellement sûr de soi, qu'on va beaucoup trop vite. C'est peut-être l'inconvénient du système, on est trop sûr ».
- « Ça doit pas être fait pour tout le monde, il y a certainement des gens, ça leur convient bien, ils s'entendent peut-être. Et d'autres, bon, c'est pas la peine ».

Les jeunes voient à la conduite accompagnée un inconvénient : ayant pris de l'assurance, de la confiance en soi, ils sont conscients qu'ils roulent vite, plus vite que leurs camarades qui apprennent à conduire à dix-huit ans. Dans leur esprit, le lien entre la vitesse et les accidents semble clair. Etre sûr de soi constitue pour eux un élément négatif. Nous ne retrouvons pas cet argument dans les entretiens avec les accompagnateurs. Pourquoi ? Peut-être leur semble-t-il normal, naturel, de conduire vite lorsqu'on est sûr de soi, à l'aise au volant. De toute évidence, eux ne font pas le lien entre vitesse et insécurité.

Nous pouvons développer ici l'opinion des personnes qui prennent position contre la conduite accompagnée. Les oppositions sont de deux natures. La première réside dans une méconnaissance totale de la particularité du processus d'apprentissage A.A.C. Nous avons transcrit une seule interview d'un conducteur hostile à la conduite accompagnée, mais il n'est pas rare de rencontrer ce genre d'argumentation. L'ensemble de ces interlocuteurs s'est fait une opinion basée sur le fait que la conduite accompagnée consiste à remplacer le système auto-école et que les parents jouent le rôle d'un moniteur. Les à priori se comprennent aisément. Comment circuler avec un jeune qui n'a suivi aucune formation pratique et n'a aucune connaissance des règles élémentaires du Code de la route ? Généralement une explication assez brève et synthétique du dispositif suffit à les convaincre et parfois à les rallier à ce cursus. Néanmoins quelques exceptions persistent dans leur position. La seconde opposition est d'une autre nature. Il s'agit de personnes qui se sont renseignées et qui connaissent parfaitement le dispositif. Les principaux arguments sont différents des précédents, ils consistent notamment à se déclarer incapables d'accompagner. Il s'agit en général de conducteurs peu sûrs d'eux, qui ne veulent pas transmettre leur fébrilité au volant, ou alors d'automobilistes qui se déclarent « bons », mais qui ne veulent pas prendre en charge l'éducation routière de

leurs enfants, qui ne se sentent pas investis de cette mission. Ils préfèrent confier cette tâche à des professionnels.

Parcourir ensemble au minimum trois-mille kilomètres afin que le jeune accumule de l'expérience nécessite une relation saine. Nous l'avons constaté dans la majorité des cas. Parfois, c'est l'occasion de resserrer les liens, de renouer le dialogue et d'apaiser les tensions qui ont pu naître ailleurs. Il ne faut cependant pas affirmer que la conduite accompagnée peut remédier à tout. Le témoignage du jeune qui a quitté ce cursus de formation est édifiant. Les protagonistes conscients des difficultés qui vont se présenter à eux ne s'engagent pas dans le système. Ceux qui n'ont pas été assez clairvoyants sont contraints de l'abandonner.

1.2. La formation initiale, les R.V.P.

« Ces rendez-vous sont surtout utiles pour les accompagnateurs... pour le jeune, non, lui, il s'ennuie un peu, il lui tardait de partir ! »

« Le jeune, non, pour lui, ça ne sert pas à grand chose » .

« C'était surtout eux qui discutaient, nous on écoutait. J'ai trouvé le temps un peu long, mais enfin, non, pas vraiment utile ! »

« Mes parents étaient là aux deux rendez-vous, c'était surtout eux qui parlaient » .

Au cours des rendez-vous pédagogiques, les jeunes ne s'expriment pas. Ils préfèrent laisser les adultes discuter entre eux, par peur de parler, de donner leur avis, d'être désapprouvés par leurs parents ou par le moniteur. Parler en public est fragilisant, les conditions ne sont pas réunies pour que les jeunes prennent le risque de se dévoiler. Il est dommage que les jeunes ne puissent partager leurs expériences. Ils sont privés de l'occasion de confronter leur vécu de conduite, leur perception des situations et risquent d'avoir du mal à intégrer leurs apprentissages. Adultes et adolescents reconnaissent que ces réunions sont surtout utiles pour les accompagnateurs, qui échangent avec le moniteur.

« On fait le point avec le moniteur... car il y a certaines choses qu'on ne lui a pas dites, par ignorance » .

« Le moniteur a du mal à remettre de l'ordre dans tout ça ! »

« Oui, on peut dire que c'est utile, ça permet de discuter, de se mettre d'accord une fois pour toutes » .

« Les parents et le moniteur ne sont jamais d'accord, c'est utile pour mettre tout le monde d'accord » .

Jeunes et accompagnateurs considèrent que les rendez-vous pédagogiques permettent de faire le point avec le moniteur. Ce dernier est perçu comme un médiateur, celui qui va « mettre tout le monde d'accord ». Selon eux, la relation d'accompagnement nécessite, à un moment donné, un regard, un avis extérieur. Ce regard ne va pas faire évoluer les positions de chacun pour trouver un compromis, un terrain d'entente, mais va bien trancher, dire ce qu'il convient de faire.

« Les rendez-vous pédagogiques, très bien, le moniteur, sympathique, a posé des questions, m'a dit ce qu'il fallait que je fasse » .

« La monitrice savait exactement comment ça avait été mis en place, entre lui et moi... et à partir de là, ce qui allait, ce qui n'allait pas ! »

« L'utilité, oui, je pense que c'est utile, mais je me demande s'il ne faudrait pas dispenser une formation aux parents avant de commencer, pour qu'ils sachent leur rôle, ce qu'on attend d'eux » .

Les accompagnateurs ont une idée relativement floue de leur rôle. Ils improvisent, organisent la phase accompagnement « au feeling », selon la représentation qu'ils se font de cette fonction. Ils sont demandeurs d'éclaircissements et profitent des réunions périodiques pour faire appel au moniteur, discuter et préciser ce qu'ils doivent faire, comment ils peuvent s'y prendre. Derrière leurs propos, le moniteur dirige encore la formation, comme autrefois, où l'on confiait le jeune à l'auto école et on lui faisait confiance pour former le futur conducteur, sans porter un regard sur le nombre d'heures, les objectifs ou le contenu. Les adultes ne prennent pas totalement en main l'éducation routière de leur enfant : **« Les parents doivent savoir ce qu'on attend d'eux »**. Qui attend de qui ? Comme si une instance supérieure imposait aux parents, qui l'acceptent, (car elle doit savoir, cette instance, ce qui est bon pour eux), ce que doit être un accompagnateur et comment il doit agir avec l'adolescent.

Les R.V.P. sont utiles aux parents et aux jeunes.

« Ça a permis d'enlever pas mal d'idées reçues aux parents » .

« Ça permettait aux parents de se remettre en question » .

« A moi ces rendez-vous ne m'ont pas apporté grand chose, peut-être à mes parents, ils ont posé quelques questions, discuté un peu » .

« Mes parents ont beaucoup apprécié ces rendez-vous pédagogiques » .

Pendant le déroulement de ces rendez-vous pédagogiques, nous constatons que les jeunes participent peu, ne s'expriment que rarement. En présence de conducteurs expérimentés, ils paraissent déphasés, à court d'arguments. La participation paraît plus facile aux parents. Les enfants en déduisent que ces réunions sont surtout utiles aux adultes. Concrètement, il est permis de penser qu'en ayant entendu les arguments des uns et des autres, les conseils du moniteur et les divers points de vue, les jeunes se forgent une opinion sur les questions de circulation routière et de sécurité. Ces interactions sociales font évoluer son opinion au-delà de simples transmissions de connaissances. Elles prennent en compte les expériences de chacun ainsi que les conditions d'acquisition de cette expérience.

Les R.V.P. permettent de « recadrer les choses » .

« Il y avait déjà quelques mauvaises habitudes qui commençaient à s'ancrer » .

« Les mains sur le volant, la position sur la chaussée, le clignotant oublié ou tardif » .

« Le moniteur insiste sur une vue panoramique et le fait de prévenir les autres de ses intentions » .

Au cours de la phase pratique des rendez-vous pédagogiques, le moniteur observe la conduite du jeune. A cette occasion il relève les défauts, les mauvaises habitudes qui auraient pu s'installer. Depuis les débuts de l'automobile, c'est la première fois qu'un «conducteur expérimenté» est observé. Auparavant, l'enseignant était en contact avec son élève, l'inspecteur des permis de conduire observait le candidat. Celui-ci obtenait son «carton rose». Ce conducteur pouvait conduire une cinquantaine d'années sans observateur, sans rendre des comptes à personne. Nous pointons bien ici la difficulté pour l'enseignant de la conduite dans cette action d'observation. Il doit faire preuve de beaucoup de discernement pour relever les choses importantes du point de vue de la sécurité et passer au second plan des actions pas très «académiques» vues de la formation initiale ou de l'examen du permis de conduire, mais qui n'ont pas ou peu d'incidence sur la circulation. Par exemple, une main mise furtivement à l'intérieur du volant n'a aucune conséquence sur la conduite. Par contre un défaut d'observation ou d'anticipation fausse la perception. Il en découle une opération mentale incomplète et donc une action qui peut être inappropriée à la situation.

Le moniteur joue le rôle d'arbitre.

« C'est l'occasion de nous mettre d'accord » .

« Mon père n'avait pas envisagé ça. Il s'est aperçu qu'il faisait une erreur » .

« Quand on a parlé pendant les rendez-vous, ça a permis de clarifier un peu les choses » .

« Cela a contribué à une certaine harmonie dans nos rapports sur la route car je craignais un peu les heurts » .

Au cours des rendez-vous pédagogiques, le moniteur joue un rôle essentiel. D'une part il met l'accent sur les contenus (réglementation, circulation, sécurité...). Cela permet d'harmoniser les points de vue, les opinions. Il s'attache d'autre part à minimiser les conflits qui pourraient surgir entre jeunes et accompagnateurs, en précisant notamment les rôles de chacun.

Pour Bertrand SCHWARTZ ¹⁰⁰ à travers des expériences multiples, on peut constater des quantités de dysfonctionnements. **« J'ai aussi pu établir qu'il est possible d'utiliser ces dysfonctionnements dans une démarche pédagogique, à des fins de formation. Chacun fait quotidiennement l'expérience de dysfonctionnements et en tire leçon pour l'avenir »** . La pédagogie du dysfonctionnement porte sur de telles situations dans leur dimension collective. Face à une difficulté, une résistance, un aléa, vous allez trouver une recette qui vous convient et correspond à la situation rencontrée. C'est une création d'intelligence qui présente cependant l'inconvénient d'être opératoire dans un cas particulier. L'idée de la pédagogie du dysfonctionnement est d'en tirer un profit collectif. Elle instaure pour cela un espace de réflexion collectif : chacun donne son analyse, mais aussi sa recette, et chacun réfléchit sur ce qui s'est passé, sur l'incident et sur la remédiation inventée par une ou quelques personnes. Dans un second temps, le formateur introduit un concept qui permet de relativiser la pertinence des recettes imaginées, et qui est suffisamment éclairant pour permettre d'éviter d'autres

¹⁰⁰ SCHWARTZ (B.), *Moderniser sans exclure*, La Découverte, 1995.

dysfonctionnements et surtout d'intégrer un savoir nouveau.

L'enseignant, sensibilisateur à la sécurité routière.

« On est sensibilisé par rapport à la vitesse et à l'alcool » .

« On nous a parlé de sécurité, en fait on nous a sensibilisé sur les dangers au volant, comme la vitesse, l'alcool » .

« Il y a une remise en question car les parents réalisent un certain danger dont ils n'avaient plus conscience » .

« Ces rendez-vous m'ont ouvert les yeux sur la conduite » .

Si les rendez-vous pédagogiques sont animés par l'enseignant de façon à faire participer, à faire s'exprimer tous les acteurs, il s'agit d'une véritable sensibilisation aux problèmes de sécurité. Nous assistons à une prise de conscience des véritables dangers de la route. Lorsque l'enseignant mène ces rendez-vous comme un cours de code, lorsqu'il se contente de transmettre des informations, aussi justes et aussi importantes soient-elles, il est permis de se questionner sur la véritable portée de sa démarche. Les participants avouent trouver le temps long et douter de l'efficacité de tels procédés. Les pouvoirs publics avaient pensé ces rendez-vous comme de véritables animations autour de sujets de sécurité routière. Lorsque l'enseignant applique la conduite accompagnée dans l'esprit même où elle a été pensée, il procède de la même manière que lors des stages prévus pour la récupération de points dans le cadre de la Loi sur le permis à points. Dans ce cadre là c'est bien une prise de conscience, un véritable changement des mentalités sur la route qui sont visés.

1.3. L'accompagnement.

Les conditions de circulation.

« L'avantage, c'est qu'on roule le jour, la nuit, sous la pluie, par brouillard... à l'auto école on ne peut pas faire tout ça. »

« Elle nous a vus rouler de nuit, elle nous a vus rouler sur la neige, sous la pluie, après je lui dis : je prends la voiture, pas de problème, quoi, j'avais les clefs tout de suite. »

« Le premier a dû faire quatre mille cinq cents kilomètres, par tous les temps... »

La circulation dans des conditions atmosphériques difficiles a, aux yeux des acteurs, une importance considérable, car ils la jugent dangereuse. Le fait d'avoir été confronté à ces situations leur semble primordial et tous se disent plus confiants pour l'avenir. C'est le reproche généralement exprimé par les conducteurs à la formation en auto école : on ne vit pas ces conditions et on se trouve en difficulté, ensuite, seul sur la route.

La relation jeune / accompagnateur.

« Cette période a permis de beaucoup discuter ».

« On a d'excellentes relations avec mes deux filles... mais malgré tout, ça a peut-être renforcé ».

« On discute de tout et n'importe quoi, ça n'a pas eu d'incidence » .

Lorsque le dialogue est ouvert entre parents et enfants, la conduite accompagnée n'a pas d'incidence sur la relation. Elle peut néanmoins renforcer les choses ; ce peut être un moment, un endroit privilégié pour discuter et renouer des liens qui s'étaient distendus : **« Il n'y a pas eu de moments de friction, parce qu'il était convenu qu'il ne fallait pas qu'il y en ait... dès le départ »**.

Au fil du temps, on peut aussi constater une évolution : **« Au début on ne parlait que de conduite, mais après, au cours des voyages, on a eu l'occasion de parler de tout, ça a certainement renforcé des choses, des sujets qu'on n'aurait certainement pas abordés sans ça »**. Derrière ces propos, nous décelons deux idées : au fil des kilomètres, de l'acquisition d'expérience, de la confiance, le jeune peut soutenir une conversation et parler de chose et d'autre sans incidence sur sa conduite ; en outre, la relation jeune / adulte évolue, et, se sentant écouté, à l'aise, l'adolescent aborde des sujets qui d'habitude ne sont pas au centre des discussions.

– **« Ce que j'ai remarqué, moi, c'est que je pensais que ce serait un gamin qui roulerait très vite en voiture, en fait, c'est faux »**.

– **« Je ne le connaissais pas sous l'angle conducteur, mais je me suis rendu compte qu'il est très raisonnable, comme dans la vie »**.

Circuler pendant deux ans avec son enfant permet à l'accompagnateur de découvrir certains traits du caractère de l'adolescent, de le voir sous un jour différent et peut-être avoir avec lui une relation différente.

– **« Je vois, avec mon père, ça allait tout seul... avec elle, il faut accélérer... parfois je me fais crier dessus »**.

– **« Mon paternel, c'est un angoissé, il est comme moi, il intervenait souvent...c'est stressant, c'est affolant, même »**.

– **« Mon père avait plus confiance en moi, ma mère, elle, est un petit peu stressée »**.

– **« Mes parents, je crois qu'ils ont peur, ils me stressent complètement et je ne fais que des bêtises au volant »**.

Les jeunes ont besoin de calme, d'être à l'aise au volant. Si l'adulte intervient trop souvent, ils le sentent stressé et sont déroutés. Ils traduisent cela par un manque de confiance. Le premier rôle de l'accompagnateur est bien de mettre l'adolescent en confiance : tous les parents peuvent-ils le faire ?

– **« Je préférais conduire avec mon père, il me donnait plus d'initiative »**.

– **« Je préfère avec ma mère, car elle me retient moins... moi j'aime conduire comme les jeunes »**.

– **« J'aime bien prendre l'initiative, quoi, aborder le sujet. Au début, j'étais souvent frustré pour ça »**.

– **« Je sais, je ne laissais peut-être pas assez d'autonomie, mais vous savez, c'est drôlement impressionnant »**.

L'adolescent préfère circuler avec un parent ou l'autre. Le critère le plus important, pour lui est l'initiative, l'autonomie. S'il se sent trop bridé, trop surveillé, trop guidé, il pense que l'adulte ne lui fait pas confiance. Les accompagnateurs affirment faire des efforts pour éviter d'intervenir trop souvent, mais avouent que c'est très impressionnant, surtout au début. Il est apparemment difficile de trouver un compromis : laisser l'initiative au jeune, mais assurer néanmoins la sécurité. Un dialogue permanent et une écoute attentive du jeune devraient aider à vivre cette période.

Un moment privilégié.

Geneviève JURGENSEN parle de la façon dont s'est déroulée la conduite accompagnée, très inégale suivant l'état dans lequel elle se trouvait, elle. « ***Autant, quand je me suis laissée forcer le volant, je suis là grrr...*** » .

« ***Si on s'est mises d'accord toutes les deux et qu'on se dit « ça va être chic, elle n'a que seize ans, je suis fière, elle est au volant », à ce moment-là je peux être parfaite. C'est bien, elle est en confiance, moi je sais qu'on ne risque pas grand chose, à la vitesse où elle va.*** » Elle trouve, que si on le fait bien, c'est un moment de réconciliation. C'est un moment privilégié pour rétablir un dialogue rompu. Par exemple, le fils qui rencontre de vrais problèmes scolaires a pu être mis en valeur car il conduit très bien, c'est quelque chose d'un peu réconciliateur, un peu guérisseur dans une famille, en tous cas, c'est bon pour tout le monde.

Jalousie : lors des parcours en famille, la fille conduit à côté de son père. « ***Je les voyais trôner devant, bavarder et tout, et moi j'étais reléguée derrière avec le petit et je me disais que ce n'est pas ma place, ma place elle est devant. Et donc il y avait un côté peut-être même de jalousie un peu, de rivalité*** ». La maman percevait cette situation comme si la fille prenait sa place auprès de son mari. Sa place d'adulte, d'une part devant, mais aussi sa place d'épouse.

Recul sur la pédagogie : « ***Au fond ça m'a vite énervée de voir que Mademoiselle se met au volant et ensuite attend que je fasse tout le boulot barbant qui est de dire « il y a une bifurcation à tel endroit », pour aller à la campagne quand on ne sait pas exactement le chemin... C'est un peu facile ! C'est très agréable de conduire, le seul aspect un peu fastidieux c'est de préparer son trajet justement*** » ..

Effectivement, dans ce cas l'accompagnateur prend en charge une partie de la conduite, il ne participe pas ou peu à la responsabilisation du jeune. Pour une plus grande efficacité pédagogique il eut été préférable de lui dire : « Tu veux conduire, alors prépare ton parcours ». Des moments de découragement : « C'était des moments d'énervement, je lui disais « mais, enfin arrête-toi, tu as bien vu ! ». Il y a un moment, on ne comprend pas ce qui se passe. On s'énerve soi-même ». S'apercevant qu'un jeune conducteur possède un temps de réaction relativement long et ne prend pas toujours la décision la plus appropriée, l'accompagnatrice a tendance à se désoler.

Néanmoins, elle se rend compte, en voyant conduire sa fille, que ça demande beaucoup de maturité, de se dire, tiens j'ai loupé l'embranchement, il faut que je cherche tranquillement un endroit où je vais pouvoir reculer et tourner, où c'est autorisé, où c'est faisable. Globalement, l'accompagnement demande des efforts constants, une prise en compte du jeune, de ses possibilités et une maîtrise des moments de découragement qui

peuvent survenir. Le ressenti de cette période privilégiée reste positif car les satisfactions sont grandes au cours de ce moment unique, singulier d'accompagnement.

Le respect des règles de circulation.

– « ***C'est vrai qu'on a tendance à ne pas respecter les règles de conduite, la signalisation, les choses comme ça*** ».

– « ***On a fait la descente en Espagne, on a transgressé la limitation de vitesse sur autoroute... je voulais m'assurer aussi qu'il était capable de conduire dans un flot de voitures à vitesse...*** »

– « ***C'est vrai qu'on conduit à notre façon... mais enfin, ce n'est pas toujours possible, parfois les autres nous poussent... On ne peut pas respecter les limitations, il faut rouler dans le flot*** ».

– « ***Au sujet de l'allure, je ne lui ai jamais rien dit, sauf quand il dépassait les bornes, je le laissais rouler dans le flot de véhicules*** ».

Les accompagnateurs, conducteurs expérimentés, ont tendance à prendre des libertés par rapport aux règles, au Code de la route, et plus particulièrement aux limitations de vitesse. Divers motifs sont invoqués : la vitesse, ce n'est pas dangereux, il faut rouler dans le flot... Au fil des années, les conducteurs se sont forgés leur propre code de sécurité. En assurant le rôle d'éducateur, ils font adopter au jeune un comportement qu'ils jugent adapté à la situation, au détriment des règles. Ce comportement adapté souffre cependant de la subjectivité des parents. A quel moment le jeune prend-il des risques ? Quand dépasse-t-il les bornes ?

– « ***Mon père est un excellent conducteur, sans vanter ses mérites, il conduit très bien, il voulait faire des rallyes... Il n'a pas peur de la vitesse, avec lui je pouvais dépasser un peu... Je roulais à cent, cent dix*** ».

– « ***Pour la vitesse, j'estime qu'une grande ligne droite, il n'y a aucun risque, je peux forcer un peu...*** »

– « ***Ma mère est très respectueuse du Code de la route, mon père, lui, en ce qui concerne la vitesse, non. Au contraire, même souvent au début quand j'étais en conduite accompagnée, moi je respectais totalement les vitesses, il me disait : là tu peux aller un peu plus vite, il n'y a pas beaucoup de monde, la route est bonne, il n'y a pas de danger*** ».

Les jeunes reprennent le discours des parents sur le respect des règles, des limitations de vitesse. Ils disent ne pas les respecter pendant la phase conduite accompagnée, ni lorsqu'ils conduisent seuls, après avoir obtenu le permis de conduire. Dans leur esprit, ces entorses aux règlements ne nuisent pas à la sécurité. Que se passe-t-il dans la tête d'un adolescent, après avoir circulé pendant deux ans en transgressant les règles de circulation, avec la caution, l'assentiment d'un adulte ? Ce dernier autorise, confirme le jeune dans l'idée que c'est possible. Cette position est non-structurante pour l'adolescent et s'installe en lui un rapport à la règle qui le desservira plus tard. Aujourd'hui, il roule vite... et demain ?

Nous avons ici les premiers éléments de la notion de citoyenneté : être attentif à soi,

attentif aux autres, et nous commençons à entendre parler de prise de risque raisonnable.

L'accompagnateur : un modèle pour le jeune.

– « *Il se passe une chose : c'est qu'on se remet en cause au moment de cette conduite accompagnée, on se corrige de ses défauts, pour qu'elle ne prenne pas les mêmes... et pour ne pas avoir la réflexion... quand même on est là en guise de modèle* ».

– « *Quand elle est là, je fais très attention à ma conduite, c'est normal pour... c'est vrai, les enfants, ils imitent beaucoup !* »

– « *Quand je conduis avec elle, c'est vrai que je lève plus le pied, je m'aperçois que je fais plus attention aux panneaux, quand je conduis et qu'elle est à côté, j'ai l'impression qu'elle me surveille* » .

Les accompagnateurs conçoivent leur rôle comme un éducateur, un « prof ». L'image qu'ils ont de ces fonctions est celle qu'ils ont gardée de leur scolarité : l'enseignant est un modèle, un exemple, il doit être irréprochable. Ils ne veulent pas que leur enfant ait une mauvaise image d'eux en tant que conducteur. Les conducteurs expérimentés ont l'habitude de rouler seuls. La présence de l'autre a pour effet de censurer des actions quelque peu « hors règles ». Ils redoutent que l'adolescent reproduise, lorsqu'il conduira seul, le « mauvais » comportement qu'il observe chez l'adulte pendant la phase accompagnement. Ils s'efforcent donc de montrer « le bon exemple ». Notons une dissonance chez l'adulte : il conduit à sa façon, avec son propre code de sécurité, et ne pense pas prendre de risques. Mais il craint que le jeune reproduise cette façon de faire, car il a, pour lui, le souci de l'accident. En outre, les adolescents ont circulé toute leur enfance avec les parents et ont bien noté leurs pratiques ; changer ces pratiques lors de l'accompagnement... c'est certainement nécessaire, mais est-ce crédible ?

– « *Mes parents, oui, ils font attention quand ils conduisent, parce qu'au début ils me faisaient des remarques, moi je leur disais : mais vous, vous le faites bien... c'est vrai, ils font attention... le feu orange, les virages coupés, les clignotants...* »

– « *Ma mère, je la disputais déjà avant, elle conduit très mal : c'est brutal, elle est en sur-régime, sous-régime... une femme au volant !* »

Les jeunes sont conscients que les parents font des efforts pour bien conduire, que la conduite accompagnée est l'occasion pour eux de se remettre en cause. Si cela est nécessaire, ils osent dénoncer leurs mauvaises habitudes.

– « *Quand mon père conduisait, je lui disais toujours ce qui n'allait pas, car il conduit à sa façon, ça n'a rien à voir avec l'auto école ! Alors, quand il me fait des remarques, ça fait bizarre* ».

– « *Parfois, lui il me faisait des corrections et moi je lui disais : non, à l'auto école on ne m'a appris comme ça ! Par exemple le pied sur l'embrayage, les mains sur le volant...* »

Nous retrouvons ici des éléments de la réciprocité éducative. L'accompagnateur change, se change en « formant » l'adolescent. Dans sa démarche, il apprend aussi, la situation permet aux deux personnes d'apprendre.

– « *Il y a d'une part celui qui forme... ça le remet dans le bain, parce que ma mère, elle avait vingt ans de conduite... ça l'a remise dans le bain pour les panneaux...* »

– « *Parfois, ils ne savaient pas les panneaux, c'est moi qui leur disais* ».

L'adulte bénéficie de ce que le jeune a appris à l'auto école : formation par ricochet ou réciprocité, l'adolescent est fier d'apporter des informations à ses parents. Ces derniers le reconnaissent : « *J'ai appris certaines choses avec le moniteur, j'en ai appris d'autres avec les enfants* » .

1.4. Bilan, propositions.

Former les accompagnateurs.

– « *Les parents, il faudrait les former, ceux qui ne conduisent pas beaucoup... Les miens, ça va, ils ont une grande expérience, assez diversifiée* ».

– « *Améliorer le système ? Non, je crois que ça dépend essentiellement des parents, certains devraient se former en code et en conduite, car il faut voir ce qui se passe sur la route ! Pour moi, non, ça a bien marché* ».

– « *Les former... non, ce n'est pas la peine, l'expérience, ils l'ont acquise tout au long des années de conduite* » .

Pour quelques adolescents et accompagnateurs, le principe fondateur de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite repose sur le partage de l'expérience. En ce sens, ils considèrent qu'une formation n'a pas sa place dans ce dispositif... pour les autres, peut-être... ceux qui conduisent mal, ceux qui ne circulent pas assez !

– « *Je pense qu'on devrait suivre une formation pour être accompagnateur, on a été déformé par son expérience personnelle, on conduit... pas académique* ».

– « *Moi je trouve que ce système marche très bien comme ça ! Une heure ou deux de conduite, pour nous, oui... Mais c'est surtout le code...* »

– « *Au niveau du code, ça va, pour la conduite, ils auraient peut-être un stage à passer, juste pour des conseils* ».

Pour avoir vécu des moments de discussion, d'opinions différentes, de friction, jeunes et adultes s'accordent pour souhaiter une formation des accompagnateurs. Ils constatent qu'une mise au point sur le Code de la route est nécessaire et que quelques leçons de conduite seraient les bienvenues pour harmoniser les pratiques au volant. La demande exprimée est très classique et fait référence, à notre sens, à la conduite telle qu'elle se pratique à l'auto école.

– « *Peut-être sensibiliser les parents à la sécurité routière, car on fait des choses... nos actes peuvent avoir des conséquences incroyables. Profiter de ce que les gens s'engagent dans la conduite accompagnée pour les sensibiliser me paraît assez pertinent* » .

– « *Peut-être aussi une formation pédagogique, car moi, j'y ai été souvent au feeling, mais là, c'est une autre histoire, je ne vois pas comment on pourrait faire...*

»

Un accompagnateur demande une sensibilisation à la sécurité routière et compare son comportement sur la route au tabac : « *Moi, j'ai arrêté de fumer avec un plan de cinq jours, je fumais un paquet et demi par jour, du jour au lendemain, je suis passé à zéro... ça fait huit ans* ». Effectivement, un adulte convaincu ferait certainement mieux passer le message, serait probablement mieux perçu par l'adolescent qui apprécie la franchise, la sincérité. Ce même adulte pense qu'une formation pédagogique est nécessaire, car à défaut de savoir comment s'y prendre, il avoue avoir souvent improvisé. Une situation où l'adulte agit, prend des initiatives sans être certain du bien fondé de ses actes doit être stressante, déstabilisante pour lui. Pour un conducteur, une formation pédagogique peut faire peur, car il imagine certainement une action longue : « *J e ne vois pas comment on pourrait faire* ». Il conviendrait de réfléchir à une démarche adaptée à un accompagnateur, conducteur expérimenté, de courte durée, ciblée, pour l'aider à jouer pleinement son rôle. Ce rôle mériterait d'être défini, car chaque parent le joue selon l'idée qu'il s'en fait, la représentation qu'il en a.

1.5. Les institutionnels et l'A.A.C.

L'analyse des questionnaires et des entretiens menés auprès des professionnels de la conduite vient confirmer notre expérience, les avis recueillis au cours des nombreux entretiens et conversations au fil des années avec les acteurs concernés par la sécurité routière. Pour cette étude, nous sommes en possession de onze questionnaires remplis par des inspecteurs de permis de conduire et de la sécurité routière et dix-neuf questionnaires par des enseignants de la conduite. Nous avons été frappé par l'implication de ces personnes qui ont répondu en apportant de nombreux commentaires.

Avantages de la conduite accompagnée :

- la connaissance du véhicule est améliorée, l'observation plus appropriée,
- la conduite de plusieurs véhicules, de diverses puissances, permet une meilleure manipulation,
- habitude de la circulation, une certaine maîtrise du véhicule, quelques références en matière de situations vécues ayant pour conséquences des automatismes mécaniques,
- meilleure manipulation mécanique du véhicule lors de l'examen, ce qui permet une attention vers l'extérieur plus facile,
- une certaine sérénité pour les parents qui connaissent la conduite de leur enfant, moins de réticence à le laisser partir seul,
- meilleur contact humain intégrant la famille et meilleure relation au plan commercial avec l'auto-école,
- contrat de confiance entre les parents et les enfants,
- acquisition d'expérience plus importante,
- découverte de différents sites de conduite, dans différentes conditions,

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

- perception de la route, de ses réalités, et de ses risques, autrement qu'au travers des leçons au sein d'une auto-école,
- parcours plus longs : ils ont la possibilité de circuler dans d'autres villes, d'autres régions... Ils doivent donc s'adapter à une circulation différente de celle de leur secteur,
- meilleure réceptivité du jeune de seize ans, possibilité d'aborder le comportement et le savoir-vivre sur le réseau routier à cet âge (tributaire néanmoins du comportement des accompagnateurs), meilleure motivation, autre que l'obtention du permis de conduire,
- le jeune conducteur appréhende mieux le comportement des autres usagers, et surtout leurs réactions,
- les élèves qui éprouvaient certaines difficultés en formation initiale (peur, manque d'assurance, timidité...) sont plus aptes après une conduite accompagnée,
- meilleur confort de la formation, celle-ci ne subissant pas le stress de la tension lié à l'exigence de l'examen, formation plus décontractée, moins de bachotage,
- meilleure souplesse de la formation, suivi de conduite plus régulier (ils conduisent dès qu'ils sont libres, à n'importe quel moment de la journée),
- l'étalement de la formation dans le temps permet d'acquérir plus d'automatismes nécessaires à une meilleure conduite,
- coût des assurances réduit,
- permet à l'élève de prendre des initiatives et d'être responsable d'un véhicule, de lui-même, de ses passagers et de la vie d'autrui (l'accompagnateur n'ayant pas de double commande).
- développement de comportements plus sûrs,
- à seize ans, les élèves ont plus de facilité d'apprentissage, ils sont plus réceptifs, les erreurs sont plus faciles à corriger,
- ouverture au monde des transports pour les plus jeunes,
- possible remise en question des accompagnateurs grâce aux R.V.P.,
- prise en compte appréciable du relais des accompagnateurs venant renforcer l'impact pédagogique du moniteur,
- épreuve du Code de la route à seize ans : les élèves n'auront plus cette contrainte l'année du BAC ou autres examens,
- pourcentage de réussite à l'examen supérieur à la formation traditionnelle.

Les points faibles, lacunes, dysfonctionnements :

- élève systématiquement lâché avec environ vingt heures de conduite,
- en vue de l'examen pratique, les élèves hésitent à se remettre à niveau, à prendre quelques leçons pour corriger les défauts,
- vers la fin du cursus, les jeunes ne conduisent plus ou peu car ils commencent à se

-
- détacher des parents, parfois ils ont quitté le cercle familial pour études,
 - une mésinformation sur le fait que l'A.A.C. n'est pas réservé aux seize ans,
 - mauvaise information du public en général : on connaît l'A.A.C. en entrant dans le cursus, pas avant, ou très peu,
 - une fois dans le cursus : mauvaise information du rôle de l'accompagnateur et formation inexistante,
 - qualité des accompagnateurs....
 - les élèves prennent les défauts des accompagnateurs, dans certains cas les mauvaises habitudes des accompagnateurs « déteignent » sur les jeunes conducteurs. Ceci entraîne parfois une conduite moins « académique » le jour de l'examen (pas obligatoirement plus dangereuse). Il faut avouer que pour les formations traditionnelles ces habitudes arrivent après le succès à l'examen, une fois libérées de toute pression,
 - profil des accompagnateurs trop homogène : ce sont toujours les parents qui jouent ce rôle, on pourrait imaginer d'autres situations,
 - accompagnateur souvent absent lors des rendez-vous pédagogiques,
 - les accompagnateurs ne s'impliquent pas assez, parfois, n'assistent pas aux leçons, ni aux rendez-vous pédagogiques, ils se montrent parfois contre-éducatifs, ou encore les jeunes ne les écoutent pas,
 - certains parents s'aperçoivent qu'ils sont moins disponibles que prévu et le jeune se voit contraint de changer de filière de formation, de quitter la conduite accompagnée. Dans certains cas, le courant ne passe pas et nous voyons le même résultat,
 - cette filière de formation est impossible pour certains élèves qui ne peuvent pas trouver un accompagnateur,
 - parfois les propos des accompagnateurs et du moniteur qui a dispensé la formation initiale sont différents voire discordants. Le jeune a du mal à se situer,
 - rendez-vous pédagogiques trop légers ou inexistants,
 - les deux rendez-vous pédagogiques sont trop espacés (un an ou plus). Des rendez-vous intermédiaires permettraient à l'accompagnateur de réactualiser ses connaissances (code, conduite, savoir-vivre...),
 - la motivation de départ est plus souvent du côté des primes d'assurance réduites que d'une réelle envie d'acquérir de l'expérience pour un meilleur comportement sur la route,
 - manque de professionnalisme de la part des auto-écoles : les vingt heures ne permettent pas de valider tous les objectifs du livret, si le niveau du jeune était insuffisant le jour de la validation de l'attestation de fin de formation initiale, il y a de fortes chances qu'il reste ainsi, souvent l'auto-école néglige la formation en établissement en disant que les parents se chargeront de la compléter, voire de l'améliorer,
 - impossibilité de contrôler le nombre minimal de kilomètres effectués lors de la phase

d'accompagnement ainsi que le type de parcours (lorsqu'on observe les prestations lors de l'épreuve pratique, certains candidats n'ont manifestement pas parcouru les 3000 kilomètres minimum requis),

- conduite sur des trajets habituels, parcours simples (trajets lycée-maison par exemple), souvent hors agglomération,
- on constate souvent ces lacunes : manque de contrôles et contrôles latéraux, allure faible en centre ville, car souvent cette situation n'a pas été vécue avec les accompagnateurs, position sur les ronds-points et utilisation de l'indicateur de changement de direction : les jeunes se comportent ni plus ni moins comme les autres conducteurs. Utilisation des voies d'accélération (s'engagent trop tôt, souvent en gênant les véhicules qui arrivent, mais ils se sont habitués à se comporter ainsi). Leur comportement par rapport aux piétons n'est pas conforme : soit ils ne les laissent pas passer lorsqu'ils sont engagés, soit ils s'arrêtent (ils nous font un peu de comédie) même lorsque le piéton marche sur le trottoir,
- un possible sentiment pour les gens que l'échec ne soit pas envisageable lors de l'examen,
- un sentiment de confiance trop important après l'obtention du permis de conduire,
- trop de contraintes administratives, les délais exigés s'accommodent mal de la réalité et des contingences de chacun (par exemple dépôt du calendrier concernant les rendez-vous pédagogiques),
- attribution des places d'examen au mauvais moment car les inscriptions A.A.C. ne sont pas forcément régulières. Effectivement, lorsqu'un établissement d'enseignement de la conduite inscrit un jeune en conduite accompagnée, il enregistre son dossier en préfecture et a droit à une place en pratique quatre mois après. Le jeune passera son permis de conduire deux ans après. Si les inscriptions sont régulières cela ne pose aucun problème ; au contraire en cas de variation, et notamment en cas de baisse du nombre d'inscriptions, l'établissement peut se voir dans l'impossibilité totale de présenter ses candidats à l'examen. A l'inverse, dans certains cas, il ne pourra pas honorer ses places d'examen.

Comment améliorer ce cursus de formation ? :

- une brochure avec certaines règles essentielles du Code de la route, ainsi que des indications nécessaires pour tenir le rôle d'accompagnateur, livrée avec la pochette pédagogique A.A.C.,
- cours de civisme en objectif théorique et pratique dans le livret d'apprentissage,
- on ne peut pas apprendre un comportement routier en vingt heures. La formation auto-école devrait s'inscrire dans un processus d'éducation à la sécurité routière beaucoup plus global,
- augmentation du minimum d'heures de formation à l'auto-école, reprise de quelques heures avant l'examen pratique pour corriger les défauts,
- un minimum d'information et de formation pour les accompagnateurs, mieux définir et

mieux cibler le rôle et le champ d'action,

- varier les accompagnateurs : différents trajets, différents style de conduite,
- rendre obligatoire la présence des accompagnateurs lors de la formation initiale (les vingt heures) et en particulier à la validation des quatre étapes de synthèse,
- formation des accompagnateurs dans leur conduite personnelle : audit de conduite et recyclage théorique et pratique,
- permettre aux élèves et accompagnateurs de participer à des journées de sécurité routière (désincarcération de véhicules, vidéos sur l'alcool et les accidents) pour prendre conscience du danger,
- engagement écrit des accompagnateurs qu'ils respecteront et feront respecter le Code de la route,
- un permis accompagné généralisé avec création de postes d'accompagnateurs au sein des auto-écoles pour les élèves dont les parents ne pourraient assumer le rôle d'accompagnateurs,
- validation des étapes de synthèse par l'inspecteur ou une personne étrangère à la formation. Faire une sorte d'examen avant de laisser le jeune conduire avec ses parents, avec obligation de valider les quatre étapes du livret,
- créer un corps d'inspecteurs spécialisés dans le contrôle pédagogique des établissements d'enseignement de la conduite automobile, et assurer un suivi régulier de ces derniers,
- mettre en place des modules de formation continue pour permettre aux formateurs en salle de savoir mieux gérer la dynamique de groupe,
- ramener l'âge de la conduite accompagnée à quinze ans, en instaurant trois rendez-vous pédagogiques obligatoires.

Quel autre type d'apprentissage permettrait de parvenir à une conduite « citoyenne » :

- créer un corps d'enseignants de sécurité routière à l'éducation nationale,
- commencer l'apprentissage en milieu scolaire (théorie) dès le plus jeune âge,
- pour que la conduite soit plus citoyenne, il nous faut être plus citoyen dans la vie de tous les jours. Pour faire en sorte que nos générations futures soient des conducteurs plus sûrs, il est essentiel de les former à la sécurité routière dès le plus jeune âge à l'école primaire. A dix-huit ou vingt ans, les jeunes ont déjà formé leurs pensées, ils ont leur propre idée de la sécurité routière, il est alors bien difficile de modifier un mauvais comportement,
- dès le plus jeune âge, les adultes devraient montrer à l'enfant à respecter certaines règles, cela permettrait peut-être, pour l'avenir, une autre mentalité sur la route,
- connaissance du Code de la route et du partage de l'espace routier dès la petite enfance, par l'école ou par le biais des centres aérés, colonie de vacances...
- un apprentissage en plusieurs étapes, pré et post-permis, une sorte de formation continue,

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

- former à plusieurs permis : un citadin, un routier, un autoroutier,
- faire des stages dans des centres de rééducation des grands blessés de la route, afin de se rendre compte des dégâts que peuvent provoquer les accidents,
- création d'un permis progressif du même genre que celui qui existe en Norvège : un permis avec des restrictions (vitesse, réseau routier, nuit...) qui sont levées à l'inspection progressivement tous les deux ans après un contrôle effectué par un inspecteur et un moniteur et la présence de l'un des accompagnateurs,
- intégrer à la formation d'auto-école la connaissance des autres : motos, poids lourds, personnes âgées, et des comportements de courtoisie, tout cela contrôlé à l'examen de code par exemple,
- formation obligatoire dans un centre où l'on montre en pratique les distances d'arrêt et les distances de sécurité,
- utiliser un matériel pédagogique moderne avec des films, des diapos, des images-choc.

Les enseignants de la conduite automobile pensent que globalement l'Apprentissage Anticipé de la Conduite est un bon système de formation, qu'il est réellement novateur dans le sens où plusieurs personnes sont réunies pour une même cause. Ils affirment que si les parents jouent le jeu, s'ils font réellement conduire le jeune dans toutes les situations et s'ils relaient bien le discours de l'auto-école, le jeune peut adopter une conduite avec un esprit de sécurité. Mais ils ajoutent aussitôt que ce n'est pas toujours le cas et que quelques élèves se contentent de faire l'aller-retour pour se rendre à l'école ; ils effectuent des trajets sans aucune difficulté particulière. Les enseignants pensent que, dans ce cas, les kilomètres parcourus ne servent à rien. Ils constatent lors des rendez-vous pédagogiques que le niveau de conduite après mille kilomètres parcourus, voire trois mille lors de la seconde séance, est largement inférieur à celui qui était atteint à la fin de la formation initiale.

Pour eux, les établissements d'enseignement de la conduite accomplissent correctement la mission qui leur est dévolue, mais ce sont les parents qui quelquefois ne prennent pas le relais. Ils préconisent en outre une formation pour les accompagnateurs. **« Il leur faudrait une mise à niveau, en Code de la route et en conduite. »**

Les Inspecteurs du Permis de Conduire et la Sécurité Routière voient aussi l'A.A.C. comme un bon produit. Ils constatent chez certains candidats un niveau de performance largement supérieur à celui de la formation traditionnelle, notamment en matière d'anticipation, de prise d'information, et d'intelligence des situations. Néanmoins, ils nous confient que depuis que ce système s'est démocratisé (l'A.A.C. a concerné 191121 candidats en 2002, c'est-à-dire vingt-sept pour cent de l'ensemble des permis B délivrés), le niveau baisse et certaines prestations laissent à désirer. Certains jeunes repassent l'examen plusieurs fois, quelques uns doivent même repasser l'examen théorique, car ils ont échoué cinq fois à la pratique. Pour eux, la solution réside en une multiplication des contrôles pédagogiques dans les établissements d'enseignement de la conduite.

A chaque communiqué d'une Préfecture ou du Ministère des Transports, il est réaffirmé que l'A.A.C. est une bonne filière de formation et qu'il serait souhaitable de la

développer. Les pouvoirs publics voient dans la conduite accompagnée l'occasion de donner la parole aux parents en permettant à ceux-ci de renouer le dialogue et de se réapproprier la mission éducative qui leur incombe. Les parents, eux, reconnaissent la compétence technique et pédagogique des moniteurs. Ils sont très demandeurs d'encadrement de la part de ces derniers, ils souhaitent des conseils, des recommandations pour le déroulement de la phase accompagnement. Mais, dans le même temps, ils limitent cette compétence au passage du permis de conduire. Pour eux il y a une conduite pour décrocher la feuille rose et une autre pour circuler en sécurité. Cette dernière est plutôt, selon eux, de leur ressort.

Conclusion.

Notre démarche de terrain avait pour objet de nous aider à connaître l'Apprentissage Anticipé de la Conduite en allant au-delà des attendus, des concepts théoriques qui avaient présidé à sa mise en place. Les entretiens avec des jeunes, des accompagnateurs et de professionnels de la conduite nous ont permis d'identifier les pratiques effectives, sur le terrain. L'analyse de contenu des interviews permet d'éclairer plusieurs « pistes ». Pour les jeunes qui s'engagent dans la conduite accompagnée, la voiture, la conduite constituent un plaisir, un moyen de liberté, un accès à l'autonomie. Les représentations sont, à seize ans, identiques à celles de leurs aînés de dix-huit ans. Maryse SIMONNET-PERVANCHON¹⁰¹ analyse le processus de construction d'un imaginaire collectif. Pour 1200 jeunes Européens, la voiture « *C'est le plaisir des sensations fortes* », « *C'est l'instrument même de la liberté* », « *C'est l'accès à de nouveaux rivages d'aventure.* » Penser qu'un adolescent voit dans la voiture seulement un moyen, un outil de déplacement et choisit de conduire accompagné pour l'aspect utilitaire, c'était ne pas prendre en compte l'ancrage de l'idée du jeune.

Les parents sont-ils les meilleurs accompagnateurs ? Après que l'enfant ait obtenu le permis de conduire et circule seul, ils se disent rassurés, confiants et sereins. La conduite accompagnée contribue à donner aux parents la conscience que le jeune se déplace en sécurité. Le souci permanent qu'il puisse « avoir un accident » est moins vif ou un peu plus enfoui. Les adolescents prennent en compte cette préoccupation des adultes. En ce sens, la relation est particulièrement riche et serait d'une autre nature avec un accompagnateur étranger à la famille.

Nous constatons néanmoins une confusion entre statut et rôle. Les parents se sentent à l'aise dans leur statut : tous pensent être responsables de l'éducation de leur enfant. Leur première préoccupation est la valeur d'exemple et s'efforcent, en présence du jeune, de respecter les règles de circulation, le Code de la route. Mais, comme les conducteurs, au fil des ans, se sont forgé leur propre code de sécurité, ils interprètent les règles et ne les respectent que s'ils sont convaincus de leur impact. L'image qu'ils ont de la conduite s'est construite avec leur expérience. La transmission de cette image souffre de sa subjectivité.

Une conséquence se fait sentir pendant la conduite accompagnée et dès qu'ils

¹⁰¹ SIMONNET-PERVANCHON (M.), *op. cit.*, p. 12.

roulent seuls : les jeunes ne respectent pas les limitations de vitesse. Eux-mêmes en sont conscients et affirment être un peu trop sûrs d'eux et circuler bien assez vite, en prenant parfois des risques. Ils voient en ce phénomène le principal inconvénient de l'A.A.C. Les adultes se questionnent sur le rôle qu'ils doivent jouer comme accompagnateurs et avouent improviser, car ils ne savent pas trop comment s'y prendre. Ils sont conscients que, pour conduire, le jeune a besoin de calme, d'être à l'aise au volant. Le premier rôle de l'accompagnateur est de mettre l'adolescent en confiance. Un dialogue permanent et une écoute du jeune sont indispensables pour vivre cette période. Concrètement, le point le plus délicat est l'autonomie du futur conducteur. Les parents sont conscients que le jeune doit être capable, le plus tôt possible, de circuler sans aucune indication de leur part. Mais, ils avouent que c'est très impressionnant, surtout au début et ont tendance, parfois, à intervenir trop tôt, en gênant l'adolescent.

La relation jeune / adulte évolue au fur et à mesure des kilomètres. Les parents découvrent leur enfant à cette occasion. La conduite accompagnée permet un rapprochement. Ce phénomène peut avoir des effets qui dépasseront largement le cadre de la conduite automobile. Des répercussions se feront dans la vie de tous les jours et l'impact sur la vie future du jeune nous paraît considérable. Au cours de la phase d'accompagnement, l'adulte apprend des choses. Il apprend du jeune, « par ricochet », par exemple un point du Code de la route, vu à l'auto école ou une manière de procéder dans certaines circonstances. L'adolescent lui dévoile sa personnalité, son mode de pensée, son caractère, son comportement dans cette situation particulière que constitue la conduite automobile. L'adulte se découvre lui-même, en se remettant en cause pour l'occasion. Nous sommes en présence d'un cadre privilégié pour la réciprocité éducative.

Les réunions périodiques sont surtout utiles aux parents qui voient là l'occasion d'exprimer leur vécu et d'obtenir des indications sur la façon de procéder. Les jeunes s'expriment peu et se sentent exclus. Le moniteur est vu comme un médiateur, quelqu'un qui vient mettre un terme à un litige.

Jeunes et adultes souhaitent une formation pour les accompagnateurs. Cette demande est formulée en termes de mise au point sur le Code de la route et quelques leçons de conduite pour harmoniser les pratiques au volant. La position des enseignants de la conduite n'est pas très éloignée. Un parent parle de sensibilisation à la sécurité routière et d'une formation « pédagogique ». La suite de cette recherche nous fournira certainement quelques éléments à ce sujet.

Jeunes et parents reconnaissent qu'après une certaine période, après avoir circulé un peu accompagnés, les premiers « anticipent plus ». Pour eux, anticiper, c'est : « **Regarder loin, arriver moins vite, freiner plus tôt, voir plus grand, chercher d'autres informations, adopter un comportement responsable** ». Pour les jeunes et les accompagnateurs interviewés le bilan de l'A.A.C. est positif. Ils pensent avoir trouvé dans ce cursus d'apprentissage ce qu'ils recherchaient : la possibilité d'une confiance mutuelle lorsque le jeune part seul au volant, titulaire de son permis de conduire. Les parents, ayant pris une part active dans l'éducation à la sécurité routière de leur enfant sont plus sereins car ils savent comment conduit le jeune, comment il anticipe sur les situations, en se rendant plus attentif à lui-même et aux autres.

Ce ne sont que des premiers éléments, exprimés en termes très généraux, qui parlent de prévision, une sorte d'appel en creux de la conduite citoyenne, de l'attention aux autres. La suite de notre recherche prendra appui sur ces premières informations.

2. Les acteurs et la notion de citoyenneté.

Pour nous, la notion s'apparente au comportement du conducteur au volant d'une automobile qui adopterait une conduite apaisée. Son attitude générale se caractérise par l'attention qu'il porte aux autres. Les éclairages théoriques et notamment le modèle retenu ont enrichi notre concept. Un recueil de données empiriques nous semble nécessaire pour véritablement rendre compte des réalités des différents acteurs.

Nous allons pour cela analyser ce que certains acteurs de la sécurité routière entendent par conduite citoyenne. Nous avons interviewé deux responsables nationaux d'associations de victimes de la route. Nous nous sommes rendu personnellement à Paris, au domicile de Madame Christiane CELLIER et au bureau de Madame Geneviève JURGENSEN. Ces deux personnes, après avoir perdu un proche dans un accident de la route ont créé chacune une association en vue de réduire le nombre de victimes d'accident. Leur témoignage est particulièrement édifiant et nous éclaire sur la notion de « conducteur citoyen ». Trois enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière, deux candidats venant d'obtenir le permis de conduire et leur enseignant, un Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, un responsable du Ministère des Transports nous donneront un autre éclairage sur ce terme. Nous avons sélectionné, en vue de leur analyse : un article intéressant d'un directeur de recherches de l'INRETS, un débat télévisé entre une Responsable d'association de victimes de la route et un pilote automobile, deux émissions de télévision au sujet de la violence au volant et une émission de radio commentant les débats d'un tribunal qui traite un accident de la route aux conséquences particulièrement graves. Parmi les nombreuses retransmissions radio ou télévisées sur le thème de l'insécurité routière nous avons choisi celles-ci car elles dessinent bien les contours de la notion de conduite citoyenne d'une part et elles nous permettent d'autre part de recueillir les opinions et réactions de personnes connues, telles un pilote automobile, des journalistes, des cinéastes, des victimes d'accidents...

Nos interlocuteurs se sont exprimé longuement sur le sujet, la notion de citoyenneté recouvre effectivement de nombreux aspects. Nous avons parfois débordé, notamment en développant les opinions sur la conduite accompagnée, mais l'imbrication des sujets nous a conduit à mener de front les deux thèmes.

Notre analyse thématique des données empiriques recueillies (ces dernières figurent en annexe 3, page 47) nous rend attentif aux thèmes suivants : le respect des règles, la tolérance, l'éducation, la formation et les propositions.

Le paradoxe français.

« Nous n'avons pas le droit où que ce soit de rouler plus de cent trente, or sur ma propre voiture qui est une voiture familiale très quelconque, j'ai vu en venant que le compteur indiquait deux cent quarante » .

« Il faudra pour cela que l'Etat pèse de tout son poids, au risque d'être impopulaire et de se heurter au lobby des constructeurs automobiles » .

« Nous attendons de cette mesure qu'elle change l'atmosphère générale sur tout le territoire français et européen. » .

« On vend des équipements dont ils n'ont pas le droit de se servir, donc on les vole, tout simplement. »

« Est-ce que vraiment la très grande vitesse est dangereuse ? »

« A l'heure actuelle, on nous demande des prodiges. On doit rouler à cent trente, moi j'ai une voiture, à mon compteur j'ai deux cent cinquante kilomètres à l'heure » .

Tous nos interlocuteurs sont frappés par ce paradoxe routier qui consiste à fabriquer et à mettre en vente, c'est-à-dire à la disposition de l'ensemble des conducteurs des véhicules capables de rouler à de très grandes vitesses, on parle de deux cent cinquante kilomètres à l'heure. Sur l'ensemble du réseau routier, la vitesse est limitée au maximum à cent trente kilomètres à l'heure. Pourquoi ? Les fins sont commerciales, démagogiques et les politiques n'ont pas le courage de s'opposer à ces lobbies. L'automobiliste qui acquiert un tel véhicule sait très bien qu'il sera tenté un jour ou l'autre de rouler vite. Jean-Pierre BELTOISE, lui, pense qu'il ne faut pas limiter la vitesse des véhicules par construction, qu'il faut former les conducteurs et leur laisser le libre arbitre. Son discours est orienté par son passé de pilote automobile et son activité actuelle qui est de diriger un centre de formation pour conducteurs expérimentés. La confrontation de son point de vue à celui de Geneviève JURGENSEN est particulièrement édifiante. D'un côté un discours élitiste, techniciste, de l'autre une approche humaniste prenant en compte l'aspect collectif et social de la circulation automobile. Personne ne peut affirmer que trente millions de personnes peuvent être au sommet de leur forme. Un jour, ils seront fatigués, distraits, ils auront eu un conflit avec d'autres... Les arguments émotionnels, affectifs ont tous été entendus. Aucun argument rationnel ne peut dire : on ne peut nulle part conduire à plus de cent trente kilomètres à l'heure, mais il est normal que toutes les voitures aillent à deux cents, voire deux cent cinquante kilomètres à l'heure si ce n'est plus. De nombreux conducteurs tentent de s'exonérer de leur responsabilité en renvoyant pouvoirs publics et constructeurs automobiles à leur paradoxe. Globalement, leur discours consiste à dire : d'une part, vous construisez des véhicules puissants et très rapides et d'autre part, vous limitez la vitesse sur l'ensemble du réseau routier. La responsabilité vous incombe, mettez-vous d'accord.

Certains disent : il faut prendre le problème à la base et brider les voitures, ainsi il ne sera plus possible de dépasser les vitesses. Comme l'affirme Geneviève JURGENSEN, si l'on fait tout pour que la voiture ne puisse jamais être utilisée aux dépens des conséquences de son utilisation, la limitation par construction aurait effectivement comme conséquence de changer l'atmosphère générale sur nos routes. En effet, si l'usager sait qu'il ne peut physiquement, concrètement rouler vite, petit-à-petit il se fera à cette idée et intégrera définitivement que les grandes vitesses n'ont plus cours. Il pourra alors adopter une conduite apaisée et considérer le système routier comme un espace social.

2.1. Le respect des règles.

La route en toute impunité.

« En l'absence de tout contrôle quasiment, on demande au conducteur d'être citoyen pour le plaisir de l'être. Ce n'est quand même pas donné à tout le monde »

« Si les sanctions sont lourdes, la probabilité de se faire contrôler, quant à elle, ne varie guère et elle est globalement très basse ».

« Ca rentre dans la tête comme une impression d'injustice, si vous ne faites pas assez de contrôles : pourquoi moi ? »

« Je doute que les autorités aient un vrai désir d'améliorer la sécurité routière autre qu'incantatoire. Autrement, ils y mettraient les moyens ».

« Le conducteur français est dans un espace où il pense que les lois ne le touchent pas ».

Nos interlocuteurs constatent que les règles ne sont pas ou très peu appliquées sur la route. Les contrôles sont très rares et les sanctions quasiment inexistantes.

Le conducteur citoyen respecte les règles.

« Dans l'espace de la circulation, le citoyen discipliné doit faire normalement appel à la règle, celle du Code de la route, qui permet en principe de résoudre toutes sortes de conflits ».

« La conduite citoyenne, c'est le respect du Code de la route ».

« La règle c'est de ne pas faire à autrui ce qu'on ne voudrait pas qu'on nous fasse à nous-mêmes ».

« La conduite citoyenne, c'est respecter les priorités, les limitations de vitesse, c'est pas d'alcool au volant ».

Conduire est un acte éminemment social. Trente-trois millions de véhicules, vingt-huit millions de conducteurs... Je me déplace dans un environnement où les autres se déplacent. Pour mettre de l'ordre dans ce système les règles sont nécessaires, indispensables. Le respect scrupuleux de la loi, de la règle est garant d'une sécurité. La plus belle des attitudes citoyennes, en définitive, c'est respecter la loi. Le peuple a pensé pour moi, donc, finalement, je me réfère au peuple qui a pensé : quarante kilomètres/heure, je respecte. C'est une attitude de déférence.

Pour Frédéric DAVRAINVILLE, l'indicateur d'une conduite citoyenne, c'est l'observation des autres, le respect des autres. **« Et je pense que ça va de paire, respect de la réglementation. Car la réglementation est en place pour faciliter la circulation de tous, ça passe aussi par là »**.

2.2. La tolérance.

« La conduite citoyenne c'est le respect des autres, c'est l'état d'esprit dans lequel

on circule au volant, c'est être tolérant » .

« C'est aussi tenir compte du comportement des autres, de leurs erreurs éventuelles » .

« C'est savoir accepter les erreurs des autres » .

« C'est ne pas être agressif vis-à-vis de quelqu'un qui fait une faute, parce que nous aussi ça nous arrive de faire des fautes, savoir les accepter » .

« Le conducteur citoyen, c'est tout moins que ce qu'il voudrait : moins vite que ce qu'il voudrait, moins bien nourri que ce qu'il voudrait, moins endormi, mieux attaché et mieux casqué » .

« Etre tolérant, ça ne veut pas dire accepter n'importe quoi » .

« Une arme, c'est une arme, la voiture est une arme ! »

Conduire en sécurité, c'est être conscient que nous ne sommes pas seuls sur la route. La citoyenneté, c'est avoir intériorisé le caractère social, collectif des déplacements routiers. On parle de mentalités, d'état d'esprit : c'est bien de cela qu'il s'agit. Conduire, c'est savoir manipuler son véhicule, c'est respecter la loi, la règle : le Code de la route. Conduire de façon citoyenne, c'est tout ce minimum requis pour se déplacer en sécurité, mais c'est en plus cette intériorisation qui change profondément les attitudes. L'ensemble de nos interlocuteurs cristallise la citoyenneté autour de ces notions. Néanmoins, quelques différences notables.

Pour Jean-Pierre BELTOISE le plus grand mot d'une bonne sécurité routière, c'est la tolérance. Il faut apprendre à être tolérant. Mais il enchaîne immédiatement : il faut être tolérant envers ceux qui roulent vite ! Nous voyons bien ici les paroles d'expert, un discours élitiste qu'on ne peut en aucun cas généraliser à l'ensemble des conducteurs.

Au cours de l'émission Dimanche Midi Amar du 27 février 2000, Agnès JAOUÏ, cinéaste, qui a réalisé le film « La vie des autres », basé sur l'intolérance, représentait l'ingénue, face à tous ces « experts » de la sécurité routière, notamment ce professionnel de trente ans qui « croit » savoir. Elle affirme néanmoins : *« La tolérance, d'accord, admettons, oui. Et que du coup il fallait être tolérant vis-à-vis de la conduite à deux cents à l'heure par exemple, eh bien moi ce n'est pas du tout ce que je pense ! Etre tolérant ça ne veut pas dire accepter n'importe quoi, et je trouve que c'est très bien qu'il y ait des lois »* . La conduite automobile n'est pas une affaire d'experts. Nous voyons bien, l'ingénue et son regard précis, juste, affûté car distancié sur notre système de circulation.

L'attention à soi.

« Je vois dans la conduite accompagnée l'armature des réflexes de survie des individus » .

« Le bon sens populaire dit : un homme averti en vaut deux, les jeunes A.A.C. sont mieux armés pour bien circuler et se protéger » .

Patrick CHEVILLOT voit dans la conduite accompagnée le fait de se préserver. Pour lui, les jeunes acquièrent une meilleure technique du regard et mettent effectivement de meilleures chances de survie de leur côté. Le fait de savoir trouver les indices pertinents

n'est pas, dans ce cas, angélique. Il tempère par là la notion de conduite citoyenne et affirme qu'il est vrai que ne pas se disperser dans la recherche des indices, c'est déjà qu'on dirige son attention vers un certain nombre de points particuliers, et notamment vers les autres, en essayant de prévoir l'évolution de leur comportement. Il est évident aussi qu'il y a des dangers à être meilleur, ou à se croire meilleur. Néanmoins, l'apport des anciens, la situation de conduite accompagnée donnent au jeune une meilleure connaissance des conditions de survie en circulation.

Le conducteur citoyen communique.

« Pour moi, c'est dans l'usage des clignotants qu'on voit si un conducteur conduit de façon citoyenne ou pas. De très nombreux automobilistes ne s'en servent jamais ! Ils sont seuls, seuls dans leur tête, seuls sur la route. Ils tournent, c'est tout, ils ne s'occupent de personne. Vous êtes arrêté à un stop, ça ne coûte rien à l'autre de signaler qu'il tourne, ainsi on peut démarrer tranquillement. Mais non, c'est chacun pour soi, et advienne que pourra. » .

« On voit bien, le souci de l'autre, c'est de se dire je vais mettre ma flèche, et l'autre comprendra, je lui facilite la tâche, je lui rends service, je ne le surprends pas. Je serai bien content, dans la situation inverse, qu'on me signale, qu'on me prenne en compte ! »

Les enseignants de la conduite et de la sécurité routière définissent bien la conduite citoyenne dans l'usage des moyens de communication à la disposition des conducteurs. Il est vrai que ces moyens sont relativement pauvres, entre usagers, nous ne pouvons pas nous parler, nous faire de signes, sinon de façon fugace. Les clignotants ne sont pas légion aux intersections, aux ronds points, au démarrage, à l'arrêt... Former un conducteur citoyen, c'est bien le sensibiliser à la présence de l'autre, à sa prise en compte et à agir de façon à l'aider. Un moniteur évoque : **« Je serai bien content, dans la situation inverse, qu'on me signale, qu'on me prenne en compte ! »** Effectivement, si une pratique régulière des moyens de communication se généralise, si le conducteur prend l'autre en compte, l'autre, c'est moi, j'en serai bénéficiaire à un autre moment. Nous voyons ici que les « devoirs » nous permettent des droits, le droit de circuler sereinement, de façon apaisée dans un univers d'usagers communicants.

2.3. L'éducation, la formation.

« Je trouve que c'est une tarte à la crème d'aller dire que la formation n'est pas bonne du tout. Je la trouve, pour ce que j'en ai vu, vraiment bien meilleure que celle qu'il y avait à mon époque en tout cas » .

« Les petits, on les prépare à être conscients des risques sur la route, même pour eux, en traversant » .

« La formation à la conduite, je la trouve très bonne, je trouve que l'exigence pour le Code est énorme, elle a eu un moniteur qui était extrêmement attentif » .

« C'est très difficile de rendre quelqu'un à dix-huit ans plus citoyen que ce qu'il n'est. Je pense qu'il faut prendre les choses à la base, c'est-à-dire essayer d'éduquer les tout petits » .

« Il faut former les gens, apprendre à essayer de comprendre le sens du danger » .

« Il faut mieux former les conducteurs, il faut les responsabiliser » .

« La notion de citoyen, il y a l'adhésion à la cité, il y a le fait qu'on connaît mieux les codes, à mon avis, ils ne connaissent pas mieux les codes de manière formelle, par contre, ils ont une meilleure connaissance des conditions de survie en circulation » .

« Si la contrainte des règlements n'est pas correctement assimilée, elle entraîne naturellement l'agressivité et la violence » .

L'ensemble de nos interlocuteurs porte un regard favorable sur l'éducation et la formation du conducteur. L'évolution constatée dans ce domaine convient à la plupart des interlocuteurs.

2.4. Propositions.

« Moi, bien que je ne sois pas pour la répression, je crois terriblement au contrôle, à la dissuasion » .

« Je pense que l'éducation peut faire quelque chose, et dans ce cadre, je pense que le permis à points est une bonne mesure » .

« Je crois qu'il ne faut pas lâcher l'éducation, la formation, mais je suis intimement persuadée que ça ne suffit pas. Je suis persuadée de la nécessité du contrôle et de la sanction. Pas une répression excessive, mais une présence, un contrôle » .

« Je pense que dans les pays où ça marche bien on observe que la chaîne est complète. C'est-à-dire qu'il y a une éducation correcte, il y a des contrôles, et il y a une répression. Les instructeurs ne doivent pas se mortifier sans arrêt en se disant : qu'est-ce qu'on peut faire de plus ? » .

L'ensemble de nos interlocuteurs est intimement persuadé que l'éducation et la formation représentent un vecteur privilégié pour assister à des comportements citoyens sur la route. Néanmoins, certaines limites sont posées. Gilles MALATERRE affirme : **« Il faut cependant admettre qu'améliorer et former ne suffisent pas toujours. La répression est malheureusement un outil indispensable, et penser qu'une « responsabilisation » bien menée entraînera un respect spontané des réglementations est totalement utopique » .**

Face à l'alcool au volant, l'arsenal juridique s'est durci depuis dix ans. Chaque nouvelle mesure a eu un impact immédiat sur les accidents. Mais cet effet est généralement de courte durée. Car si les sanctions sont plus lourdes, la probabilité de se faire contrôler, quant à elle, ne varie guère, et elle est globalement très basse. Dès lors, ceux qui se font prendre le vivent comme un manque de chance ou comme une injustice...! S'y ajoute la tendance générale à remettre en cause les politiques, à relativiser, à juger par rapport à d'autres infractions considérées comme plus graves.

Christiane CELLIER ¹⁰² , présidente de la fondation Anne CELLIER, reprend pendant

en vertu de la loi du droit d'auteur.

notre entretien un argument développé dans son livre : elle évoque les propos du juge qui prononce une sentence à l'encontre du conducteur qui a causé la mort de sa fille alors qu'il était au volant d'une voiture avec un fort taux d'alcool dans le sang. « **L'annulation du permis de conduire pendant dix-huit mois aura été une sanction sévère et suffisante dans le contexte de cette affaire. Ce n'est à l'évidence ni un ivrogne ni un assassin, il était un citoyen irréprochable qui n'avait jamais eu ni même causé le moindre accident en vingt ans de conduite, bref, un Français comme les autres, avec ses excès de vitesse et d'ivresse** » .

Il est difficile de mieux résumer l'attitude des tribunaux français en 1986 : un retrait de permis est en soi une « sanction sévère et suffisante » pour un homme qui a provoqué, par non-respect des lois, la mort d'autrui. Enfin, il est officiellement admis que les excès de vitesse et d'ivresse font partie intégrante de la culture française, et que tout cela est donc bien excusable ! L'auteur rajoute : « **J'encaisse. Une société a la jurisprudence qu'elle mérite. Le droit de chasse est mieux préservé que le droit de vivre. J'ai entendu le matin même sur les ondes que des braconniers avaient été condamnés à deux mois de prison... Mieux vaut en France tuer des petites filles sur la route que des petits lapins au milieu des bois !** »

Ces réticences devant la répression se retrouvent à tous niveaux, y compris de la part de la police qui n'est pas toujours convaincue que faire respecter les limitations de vitesse soit une tâche prioritaire.

Quand les messages donnés par une politique de sécurité routière ne sont pas assortis des mesures de contrôle correspondantes, ils ne sont pas crédibles. Le contrôle-sanction a des effets par lui-même, mais il témoigne aussi de la volonté du gouvernement de faire appliquer sa politique par l'ensemble des moyens mobilisables. On ne peut pas être vertueux tout seul. Pour le moment, nous ne sommes pas sûr que ce message soit suffisamment entendu, malgré la conviction et la détermination de notre Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière.

Pour ce chercheur, le changement viendra sans doute davantage de la technique (affichage, info-traffic, etc...) de la réglementation ou des normes de lutte contre la pollution, plus que de la prise de conscience d'une appartenance à une société ayant des règles et des valeurs communes.

Geneviève JURGENSEN parle de chaîne complète, c'est-à-dire une éducation correcte, des contrôles, et une répression. Si on enlève un de ces trois maillons, les autres ne servent à rien. « **Quand on est parent, et qu'on a toute la chaîne à soi-même, on sait bien qu'on n'aime pas réprimer, mais qu'il y a un moment où il faut arrêter de raconter des histoires, et dire « si tu ne fais pas ça... » Si ça ne tombe jamais, il ne faut pas s'étonner non plus. Donc ce n'est pas un rôle agréable, je ne vois pas quel parent aime punir. Je ne crois pas qu'un enfant en veuille à ses parents quand il sait exactement pourquoi il a été puni, et que ça a été bien dit à l'avance** » .

¹⁰² CELLIER (C.), *Lettres à Anne*, Editions Belfond, 1995, p.115.

Conclusion.

Notre société est basée sur le système de la réparation. Dans de nombreux domaines, nous ne nous donnons pas les moyens de la prévention. L'événement le plus représentatif est le naufrage du paquebot « ERIKA ». A défaut de se doter d'un système de transports maritimes fiable, une catastrophe sans précédent s'est produite. Nous assistons actuellement à une bataille de communiqués, de revendications centrées sur la volonté de chacun, de chaque victime, d'être indemnisé au plus juste au regard des dégâts qu'il a subis. Communes, entreprises, particuliers, tentent d'obtenir des indemnités. Le profane a l'impression que c'est celui qui s'exprimera le plus haut et le plus fort qui obtiendra réparation, les autres attendront... peut-être en vain.

Un carambolage sur autoroute, douze morts, une centaine de blessés, on cherche un responsable, de préférence en éludant la responsabilité individuelle du conducteur : « **Certains avocats se demandent pourquoi la Société autoroutière n'a pas été mise en cause.** » Une centaine de conducteurs impliqués ne pense pas que son comportement puisse être à l'origine de cette catastrophe. Il serait bien sûr plus « confortable », plus « socialement acceptable », de penser que la Société autoroutière est seule et entièrement responsable du fait de ne pas avoir interrompu le trafic.

De cette organisation découlent des comportements exceptionnellement individualistes. Les assurances fleurissent et les courtiers ne manquent pas d'imagination. Chacun veut se couvrir pour tout : assurance vol, incendie, accident, perte d'exploitation pour les entreprises, panne (l'usager qui crève une roue voit son véhicule pris en charge par l'assurance au pied de son immeuble). En cas de perte de la carte bancaire, pour éviter que notre responsabilité soit engagée, il faut immédiatement faire opposition. Si on a souscrit un contrat Assur-carte, on est dégagé de tous soucis. Même si des opérations ont été réalisées, cette garantie nous couvre à hauteur de vingt mille francs.

En Grande-Bretagne, les « pubs » négocient des couvertures particulières : si la température descend en-dessous de dix-neuf degrés au cours des trois mois d'été, les usagers consomment moins ; l'assurance pallie dans ce cas à la perte de chiffre d'affaires, ceci quel que soit le temps. Le dédommagement est lié à la seule température.

Aux Etats-Unis, les stations de ski se prémunissent contre le manque de neige, voire la compacité de celle-ci. Effectivement, s'il tombe une belle neige, compacte, les skieurs seront au rendez-vous. Si elle est de moins bonne qualité, lourde, mouillée, la fréquentation sera moindre. La preuve est faite qu'on peut se couvrir contre tous les risques.

Cette individualisation à outrance conduit à une déresponsabilisation de l'individu dans chacun de ses actes. Un homme se blesse, interviennent les « urgentistes », un incendie se déclare, on appelle les pompiers. Un larcin se produit, les forces de l'ordre sont mobilisées. Les notions d'altruisme, d'entraide tendent à disparaître au profit de la spécialisation de chacun des secteurs d'intervention.

Tout-à-coup, on demande au conducteur d'être citoyen, responsable, c'est-à-dire conscient des conséquences de ses actes. « *On ne peut pas être citoyen seul...* » Pour tendre vers un système de circulation sûr, le comportement de l'automobiliste doit

s'inscrire dans une approche plurielle où sont développés la réglementation, le contrôle, l'aspect technique des véhicules et l'éducation.

Pour bon nombre d'auteurs, comme pour l'ensemble de nos interlocuteurs, la citoyenneté c'est le souci permanent des autres, des interdits et des possibles, c'est, au-delà de la connaissance et du respect des règles de fonctionnement, faciliter l'action de l'autre, l'action en retour constituant la base d'un changement de l'ensemble des comportements. Sur la route, cette démarche permettra d'atteindre la conduite apaisée qui sous-tend un système de circulation « civilisé ».

B. L'accompagnement.

Nous avons élaboré un questionnaire pour tenter de caractériser l'accompagnement. 118 questionnaires ont été entièrement renseignés et sont exploitables (annexe 13, page 164).

Nous allons porter notre attention sur deux axes principaux. Le premier constitue un indicateur de l'attention aux autres (annexe 13, page 168) : si les conseils prodigués par l'accompagnateur portent principalement sur la manipulation du véhicule et la position sur la chaussée, nous pouvons considérer que le couple accompagnateur/jeune travaille dans un souci individuel, porté sur la mécanique automobile et sur l'environnement. L'attention aux autres est moindre. Si les conseils vont plutôt vers le respect du Code de la route et le respect des autres, le principal souci est la sécurité, le caractère collectif de la circulation est pris en compte et l'attention aux autres est grande.

Le second axe nous donne la mesure du processus d'autonomisation du futur conducteur (annexe 13, page 169). Si les interventions se produisent en général avant l'action, en prévention ou pendant l'action, cela dénote une démarche laissant peu d'initiative au jeune. Par peur de l'accident ou par un manque de savoir-faire dans le processus d'accompagnement, l'adulte freine l'acquisition d'expérience du jeune si cette façon de procéder perdure tout au long de la phase accompagnement. Si les interventions ont lieu juste après l'action ou en fin de parcours, nous pouvons considérer que le jeune est dans un processus qui le conduit valablement vers l'autonomie. Nous sommes là dans une phase d'acquisition d'expérience réfléchie favorable à l'intégration de comportements de sécurité prenant en compte le caractère social du déplacement routier.

Si l'on croise les deux axes, on tend vers une grande attention aux autres et un degré supérieur d'autonomie. Selon nous, les participants qui se situeront dans cette zone seront ceux qui auront pratiqué un accompagnement d'un type particulier du genre « prise de conscience ».

Résultats de l'enquête.

Accompagnateurs :

en vertu de la loi du droit d'auteur.

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

76 jeunes ont déclaré circuler avec les deux parents, soit 64,41 %,

14 uniquement avec le père, soit 11,86 %,

26 uniquement avec la mère, soit 22,03 %.

Dans deux cas, l'accompagnateur était une personne étrangère à la famille, soit 1,69 %.

Nous constatons donc que la conduite accompagnée est pratiquée essentiellement en milieu familial.

Distance totale parcourue pendant la conduite accompagnée :

73 ont parcouru environ 3.000 kilomètres, soit 61,86 %,

38 ont parcouru environ 5.000 kilomètres, soit 32,20 %,

7 ont parcouru environ 10.000 kilomètres, soit 5,93 %.

Dans la majorité des cas la distance parcourue pendant la conduite accompagnée correspond au minimum exigé, un tiers des jeunes a eu l'occasion de circuler 5.000 kilomètres, ce qui constitue une expérience supplémentaire non négligeable, et quelques jeunes (6 %) ont parcouru 10.000 kilomètres ou plus. Généralement, les parents de ces derniers exercent des professions liées à la route : chefs d'entreprise, commerciaux...

Nature des parcours :

Nous retrouvons ici les principaux avantages de la conduite accompagnée : les parcours sont diversifiés, les acteurs déclarent circuler en ville, en rase campagne et sur autoroute dans 41 cas, soit 34,74 %.

Néanmoins, 15 n'ont pas circulé en ville, soit 12,71 % ; 3 n'ont pas eu l'occasion d'emprunter les routes de campagne, soit 2,54 % ; 33 n'ont pas circulé sur autoroute, soit 27,97 %.

Technique d'accompagnement : 8 accompagnateurs déclarent donner des conseils portant sur les quatre thèmes : manipulation du véhicule, position sur la chaussée, respect du Code de la route et respect des autres, soit 6,78 %.

53 donnent des conseils portant sur la manipulation du véhicule, soit 44,92 %, 6 ne se consacrent qu'à ce thème, soit 5,08 %,

48 donnent des conseils portant sur la position sur la chaussée, soit 40,68 %, 5 ne se consacrent qu'à ce thème, soit 4,24 %, et 6 déclarent se consacrer à ce thème et à celui de la manipulation du véhicule, soit 5,08 %,

Nous constatons, en regroupant ces données, que 14,40 % des acteurs se soucient uniquement de la manipulation du véhicule et de la position sur la chaussée. Leur préoccupation concerne donc une conduite individuelle dans un environnement limité à l'infrastructure routière. Dans ce cas, seules les deux premières étapes du programme de la formation des conducteurs sont partiellement abordés. Quid du respect des règles, ou encore de la prise en compte des autres ?

53 donnent des conseils portant sur le respect du Code de la route, soit 44,92 %, 3

ne se consacrent qu'à ce thème, soit 2,54 %, et 6 déclarent se consacrer à ce thème et à celui de la manipulation du véhicule, soit 5,08 %.

Pour 44,92 % des participants le respect du Code de la route reste traditionnellement un indicateur de bonne conduite. Pourtant, pour 7,62 % des participants, conduire c'est manipuler le véhicule et respecter les règles du Code de la route. Nous retrouvons là l'idée-force qui a longtemps prévalu dans le domaine de l'automobile et notamment celui de l'apprentissage de la conduite.

49 donnent des conseils portant sur le respect des autres, soit 41,53 %, 9 ne se consacrent qu'à ce thème, soit 7,63 %, et 7 déclarent se consacrer à ce thème et à celui du respect du Code de la route, soit 5,93 %.

Pour 13,56 % des acteurs, l'accent doit être mis sur le respect des règles et le respect des autres. La distribution des réponses fait apparaître que le souci des autres est présent, mais pas prédominant. Les quatre thèmes sont abordés dans le même pourcentage lors des conseils donnés par l'accompagnateur.

Parmi les 118 questionnaires exploités, nous pouvons caractériser les différents types d'accompagnement selon trois grandes tendances :

Le « groupe 1 » : 27 personnes, soit 19,48 % du panel donnent des conseils concernant la manipulation du véhicule et la position sur la chaussée ou la manipulation du véhicule et le respect des règles du Code de la route. Ce type d'accompagnement ne prend pas du tout en compte les autres usagers. L'attention du jeune (et de l'accompagnateur) est portée essentiellement sur le véhicule, l'environnement géographique et la signalisation. Souvent, le souci de l'accompagnateur est de « préserver » le véhicule familial, de le mener avec douceur et délicatesse.

Le « groupe 2 » : 40 participants, soit 33 % font des remarques sur le respect des autres et le respect des règles de circulation. Ils ajoutent des commentaires sur : soit la manipulation du véhicule, soit la position sur la chaussée. Nous pouvons considérer que ce type d'accompagnement est bénéfique au jeune, dans le sens où la phase d'acquisition d'expérience permet d'entraîner et de développer l'attention aux autres usagers et au respect des règles de circulation, et en même temps de parfaire, d'améliorer la manipulation du véhicule ou la position sur la chaussée. Nous retrouvons ici une progression logique dans les apprentissages de la conduite : en même temps qu'on acquiert une ouverture sociale, on améliore l'aspect technique, manipulateur.

Le « groupe 3 » : 16 participants, soit 13,56 % orientent leur travail uniquement sur l'attention aux autres (9) ou le respect de la signalisation et l'attention aux autres (7). Ce type d'accompagnement tend à considérer que la manipulation du véhicule (aspect mécanique) et la position sur la chaussée (choisir sa place) sont des choses acquises, notamment lors de la formation initiale en auto-école. Les accompagnateurs considèrent que leur rôle est différent, mais néanmoins complémentaire de celui du moniteur. Ce dernier enseigne les bases de la conduite, les parents guident « l'insertion sociale » de leur enfant, ce terme étant bien entendu réservé au domaine de la circulation routière.

Interventions : 6 accompagnateurs déclarent intervenir dans toutes les situations, avant l'action, en prévention, pendant l'action, juste après l'action et en fin de parcours,

soit 5,08 %.

71 interviennent avant l'action, en prévention, soit 60,17 %, 17 n'interviennent qu'à ce moment, soit 14,41 %,

57 interviennent pendant l'action, soit 48,31 %, 11 n'interviennent qu'à ce moment, soit 9,32 %, 10 déclarent intervenir avant et pendant l'action, soit 8,47%.

Nous constatons que 32,20 % des accompagnateurs dispensent leurs observations avant et/ou pendant l'action. Si cette façon de procéder se poursuit durant toute la phase d'accompagnement, le « paternalisme » peut nuire à l'autonomisation du jeune.

42 interviennent juste après l'action, soit 35,59 %, 3 n'interviennent qu'à ce moment, soit 2,54 %,

24 interviennent en fin de parcours, soit 20,34 %, 1 n'intervient qu'à ce moment, soit 0,85 %, 1 déclare intervenir après l'action et en fin de parcours, soit 0,85 %.

Nous constatons que 55,93 % des accompagnateurs adoptent une démarche pédagogique en utilisant les situations vécues pour donner les conseils reliés à ce qui s'est réellement passé. Pourtant, seulement 4,24 % laissent l'autonomie aux jeunes et n'interviennent qu'en fin d'action ou qu'en fin de parcours, pour exploiter les situations de conduite que l'apprenti-conducteur a gérées seul. Effectivement, 51,69 % s'inscrivent bien dans un dialogue constructif entre conducteur confirmé et débutant, propice à une acquisition d'expérience réfléchie, bénéfique au processus d'autonomisation. Il est néanmoins regrettable que le jeune ne puisse vivre ces situations en assumant seul la prise de décision.

Le « groupe 1 » : 18 accompagnateurs, soit 23,73 % interviennent avant ou pendant l'action. Cette façon de procéder constitue un guidage permanent, un dirigisme inapproprié au but poursuivi dans la démarche A.A.C. Le jeune n'a aucune autonomie et aura beaucoup de difficultés à prendre des décisions lorsqu'il sera seul au volant. De plus, le peu d'expérience qu'il aura acquise n'aura pas été réfléchi après l'action ou en fin de parcours, elle ne sera pas ou peu réutilisable dans sa vie d'automobiliste.

Le « groupe 2 » : La plus grande partie des adultes (66, soit 55,93 %) intervient après l'action (42), ou en fin de parcours (24). Cette démarche laisse l'initiative de la prise de décision au jeune qui conduit le véhicule comme s'il était tout seul. La discussion a posteriori permet de réfléchir sur ce qui s'est réellement passé : les indices étaient-ils les bons, étaient-ils bien prélevés, l'analyse était-elle juste, suffisante, tous les scénarios étaient-ils envisagés... Une expérience réfléchi et parlée en commun est certainement un élément favorable au transfert dans d'autres situations.

Le « groupe 3 » : 5 participants, soit 4,24 %, interviennent uniquement après l'action ou uniquement en fin de parcours. Nous sommes en présence d'accompagnateurs qui font une totale confiance au jeune, qui considèrent que ce dernier a une formation suffisante lui permettant de circuler en complète autonomie. La présence d'un adulte permet dans ce cas de porter un regard extérieur à ce qui a été vécu. Le caractère constructif de la discussion permettra au jeune de s'améliorer au fil des kilomètres.

C. La conduite commentée.

Nous avons observé un panel de jeunes ayant suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite et un autre ayant suivi une formation traditionnelle. Par comparaison, nous essaierons de voir s'il y a des choses qui sont différentes en termes d'anticipation, de prise d'information, et de décision, bref, de conduite « sécurité » chez des personnes qui ont fait la conduite accompagnée et chez les autres. Les commentaires devraient nous éclairer sur l'attention aux autres. Nous avons personnellement fait conduire trente jeunes A.A.C. et trente F.T. Nous avons donné les mêmes explications à l'ensemble des participants.

Pour procéder à l'analyse des commentaires, nous serons particulièrement attentifs aux points suivants : bien manipuler son véhicule, la position sur la chaussée, l'importance du Code de la Route et la prise en compte des autres. Dans ce dernier thème, les commentaires des jeunes A.A.C. devraient, selon nous, être beaucoup développés que ceux des formations traditionnelles, avec notamment des indications sur la communication, l'anticipation et la prise d'indices informels pertinents pour la tâche de conduite. Les dix jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement particulier devraient faire preuve d'un degré supérieur d'analyse

des situations et de compréhension du système routier.

1. Les non / A.A.C. et la conduite.

Pour quelques jeunes ayant suivi une formation traditionnelle, il a été nécessaire de repréciser les choses, rappeler l'objectif de cette démarche et dans certains cas, nous avons procédé à une démonstration de conduite commentée pour que le participant se rende compte de ce que nous attendions de lui. L'intégralité des commentaires figure en annexe 6, page 112.

La manipulation du véhicule.

« Je mets la deuxième et je pousse un petit peu, et maintenant la troisième » .

« Oups ! J'ai calé. Je redémarre le moteur, je comprends, j'étais en deuxième. Je mets ma première et je passe » « Je vais avoir à faire un démarrage en côte. Je serre mon frein à main. Ça y est, ça démarre. Je passe la première, fais patiner l'embrayage, et desserre le frein à main. C'est bon, je n'ai pas reculé » .

« Je vais tourner à droite au bout là-bas. Je ralentis, deuxième, et je tourne vite le volant » .

Ici, le conducteur met l'accent sur la manipulation technique du véhicule, la mécanique. Comme par le passé que nous avons évoqué en présentant l'historique de l'apprentissage de la conduite automobile, les jeunes pensent que bien conduire, c'est bien manipuler les commandes. De toute évidence, ils adoptent ce comportement au

détriment des autres, du caractère collectif de la conduite, de son aspect social. A la limite, ces « pilotes », trop sûrs d'eux, trop préoccupé de technique, affectent à cette dernière une importance trop grande et ils seront en conséquence tentés de prendre plus de risques que les autres.

La position sur la chaussée.

« Je vais aller tout droit, je reste dans la file de droite » .

« Je vais tourner à gauche... je me déporte dans la file de gauche, sur les flèches... »

« Je vais tourner à gauche, je serre bien le milieu de la route, l'axe médian » .

« Je vais à gauche au stop, sens unique, je serre à gauche » .

Les jeunes conducteurs qui n'ont pas suivi le cursus d'apprentissage anticipé de la conduite sont très préoccupés par la position du véhicule sur la chaussée et par rapport à leur environnement routier. Manifestement, leur souci se limite au niveau de la deuxième étape du livret de formation : choisir sa position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction. Tout se passe comme si le conducteur se sentait seul sur la route. Les autres n'existent pas, c'est « lui et la route ».

L'importance du Code de la route.

« Une voiture devant nous, je ne peux pas la dépasser avec cette ligne continue » .

« Voilà le panneau fin d'agglomération. J'appuie sur l'accélérateur... ça roule bien, quatre vingt dix » .

« Un pont étroit. J'ai la flèche rouge, je n'ai pas la priorité. Je laisse passer les deux voitures qui arrivent en face. Je m'engage » .

« Je m'arrête au feu rouge. J'attends. Il est vert, je démarre, c'est à moi de passer » .

Les conducteurs recherchent les informations, les indices afférents à la réglementation. Pour eux, la sécurité c'est le respect scrupuleux des règles, du Code de la route. Limitation de vitesse, feux de circulation, lignes continues, interdictions diverses : ces prescriptions apparaissent comme des limites, comme des gages pour ne pas être impliqués dans un accident.

Nous ne retrouvons pas chez ces usagers le souci d'aller au-delà de la réglementation, de rechercher des indices de comportements, d'intentions des autres conducteurs « A droite c'est un stop, j'ai la priorité, je passe ! » . Ils accordent trop d'importance au Code de la route dont le respect par chacun constitue un impératif nécessaire mais pas suffisant pour une conduite sociale.

La prise en compte des autres.

« Deux cyclistes, personne en face, je peux les doubler. Je peux accélérer, c'est dégagé maintenant » .

« Le bus est arrêté et les passagers descendent. Je vais le dépasser, je mets mon clignotant et je me... non ! Il a mis son clignotant à droite, je vais le doubler. Je

suis coincé, je suis trop près, je ne peux pas déboîter » .

Lorsque le conducteur parle des autres usagers, il se contente de faire un constat des comportements observés. Nous ne notons aucune anticipation : il voit deux cyclistes, personne en face, il décide donc de dépasser. A aucun moment il n'imagine que ces deux roues puissent faire un écart, chuter, changer de direction... Nous retrouvons dans la seconde situation ce manque de prévision. Un conducteur prévoyant ne devrait pas se retrouver « coincé » derrière un autobus, car il sait pertinemment qu'en ville, ce dernier s'arrête environ tous les deux-cents mètres. Conscient de cela il doit prévoir et garder ses distances pour se réserver la possibilité de déboîter.

Les situations critiques.

« Le feu passe au vert, c'est bouché devant, j'attends. Là, je peux démarrer. Oh ! Qu'est-ce qui se passe ? (intervention en double commande pour le feu rouge) Je ne l'avais pas vu, il est passé vite. J'attends le feu vert » .

« Au rond-point suivant, je vais aller à gauche. Clignotant, et je m'engage. Oh !!! (J'ai été obligé d'intervenir au volant et sur la pédale de frein pour éviter d'accrocher la voiture qui nous dépassait), heureusement que vous avez freiné, je ne l'avais pas vue. Il n'a pas l'air content. C'est vrai, j'aurais dû me mettre à gauche tout de suite en rentrant dans le rond-point, le moniteur me l'avait dit, en restant à droite comme je l'ai fait, on risque l'accident en changeant de voie » .

« Le feu est rouge, la voiture devant est arrêtée, je m'arrête aussi. Il n'a pas vu la flèche, je klaxonne ? (Comment vous faites d'habitude ?). Oui, je klaxonne, mais je crois qu'il ne faut pas. Ça y est, le feu est vert, il démarre. Il était sous le feu, il ne pouvait pas voir la flèche. On a perdu un tour. (Ça ne vous arrive jamais, vous ?). Non, non, moi je m'arrête avant » .

Deux situations de conduite ont nécessité notre intervention pour éviter un accident. Dans le premier cas, la jeune fille démarre en pensant que le feu est au vert. Elle oublie de vérifier avant de partir, alors que la flèche orange est allumée pour dégager sur la droite, mais le feu est toujours rouge pour aller tout droit. Cet oubli dans la prise d'information conduit à une infraction grave pouvant avoir des conséquences importantes. Dans le second cas, Christian contourne un rond-point par la gauche et doit changer de voie vers la droite pour quitter l'anneau. Il omet de se retourner sur la droite pour vérifier si un autre usager ne circule pas sur la voie qu'il veut prendre : effectivement, dans ce cas, seul un contrôle en vision directe permet de débusquer un usager qu'on ne peut apercevoir dans les rétroviseurs à cause de l'angle mort. Juste à ce moment surgit un véhicule à vive allure, l'accident était inévitable pour lui. L'allure des véhicules était relativement faible, il s'agissait d'un simple accrochage, de dommages matériels, mais d'un accident tout de même. Il reconnaît lui-même avoir appris cela au cours de sa formation, mais la recherche d'indices n'est pas pour lui entièrement automatisée.

Nous avons retenu le troisième témoignage pour illustrer un état d'esprit déplorable. Arnaud se dit un conducteur irréprochable qui ne commet jamais d'erreur, en conséquence il relève toutes celles que peuvent faire les autres usagers et leur adresse des reproches incessants.

2. Les jeunes A.A.C. et la conduite.

La transcription littérale des commentaires enregistrés figure en annexe 4 , page 84. Nous constatons que les jeunes A.A.C. ont été très loquaces, chaque entretien a nécessité plusieurs pages.

La manipulation du véhicule.

« J'arrive à un rond-point, et toujours cette voiture qui me suit de très près, tout-à-l'heure, je vais donner un « coup de patin » pour qu'il s'éloigne, mais je freine faiblement par à-coups, je dois prendre la route en face, clignotant à gauche bien avant à cause de l'autre qui « colle » toujours. Je me mets sur la gauche, puis clignotant à droite pour sortir » .

« Je lui fais un signe pour lui dire merci et je m'engage. Des fois, je fais ça, on tombe sur des conducteurs qui sont assez sympas et nous laissent passer » .

Bien qu'exprimés en termes populaires, les propos de ce jeune nous montrent l'attention particulière qu'il porte au conducteur du véhicule qui le suit. Il s'aperçoit que ce dernier ne respecte pas les distances longitudinales et crée de ce fait un risque en cas de ralentissement brutal. Conscient de la faiblesse des moyens de communication entre automobilistes, son analyse est la suivante : je dois ralentir pour tourner autour du rond-point et prendre la route en face. La voiture qui me suit de trop près risque à ce moment de me heurter. Comment lui faire comprendre suffisamment tôt mon intention de freiner ? Chacun de nous, enfermé dans sa coquille, est complètement isolé. Nous ne pouvons pas nous parler et je voudrais lui conseiller d'augmenter la distance qui nous sépare pour ne pas le surprendre en arrivant au rond-point. Je peux le regarder dans le rétroviseur, lui faire des signes, mais ceux-ci sont trop polysémiques et surtout pendant ce temps mon véhicule continue à circuler et je ne peux pas détourner mon attention. Je dispose d'outils comme les feux, les clignotants, les feux stop. Je décide d'utiliser ceux-ci, d'appuyer plusieurs fois sur la pédale de freins, sans trop ralentir mon véhicule, pour les faire clignoter et attirer son attention (*Je vais donner un coup de patin*). Cette action ne suffit pas, l'autre conducteur n'a pas compris mon intention et circule toujours très près de moi. Je décide d'anticiper mon action en actionnant mon clignotant gauche beaucoup plus tôt que d'habitude et de ralentir progressivement sans freiner brusquement pour ne pas le surprendre. Cette fois, nous nous sommes bien compris, il garde ses distances et je peux franchir le rond-point en sécurité.

La position sur la chaussée.

« A droite, on dirait une voie mais je crois que c'est le parking. Il faut que je reste dans la voie où on est. Au rond-point, on va aller tout droit. Personne nulle part, je passe. C'est un tout petit rond-point, je reste dans l'alignement » .

« On est en sens unique, en principe personne ne peut venir en face. Je circule bien à ma droite quand même » .

« Je vais m'engager dans le rond-point après cette voiture qui finit de tourner. Je vais reprendre la voie de droite, personne à ma droite, clignotant, je change de

voie et je quitte le rond-point. J'accélère dans la ligne droite » .

Dans le premier cas, le Code de la route voudrait que le conducteur qui se dirige dans la rue en face prenne la voie de droite dans le rond-point et fasse bien le tour de l'anneau. La jeune fille se comporte néanmoins comme la majorité des conducteurs : elle reste dans l'alignement de la route. En observant bien autour d'elle si elle ne gêne personne. Dans ce cas, l'usage, la façon de faire des gens l'emporte sur les explications théoriques d'un règlement. Dans la mesure où la manœuvre est effectuée en sécurité, ce comportement est admis, même dans la procédure d'examen du permis de conduire. Notons que dans de nombreux cas, il est plus gênant d'appliquer le Code de la route à la lettre que d'adopter de tels comportements : très souvent, nous voyons des véhicules contourner l'anneau par la droite, voire accentuer le mouvement, il constitue une gêne à la circulation, les autres usagers sont conduits à attendre que l'apprenti fasse sa manœuvre.

La jeune fille après une période d'accompagnement, a bien saisi le sens de la situation, les enjeux et adopte un comportement facilitant la fluidité et la sécurité.

Dans le second cas, nous sommes dans rue à sens unique, le jeune circule quand même bien à droite et applique cette règle élémentaire du Code de la route. Bien qu'étant seul sur cette chaussée, il reste à sa place, c'est-à-dire qu'il a intégré un comportement de base auquel il ne déroge pas.

Dans le dernier cas, en quittant le rond-point, une double voie : le conducteur accélère franchement pour rester dans le flot de circulation et ne pas gêner les usagers qui le suivent. Ne pas constituer une gêne par une allure anormalement réduite, c'est aussi prendre en compte les autres conducteurs.

L'importance du Code de la route.

Le respect des règles est nécessaire mais pas suffisant.

« Je regarde l'autre voie, même si c'est un sens unique. Je ne vois rien, je continue » .

« Là il y a une priorité à droite, je fais attention, il n'y a pas de voiture qui arrive, je continue, pas trop vite, parce-qu'il n'y a pas une énorme visibilité avant le virage » .

« Oh le virage là ! Le vélo coupe le stop, il ne m'a même pas regardé... allez passe, passe » .

La prise d'information va bien au-delà de la réglementation ou du Code de la route. Le seul respect des règles ne semble pas aux jeunes la condition suffisante pour conduire en sécurité. Ici, anticiper c'est regarder l'autre voie, même si, en principe personne ne peut venir, la rue étant en sens unique ; c'est prendre en compte la réalité, le système de circulation tel qu'il est, c'est-à-dire qu'un conducteur peut s'être engagé en sens interdit, soit par erreur, soit par inattention, soit volontairement. Les jeunes prennent en compte le comportement des autres, même si ce comportement n'est pas conforme aux règles. Dans ce cas, il manifeste un peu de mauvaise humeur pour s'être fait « griller » la priorité, mais ces jeunes seront en général capables d'éviter l'accident si la situation se présente, car ils auront « anticipé » en imaginant un scénario qui prévoit diverses évolutions. Ils devraient ainsi « pallier » aux erreurs des autres, avec l'idée que circuler est un acte

éminemment social, qu'il convient d'une part de respecter les règles et d'autre part d'anticiper en élaborant ce que nous pouvons appeler « une veille permanente de sécurité. » (« *Qu'est-ce qu'il fait celui là ? Je fais attention* » .)

La prise de repères.

« Je fais bien attention de marquer le STOP. J'avance un petit peu pour avoir la visibilité. Je vais à gauche. Ça c'est le passage où en général je m'arrête parce-que ce côté là est dangereux » .

« Je me méfie là, parce-qu'il y a beaucoup de voitures qui coupent » .

Les kilomètres parcourus avec un conducteur expérimenté amènent le jeune à prendre des repères, à tirer des leçons des expériences vécues et à détecter les endroits pouvant comporter des risques. Dans ce cas le conducteur s'arrête une deuxième fois au stop car il n'a pas de visibilité et il sait que les véhicules arrivent vite de l'autre côté.

Différence entre la théorie et la pratique.

« Le feu est rouge, je ralentis, je m'arrête. Le feu passe au vert, je m'engage, mais faiblement car je dois laisser passer les voitures qui arrivent en face, la file est longue, et le feu de mon côté risque d'être au rouge quand je vais redémarrer. Alors je n'hésite pas à passer dès que le feu passe au rouge et que les voitures en face s'arrêtent, afin de ne pas bloquer le carrefour, ou me retrouver à attendre le prochain feu » .

Le Code de la route dit : Feu vert, autorisation de franchir l'intersection ; feu orange, je dois m'arrêter sauf si je suis si près que je ne puisse m'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante ; feu rouge, arrêt absolu, interdiction de franchir l'intersection.

L'application stricte de cette réglementation générale permet d'éviter l'anarchie sur nos routes et de rouler en relative sécurité. Nous avons tous, dans ce cas, les mêmes références, les mêmes règles du jeu et nous nous comprenons.

La situation décrite par le jeune est bien particulière : il doit s'engager au feu vert, céder le passage aux véhicules qui viennent en face, redémarrer ensuite. Il ne peut pas attendre au niveau du feu, sans s'engager dans l'intersection, que la voie soit libre, car la circulation est dense. Il serait dans ce cas bloqué trop longtemps et les conducteurs derrière s'impatienteraient. Il doit donc s'engager dans le carrefour, s'arrêter au niveau de la voie qu'il doit prendre, et céder le passage. Il décide de démarrer assez vite dès que les voitures en face s'arrêtent afin de ne pas bloquer la circulation au moment où l'autre feu passe au vert. Il termine donc de franchir ce point difficile alors que le feu est rouge.

Ce comportement n'est pas conforme à ce qui est édicté dans le Code de la route, mais comment faire autrement ? Le jeune A.A.C. a en définitive décidé de commettre une infraction aux règlements pour assurer la fluidité et la sécurité de la circulation.

La prise en compte des autres.

« Je vois une dame âgée auprès d'un véhicule, je me méfie, ils font un écart en général » .

« Je vais à gauche, voilà une voiturette, elle ne va pas vite, mais quand même, je m'arrête » .

« Je vois dans la voiture devant une personne avec une casquette, je pense que c'est un vieux parce-qu'il ne roule pas vite, je m'en méfie. Je la suis » .

L'expérience acquise pendant les deux années de conduite accompagnée confère aux jeunes « A.A.C » un bon discernement. L'attention particulière qu'ils portent aux autres les conduit à repérer des « types » de conducteurs. Nous sommes ici en présence de caricatures, mais il n'est pas déplacé de penser qu'il existe des stéréotypes d'automobilistes. Cette approche psycho-sociale permet d'adapter les réactions aux profils de conducteurs rencontrés. Par exemple, les personnes âgées ne sont pas des conducteurs potentiellement dangereux, mais ils peuvent surprendre par leurs réactions, l'automobiliste doit en prendre conscience pour « prévoir ».

Le prélèvement d'indices pertinents.

« Là il y a des travaux, on va essayer de faire attention. Il ne faut pas se prendre les branches qui sont par terre. On va faire attention à la voiture qui arrive en plein milieu de l'Hôpital. On va la doubler, il faut faire attention aux autres voitures » .

Dans cette situation, le conducteur prend en compte des indices qui semblent anodins au premier abord, mais qui peuvent engendrer un risque. Des branches sur la chaussée : le véhicule qui roule dessus peut continuer sa progression sans risque, c'est ce qui se produit dans la majorité des cas. Néanmoins, une branche peut se relever, être projetée sur un autre véhicule, qui suit ou qui circule sur la voie réservée à l'autre sens de circulation. Le conducteur, surpris, peut réagir violemment et perdre le contrôle de son véhicule. Le jeune anticipe en imaginant ces divers scénarios et ralentit, passe lentement sur les branches pour que celles-ci ne bougent pas, il réduit ainsi les risques d'accident.

La réaction immédiate et adaptée.

« Ah ! Il y a une voiture qui voulait se garer, pas tourner. En fait je pensais que la voiture tournait à gauche, et pas qu'elle voulait se garer » .

Ici, le conducteur suit un autre véhicule qui actionne son indicateur de changement de direction. Il pense : cette voiture va tourner à gauche à la prochaine intersection. Il ralentit et garde ses distances pour permettre à l'autre de tourner en sécurité. Soudain, le conducteur qui précède freine plus fort que prévu et s'engage sur un parking, cinquante mètres avant l'intersection. Le jeune, un peu surpris, freine et évite ainsi un accrochage. Dans ce cas, les faits ne se sont pas déroulés tout-à-fait comme prévu, le jeune avait imaginé un scénario possible (une voiture qui tourne à gauche à la prochaine intersection) et il se trouve en présence d'un véhicule qui s'engage sur un parking. Il a certainement comparé la situation à d'autres cas similaires vécus, son expérience l'aidant dans cette démarche. Son comportement (la prise de distance) a engendré la possibilité de faire face à une situation qui ne se déroule pas comme prévu.

Anticiper, c'est prévoir et identifier le risque.

« Toujours sur cette ligne droite, on dirait une voie romaine d'ailleurs, avec des creux et des bosses. Une voiture arrive en face avec son clignotant pour tourner sur sa gauche. Elle va entrer dans le creux. Peut-être y-a-t'il dans le creux sur ma droite une route que je ne vois pas ? Je ralentis beaucoup de peur de trouver après

la bosse la voiture en train de me couper la route pour tourner. J'arrive au sommet, pas de route, elle a simplement oublié son clignotant » .

Le conducteur aperçoit au loin une voiture dont le clignotant gauche fonctionne. Il a bien enregistré la configuration des lieux : une route avec des creux et des bosses. Il analyse de la façon suivante : ce véhicule va tourner à gauche, à une intersection que je ne peux pas encore voir, car elle est cachée en bas d'une prochaine descente. Afin de ne pas être surpris par cette éventualité, le conducteur commence de suite à ralentir et à redoubler de vigilance. Une allure appropriée, assez faible, lui permettra d'adapter son comportement à l'évolution de la situation et de ne pas surprendre l'autre automobiliste, qui ne l'a peut-être pas vu, compte tenu de l'environnement particulier. S'il s'est rendu compte de sa présence, il pourra passer avant lui, à faible allure, s'il ne l'a pas vu, l'allure du jeune permettra à l'autre d'avoir le temps de réagir, de prendre conscience de la situation. A défaut et en dernier lieu, le jeune pourra s'arrêter et laisser passer celui qui vient en face.

Cet exemple illustre bien un comportement de sécurité : les quatre composantes de la tâche de conduite bien identifiées, bien intégrées, engendrent une prise en compte de tous les indices utiles, des différentes possibilités d'évolution d'une situation, l'identification des risques et une prise de décision ferme et bien éclairée.

L'observation critique permet de tirer des leçons.

« Un feu est annoncé un peu plus loin, il vient de devenir vert, nous allons pouvoir passer, et ralentissons à peine. Un des véhicules devant vient de freiner, puis de « piler ». Que se passe-t-il ? Pas d'obstacle apparent. Le véhicule devant moi pile également de justesse, tout en donnant un coup de volant sur la droite, qui l'amène sur l'accotement qui par chance est stable. Bravo, merci pour lui, celui de devant et moi. Bien que n'étant pas tout près, aurais-je eu le réflexe suffisamment rapide pour ne pas le toucher ? Il s'est arrêté juste derrière une voiture qui était en arrêt sur l'accotement. Résultat de la curiosité d'un réflexe brusque d'un conducteur qui s'intéresse au fait qu'une voiture soit arrêtée simplement pour changer une roue. Il s'en est fallu de peu, ça calme. Nous redémarrons tous à faible vitesse » .

Le jeune voit des voitures freiner devant lui alors que le feu est vert, il s'interroge. Que se passe-t-il ? Il s'agissait en fait d'une voiture arrêtée pour changer une roue, d'un autre conducteur curieux qui a eu un réflexe brusque. Les quatre composantes de l'action de conduite (percevoir, analyser, décider, agir) ne sont pas expliquées dans l'ordre, nous assistons plutôt à une justification, à une compréhension de la situation a posteriori. Nous trouvons ici une illustration de ce que Mohamed HRIMECH appelle « *la cueillette différée* », et dont nous avons par ailleurs critiqué les risques de rationalisation dans une situation de conduite. Cela fausse l'idée générale de la conduite commentée mais permet, dans certains cas, de comprendre l'origine de certains comportements.

Le commentaire ne porte pas sur l'action du jeune, mais essentiellement sur la critique de la conduite des autres. Cette démarche ne s'inscrit pas dans la philosophie de la conduite commentée, mais nous constatons que le jeune estime que l'autre conducteur ne devrait pas être distrait par une voiture qui change une roue. Nous pouvons en

déduire, sans trop interpréter, que si lui-même se trouve dans une situation semblable, il n'aura probablement pas ce « réflexe brusque ».

Cette observation critique permet en définitive de tirer des leçons des comportements des autres.

3. Les jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » et la conduite.

Les commentaires figurent en annexe 5, page 101.

« Je constate qu'ici, il n'y a pas de trottoirs. Les usagers, voitures ou piétons, peuvent déboîter directement dans la rue en sortant de chez eux. Je surveille bien toutes les entrées, et je ne roule pas trop à droite au cas ou quelqu'un surgirait » .

Dans une situation de conduite simple, Antoine adopte un comportement de sécurité en faisant preuve d'anticipation. Sa recherche d'indices est guidée par le risque que pourrait comporter la circulation dans une rue démunie de trottoir. Pour ne pas se laisser surprendre par un riverain qui pourrait sortir de chez lui à pieds, sur un deux roues ou à bord d'un véhicule, il imagine la situation, reste en éveil et décide de s'écarter quelque peu du bord droit. Il prend les autres en compte alors même qu'on ne les voit pas. Très souvent, dans le domaine de l'éducation routière, on débat sur les termes imprévu et imprévisible. Une situation imprévue constitue un manque d'anticipation de la part du conducteur. Ce dernier n'a pas envisagé les divers scénarii qui pouvaient se présenter à lui et se laisse surprendre par un ou plusieurs éléments qu'il avait occultés. Les conducteurs parlent souvent d'éléments imprévisibles, ils utilisent indifféremment les deux termes pour une même situation. En utilisant la démarche de la conduite commentée, nous laissons peu de place au caractère imprévisible des situations.

« La voiture devant tourne à droite, je reste assez loin. Elle s'arrête pour laisser passer les piétons l'autre côté. J'ai bien fait de rester loin. Je m'arrête » .

Dans cet autre exemple, la même démarche a été adoptée, les événements viennent confirmer le scénario que le conducteur avait prévu. Le véhicule devant qui tourne à droite peut à tout moment s'arrêter pour laisser passer les piétons sur la voie transversale. Le conducteur s'arrête normalement en toute sécurité.

« Les deux piétons passent derrière nous. Pour l'instant, je ne bouge pas, pour ne pas risquer de reculer et de les toucher, car ils sont très près » .

Un piéton traverse derrière le véhicule arrêté dans une côte. Le conducteur l'a vu, la prise d'information est pertinente, et son analyse est guidée par la sécurité : il ne veut pas prendre le moindre risque que le véhicule recule et vienne toucher, voire blesser le piéton. Il décide d'attendre que le piéton ait complètement traversé la chaussée pour démarrer.

« La voie d'accès est très courte, il faut faire attention. Je regarde à gauche, il y a plusieurs camions qui arrivent vite. Je m'arrête. Je ne m'engage pas dans la voie d'accès car elle est courte, étroite, et avec les camions qui dépassent un peu ça fait trop juste. Maintenant ça va, avec les voitures je peux m'engager. Je m'arrête dans

la voie pour laisser passer toutes les voitures. Je me retourne bien pour voir directement à quelle vitesse ils arrivent. Il y a un trou entre celle-là et puis la blanche plus loin, je crois que je pourrai y aller. Je démarre, j'accélère franchement pour profiter de l'espace entre les deux. C'est bon, je regarde dans le rétroviseur, je ne l'ai pas gêné » .

Tout le processus de la prise d'information à l'action est commenté. Les scénarii sont bien imaginés. L'anticipation se caractérise par une recherche des indices avant d'aborder la voie d'accès, au début du virage, là où la visibilité est la plus grande.

« Je vais tourner à gauche aux feux, personne derrière, personne à côté de moi, je signale et je me place dans la voie du milieu. Ici, les feux sont décalés. Ceux qui vont tout droit à côté de moi passent, ceux d'en face aussi. Maintenant, c'est notre tour, je démarre en croisant ceux qui tournent aussi en face de moi, je m'assure que cette voiture en face qui va tout droit s'arrête bien, qu'elle a bien vu le feu rouge, et qu'elle m'a vu aussi » .

Le conducteur respecte la règle. Il obéit à la signalisation, il place correctement son véhicule suivant la direction qu'il prend et il signale ce qu'il fait. Mais il va bien au-delà. Il s'assure que les autres ont bien vu la signalisation et la respectent. Il veille aussi à ce que les autres l'aient vu.

« Je vais tourner à droite pour revenir en ville. Je m'arrête au stop. Il y a tout une file de voiture à gauche. Je vais m'avancer tout doucement pour que les conducteurs s'aperçoivent que je voudrais bien démarrer. Voilà, le monsieur s'est arrêté, je peux démarrer. Je lui fais un signe pour lui dire merci et je m'engage. Des fois, je fais ça, on tombe sur des conducteurs qui sont assez sympas et nous laissent passer » .

Marie-France respecte la signalisation. Elle s'arrête au stop. Mais, au regard de la configuration des lieux et de la densité de la circulation, elle décide d'adopter un comportement particulier. Elle avance tout doucement son véhicule pour, d'une part chercher la visibilité, et signaler d'autre part sa présence aux autres usagers. Les autres conducteurs, circulant sur la voie transversale dans un flot ininterrompu se rendent compte que Marie-France est dans l'impossibilité de démarrer. L'un d'entre eux, par courtoisie, décide de s'arrêter et de céder le passage. La courtoisie prend le pas sur le Code de la route.

En général, les jeunes qui ont suivi une formation traditionnelle ne peuvent se comporter ainsi. Ils restent en retrait de l'intersection et n'osent pas avancer. Techniquement ils ont du mal à maîtriser le véhicule et obtenir une allure lente permettant de prendre l'information et de réagir immédiatement. Lorsqu'on tented'aborder le sujet, la réponse est : *« J'ai un stop, je dois laisser passer » . En fait, ils s'engagent lorsqu'un autre usager, extrêmement bienveillant, s'arrête ou lorsque toute la file de véhicule est passée.*

« Des fois, c'est le contraire, quand je suis dans une file de voitures et que quelqu'un veut démarrer à une intersection, quitter un stationnement ou sortir de sa propriété, bien que j'aie la priorité, je m'arrête par courtoisie, pour lui faciliter son insertion. Sinon, dans des situations comme ça, on peut attendre très

longtemps. Et puis moi, je n'ai pas perdu beaucoup de temps. Oui, une place dans la file, mais bon ! »

Marie-France a bien marqué l'arrêt, mais elle a ensuite voulu dire : je suis là, je suis dans une situation difficile et j'aimerais qu'un usager courtois le comprenne et me laisse passer. Elle cite une situation où c'est l'inverse, où c'est elle qui fait preuve de courtoisie et qui facilite le passage aux autres. La démarche consiste à ce que chacun, à un moment donné, fasse preuve de courtoisie envers les autres dans des situations précises pour qu'à son tour, dans d'autres situations, il bénéficie des mêmes égards. Je produis de la sécurité, de la courtoisie, de la fluidité et à d'autres moments je bénéficierai de tout cela. Ces attitudes participeront à faire disparaître sur les routes le sentiment d'insécurité que ressentent de nombreux usagers et à le remplacer par le sentiment d'appartenance à un système de circulation dans lequel ils prennent une part active pour la sécurité de tous.

« Ça ne sert à rien de passer, de toute façon, ils sont tous arrêtés de l'autre côté. Le feu passe au vert. C'est tout bloqué devant. Pour l'instant, je vais rester ici. Le monsieur derrière me fait des signes pour que je démarre, je lui réponds dans le rétroviseur que c'est bloqué devant et qu'on ne peut pas avancer. Il ne me comprend pas. Apparemment, il n'est pas content que je ne démarre pas. Ça y est, ça démarre, le feu est toujours vert, je franchis l'intersection. Pour en revenir à ce monsieur, il a été courtois et sympathique en me laissant passer au stop, mais dans la situation où le feu était bloqué, il s'est un peu énervé, mais en fait, il n'a pas compris ce qui se passait. J'ai bien essayé de lui expliquer, mais ce n'est pas facile » .

La conductrice décide de ne pas s'engager au feu vert pour ne pas immobiliser son véhicule au milieu de l'intersection. L'usager qui la suit s'impatiente et voudrait qu'elle démarre. Elle tente en vain de lui faire comprendre que c'est impossible. Elle ne s'énerve pas pour autant et n'en veut pas à ce conducteur, elle met au contraire l'accent sur la faiblesse des moyens de communication à la disposition des conducteurs et déplore l'impossibilité de se comprendre.

« Au rond-point, je vais tourner à droite. Je ralentis tranquillement, personne derrière, clignotant à droite et je m'arrête car le rond-point est encombré. Ils ne mettent pas leur clignotant, on ne sait pas où ils vont, on est obligé d'attendre. Les deux qui viennent de quitter le rond-point, s'ils avaient mis leur clignotant, j'aurais pu démarrer. C'est dommage, moi, j'essaie de mettre à chaque fois que je quitte les ronds-points, pour bien faire comprendre aux autres la direction que je prends. Après la voiture verte, je vais démarrer. Je démarre assez énergiquement pour ne pas gêner les autres et je tourne à droite » .

Marie attend pour s'engager dans le rond-point que les véhicules de gauche soient passés. Ceux-ci quittent le rond-point dans la rue précédente sans l'avoir signalé. Elle affirme que dans cette situation, elle essaie de mettre à chaque fois son clignotant pour bien faire comprendre aux autres la direction qu'elle prend. Elle aimerait que les autres en fassent autant, elle affirme sans agressivité que ce serait bien que chacun adopte un comportement citoyen.

« On a un cédez le passage, mais je préfère m'arrêter. Je laisse passer les véhicules des deux côtés. Maintenant, il n'y a rien à gauche, les voitures à droite sont assez loin, je vais démarrer. Je coupe un peu mon virage en démarrant parce que le cyclomoteur démarre en même temps que moi et tourne aussi à gauche. Voilà, maintenant, je peux reprendre ma droite tranquillement » .

Dans ce cas, la conductrice décide de commettre une infraction pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic. Elle coupe son virage, avec peu de risque, car les usagers de l'autre voie sont arrêtés, pour dégager au cyclomoteur qui la suit.

« On continue tout droit. Je dois me déporter pour les voitures en stationnement. Avec les voitures en face, c'est étroit. Personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant à gauche, je me déporte. Je répartis bien les espaces entre les voitures en stationnement et les voitures en face. Pour ça, je ne roule pas trop vite. Celui-là dépasse un peu plus que les autres, je vais être obligée de m'arrêter. Ça ne passerait pas avec les voitures en face, ou alors ça serait trop juste. Je m'arrête. La dame me dit merci. Elle a apprécié que je m'arrête, comme ça elle n'a pas besoin de viser juste avec sa voiture. Maintenant, je peux démarrer, et maintenant, je reviens sur ma ligne » .

Dans une rue étroite, Justine doit se déporter pour les véhicules en stationnement. L'un d'entre eux dépasse plus que les autres. Elle pense que ça ne passerait pas avec les véhicules en face. Dans le doute, elle s'arrête. La conductrice qui vient en face lui dit merci. Dans ce cas, Justine a facilité la tâche à tout le monde. La sienne d'abord, car elle préfère « perdre » quelques minutes que s'engager dans un endroit difficile. Celle des usagers venant en sens inverse ensuite, car ils « n'ont pas besoin de viser juste avec leur voiture ». S'engager, dans cette situation, aurait augmenté la difficulté de la tâche des autres.

« Je lance la voiture, troisième, des piétons marchent le long du trottoir, je les surveille et je passe. Là, il y en a deux qui commencent à traverser à gauche, la voiture devant moi passe juste devant eux, la voiture derrière moi est à bonne distance, je m'arrête pour laisser passer les piétons. La dame m'a fait un sourire, elle est contente » .

Le véhicule devant nous passe juste devant des piétons régulièrement engagés sur un passage prévu pour eux. Judith, après s'être assurée qu'il n'y avait pas de danger derrière, que le véhicule était à bonne distance, s'arrête et laisse passer les piétons. Elle respecte les autres et la règle. Tout le monde est satisfait. La dame le lui fait comprendre par un sourire et Judith est fière de son comportement.

« Je me place dans la voie du milieu pour aller tout droit. On doit couper la route prioritaire qui continue à droite. Je m'arrête pour laisser passer toute la file de véhicules qui arrivent à droite et qui tournent devant moi. Je me suis arrêtée assez tôt, assez loin car ils coupent un peu, même les camions, il leur faut beaucoup de place. Après celle-là, je pourrai y aller, la suivante est assez loin, à gauche, la voiture est arrêtée au stop, elle ne bouge pas, je démarre et je dégage l'intersection » .

L'expérience des situations vécues pendant la période de conduite accompagnée et

les conseils de son accompagnateur ont permis à la conductrice de reconnaître une situation où il convient de s'arrêter suffisamment tôt pour faciliter la tâche des autres conducteurs. Si elle s'était arrêtée au milieu de la chaussée, elle aurait respecté la signalisation et les règles de passage mais les autres auraient éprouvé beaucoup de difficultés pour aller faire le tour du véhicule par la droite. Son comportement vise une circulation plus fluide et plus sûre.

« Lorsque le feu sera vert, je m'avancerai et je céderai le passage à tous les véhicules qui viennent en face. Les voitures s'arrêtent, le feu doit être au rouge. Le notre passe au vert, je m'avance. Les deux voitures devant passent, celui qui est dans la voie de droite n'a pas l'air de vouloir démarrer, il a pourtant le feu vert, je passe devant lui en surveillant quand même qu'il ne démarre pas à ce moment-là. J'accélère, je dégage rapidement l'intersection » .

Alexis prend en compte la signalisation et voudrait respecter les ordres de passage. Le conducteur en face qui tourne à droite ne démarre pas, bien que ce soit son tour. Alexis, sans trop d'hésitation, prend la décision rapidement de passer devant en se méfiant que l'usager ne démarre pas soudainement. Pour ne gêner personne, il dégage rapidement l'intersection. Nous ne sommes en présence d'une application littérale des règles du Code de la route, mais nous constatons néanmoins un comportement de sécurité, conforme à l'usage des conducteurs expérimentés.

Conclusion.

Pour l'ensemble des jeunes, nous avons constaté une très grande lucidité dans les commentaires. Presque dans la totalité des cas, les remarques correspondaient tout-à-fait à la situation vécue. Notre présence dans les véhicules aux côtés de tous nous a permis de vérifier ce point et de constater qu'il n'y avait pas de commentaire décalé, plaqué sur une action de conduite, ou complètement déphasé.

Les jeunes conducteurs qui ont suivi une formation traditionnelle pensent que bien conduire, c'est bien manipuler son véhicule, le positionner correctement sur la chaussée et respecter scrupuleusement les règles édictées par le Code de la route. Leurs commentaires étaient souvent mal exprimés, nous avons constaté à cette occasion qu'ils ne maîtrisent pas un minimum de vocabulaire de sécurité routière. Néanmoins, ils expriment à leur façon la réalité de la situation. Leur perception est guidée par cette idée qu'ils se font de la conduite, ils pensent se déplacer ainsi en sécurité. Nous avons relevé des insuffisances dans la prise d'informations, une mauvaise sélection des indices utiles à la tâche de conduite, cette mauvaise discrimination étant source de perte de temps, la décision intervenant tardivement. Dans le cas d'Émilie et de Christian, la recherche d'indices était insuffisante, la sélection mal opérée, les indices les plus pertinents ont été occultés. Cette démarche les a conduits à la situation d'accident qui n'a pu être évitée que par une intervention sur les double commandes. Leur prise en compte des autres usagers se limite au constat d'un comportement observable. Leur prise d'indices ne comporte pas plusieurs scénarios possibles, on observe le processus : information/réponse. Cette démarche ne laisse aucune place à l'erreur.

L'approche d'Arnaud en est l'archétype : lui pense bien conduire, bien respecter les règles, il ne supporte pas l'erreur des autres. Nous sommes là aux antipodes de la conduite citoyenne.

L'analyse des commentaires de la conduite de jeunes ayant suivi le cursus d'Apprentissage Anticipé de la Conduite nous renseigne sur bien d'autres points. Leur façon de s'exprimer n'y est pas étrangère. Nous pouvons affirmer qu'ils se sont approprié un langage, un vocabulaire dans le domaine de la circulation et la sécurité routière qui appartient en général aux professionnels de l'automobile ou de l'enseignement de la conduite. Pour eux le respect des règles est nécessaire mais pas suffisant, ils anticipent en élaborant une « veille permanente de sécurité ». Ils prennent en compte l'aspect social de la route en adaptant leurs réactions aux différents profils de conducteurs rencontrés. Ils tirent partie de leur expérience en comparant les situations à celles précédemment vécues. Ils prélèvent des indices pertinents autres que réglementaires, pouvant constituer un danger. Ils anticipent en prévoyant et en anticipant les risques. Ils sont conscients de la faiblesse des moyens de communication entre automobilistes et s'assurent en conséquence d'être compris. Nous avons été agréablement surpris par la clairvoyance dont ils ont fait preuve, par rapport à l'identification des indices pertinents, du risque en général.

L'analyse de ces commentaires, la comparaison des « A.A.C. » et « traditionnels » montrent que les jeunes qui ont suivi le cursus Conduite Accompagnée mettent en place des opérations mentales différentes basées sur une prise d'indices différente, diversifiée, qui fait ressortir une plus grande attention à soi et aux autres.

L'observation critique leur permet de tirer des leçons du comportement des autres. Ils sont capables d'identifier rapidement la singularité d'une situation de conduite et « d'inventer » la réponse adaptée.

Ils vont au bout de l'opération mentale, en la verbalisant. Ils cristallisent leur attention sur l'analyse de la situation en termes de risques encourus et prennent mieux en compte les autres et leurs intentions. Leur attention va au-delà de la réglementation, elle porte sur les évolutions possibles d'une situation. Pour ce faire, ils mettent en place une stratégie de prise d'informations, de prise d'indices plus performante que ceux qui ont suivi une formation traditionnelle. Les jeunes qui ont suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite ont, en général, une meilleure technique du regard. Ils sont de ce fait mieux armés pour circuler. Ils ne se dispersent pas dans la recherche des indices et dirigent leur attention vers un certain nombre de points particuliers, notamment les autres usagers et leur comportement, ils prévoient l'évolution permanente des situations de conduite.

Ils laissent un peu de côté les informations concernant le véhicule, la mécanique ou bien la route. Dans une situation de conduite donnée, ils font preuve d'une très grande clairvoyance sur ce qui est en train de se passer, ils peuvent ainsi adapter leur comportement à ce qui se joue réellement à ce moment-là. Une recherche d'indices plus élaborée, une analyse plus fouillée et plus complète, plus judicieuse, bref, une anticipation plus grande rend leur prise d'initiative beaucoup plus rapide, dans des situations équivalentes, que celle des jeunes en formation traditionnelle, et toujours appropriée à la singularité de la situation.

Pour les jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « **prise de conscience** », l'analyse des données verbales, confrontées aux données comportementales à bord du véhicule fait apparaître effectivement un degré supérieur d'analyse et de compréhension du phénomène routier. Même dans des situations de conduite simple, ils font preuve de plus d'anticipation : leur prise d'indices est dirigée vers la zone de risque potentiel. Leur veille permanente leur permet de ne pas se faire surprendre. Cette conduite tient compte en permanence des aléas possibles et encourage à garder constamment des marges de temps et d'espace. Cette anticipation continue, intégrée, est réaliste et sécurisante.

Ils respectent la réglementation, les autres et adoptent un comportement qui va au-delà : ils participent activement à la circulation. Ils ont l'intelligence des singularités. Leur expérience de circulation pendant deux ans avec un accompagnateur et leurs connaissances de la sécurité routière les amènent à établir un lien permanent entre la situation de conduite vécue et le risque potentiel qu'elle comporte. Les incivilités, le sentiment d'insécurité semblent faire place, selon nous, à un sentiment d'appartenance au système routier. Dans certaines situations, les jeunes ont vraiment fait preuve d'une conduite apaisée, entraînant la satisfaction de tous. Les autres usagers le manifestent par un sourire ou un geste et le jeune éprouve une certaine fierté à se comporter ainsi.

D. La prise de conscience de la notion de risque.

Nous avons dans un premier temps testé la démarche sur un groupe A.A.C. et un groupe FT. Le travail en sous-groupes a été difficile, à la restitution, peu de facteurs apparaissaient et les rapporteurs ne parvenaient pas à imaginer un scénario. En fait, ils n'avaient pas compris la genèse d'un accident. Les jeunes A.A.C. s'en sortaient mieux, verbalisaient d'une façon plus appropriée, mais n'arrivaient pas à imbriquer les facteurs, à les articuler pour parvenir à la situation d'accident. Nous avons décidé en préalable à l'utilisation du cas d'accident, de procéder à un apport d'informations sur la démarche REAGIR, sur les termes cause, facteur, et sur la nécessité de remonter dans le temps pour bien comprendre comment on arrive à la situation d'accident. Après avoir apporté cette modification dans notre démarche, les groupes ont beaucoup mieux fonctionné.

Soixante jeunes ont participé à ces travaux : trente ayant suivi une formation traditionnelle, trente A.A.C., dont dix jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement du type plutôt « prise de conscience ». Nous avons pu contacter ces derniers, qui avaient pris part à nos phases de conduite commentée. Dans chaque filière de formation, nous avons constitué des groupes de trois ou quatre jeunes.

Pour exploiter les productions des différents groupes, les analyser, les commenter, nous avons rassemblé toutes les feuilles des tableaux en papier remplies au moment de

la restitution, enregistré tout les scénarii et les propositions et retranscrit le tout littéralement.

Pour procéder à l'analyse de l'ensemble des travaux, nous avons porté un regard sur les questions que nous nous posions : les jeunes comprennent-ils ce qui se passe réellement dans cette situation, sont-ils capables d'identifier les différents facteurs, c'est-à-dire nous expliquer en quoi tel élément a joué, a participé à la genèse de l'accident ? Peuvent-ils construire le scénario, comment voient-ils l'imbrication des facteurs dans la survenue de l'accident ? Car, finalement, c'est à ce moment là qu'ils nous diront : dans ce cas, à ce moment précis, moi, j'aurais plutôt fait comme ça. Enfin, nous détaillerons finement leurs propositions qui devraient nous confirmer ou pas qu'ils portent un regard distancié sur la circulation et la sécurité routières.

Caractéristiques des travaux F.T. (annexe 8 page 137).

Nous notons des imprécisions, voire une incompréhension de certains termes. Par exemple le facteur jeune conducteur est retenu pour expliquer un accident, alors que le terme inexpérimenté serait plus approprié. Globalement, une plus grande quantité de facteurs est retenue dans les domaines de l'environnement et du véhicule. Cela rejoint certainement l'idée que les jeunes qui ont suivi une formation traditionnelle se font de la conduite : on est au volant d'un véhicule qui évolue dans un environnement. Le risque vient essentiellement de ces deux éléments. Le virage, le revêtement, la signalisation, les pneus, la suspension sont des éléments qui peuvent intervenir dans un accident.

Lorsqu'un facteur concernant l'usager est cité, il s'agit d'une infraction par rapport à une réglementation : ils considèrent que le respect de la réglementation constitue un gage de sécurité, mais aucun élément sur les autres, sur l'anticipation, les différents scénarii possibles.

Les propositions portent essentiellement sur l'aménagement de l'environnement et sur le véhicule. Les actions sur les usagers consistent en des obligations (mettre la ceinture, prendre plus d'heures de conduite...) ou des interdictions (rouler moins vite, interdire les véhicules puissants...).

Caractéristiques des travaux A.A.C. (annexe 9, page 145).

L'ensemble des facteurs est bien relevé, dans les trois domaines. La notion même de facteur est bien expliquée avec ses possibles conséquences, par exemple le conducteur est sans emploi : il a certainement des soucis et n'est pas particulièrement attentif à la tâche de conduite. Les groupes ont relevé une plus grande quantité de facteurs dans le domaine de l'usager. Véhicule et environnement ne sont pas oubliés, mais nous constatons que pour les jeunes A.A.C. c'est bien un conducteur dans un état bien particulier qui se déplace dans un environnement donné à bord d'un véhicule. Ils s'attachent à décrire de façon précise le conducteur et les passagers pour nous faire comprendre comment on peut arriver à une situation d'accident. La réglementation est citée, mais les indices relevés vont bien au-delà (fatigue, soucis, inexpérience, antécédents...).

Les scénarii proposés intègrent bien l'ensemble des facteurs relevés et nous comprenons aisément la genèse de l'accident. Tous les éléments sont bien imbriqués les

uns aux autres et sont révélateurs d'une bonne analyse de la particularité de ce cas d'accident.

Les propositions concernent les trois domaines : véhicule, environnement, conducteur. Nous constatons néanmoins dans ce dernier secteur, des initiatives telles que des actions de sensibilisation, de formation, de participation aux enquêtes REAGIR, d'utilisation de conduite commentée... Les participants considèrent qu'il est important de faire prendre conscience du risque à l'usager pour lui permettre de circuler en sécurité en identifiant rapidement ces situations de risque potentiel.

Caractéristiques des travaux de jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » (annexe 10, page 154).

Lors de l'analyse des facteurs d'accident, ces conducteurs font référence à leurs connaissances dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières. Ils font le lien entre leur expérience, leurs connaissances et la situation rencontrée. Cette démarche leur permet d'identifier très rapidement le risque, et lorsque l'accident s'est produit, les facteurs déterminants. Leur attitude se caractérise par un éveil important envers les autres. Les scénarii qu'ils nous proposent font apparaître un enchaînement de facteurs qui nous montrent que l'on se dirige inexorablement vers une situation d'accident. Les propositions comportent de nombreux éléments dans le domaine des conducteurs : éducation, formation, sensibilisation... Ils revendiquent leur participation à diverses commissions de sécurité routière et aux enquêtes sur les accidents. Ils désirent prendre une part active à la construction d'un système de circulation plus sûr. Nous reconnaissons là le conducteur citoyen actif et son besoin d'être impliqué.

Nous pouvons présenter un exemple de restitution d'un groupe.

« Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON. Il fait beau, le trafic est faible, la route est sèche, néanmoins le revêtement est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, il est donc inexpérimenté. Le véhicule, appartenant à son père, une renault 5 Alpine Turbo, puissante, est chargé, quatre personnes à bord, il n'a pas l'habitude de conduire un véhicule chargé. Ils circulent dans une zone difficile : 4,5 Km de tracé sinueux. On peut penser que, vu la difficulté, le conducteur est assez attentif et qu'il adapte son allure à l'environnement.

Sorti de cette zone difficile se présente 1,8 Km de tracé facile avec une grande ligne droite. Que s'est-il passé ? Jeune, ambiance festive, trois amis dans la voiture, un véhicule puissant, on peut penser que le conducteur s'est libéré dans cette zone et a accéléré franchement. A combien ? « **Allez, montre-nous à combien elle va la voiture de ton père !** » Une vitesse très élevée, l'attention qui se relâche dans un parcours facile, l'ambiance joviale, le plaisir de conduire, de rouler vite...

En arrivant sur le double virage, le conducteur a-t-il vu le panneau qui annonçait le danger ? On peut penser que non. Quoiqu'il en soit, il arrive beaucoup trop vite dans ce virage (vitesse supérieure à 110 km/heure).

Il arrive à négocier le premier virage à gauche en freinant et en ralentissant son allure. Il est surpris par le second virage à droite. Il freine encore, car ça va encore trop

vite, tourne le volant à droite pour prendre le virage à droite. Il sent à ce moment-là la voiture qui part de l'arrière vers la gauche. Il freine alors encore plus fort et donne en grand coup de volant à gauche.

Il se produit dans ce véhicule un transfert des masses important. Le freinage violent renvoie tout le poids, véhicule/passagers, vers l'avant, le coup de volant à gauche non maîtrisé car donné comme un réflexe a pour effet de bousculer les occupants non ceinturés, de les projeter contre la paroi droite du véhicule. A ce moment-là, tout le poids véhicule/passagers est transféré sur la roue avant droite. Quelle était la pression de cette roue ? On ne sait pas puisqu'elle est crevée. Soit

elle a éclaté à ce moment-là, soit toute la pression est partie car il s'agit d'un pneu sans chambre.

Déséquilibrée la voiture part en tête-à-queue et va heurter le muret à gauche (le pneu avant droit a peut-être éclaté en touchant le muret). La voiture est projetée dans l'autre sens, traverse la route, et va s'immobiliser dans un champ.

Les quatre occupants sont tous dans un état grave. »

Ce scénario est particulièrement bien élaboré, les facteurs s'enchaînent et les jeunes voient bien comment on en arrive à l'accident.

SYNTHESE.

Nous nous sommes intéressé à l'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile en tant que dispositif susceptible de contribuer à l'évolution de l'état d'esprit des usagers de la route. Des textes régissent de façon formelle cette façon d'apprendre. Nous avons recueilli divers points de vue chez les personnes concernées. La confrontation de ces deux éléments nous a permis de dire ce qu'est la conduite accompagnée, autrement que de façon prescriptive. Globalement, les acteurs déclarent vouloir partager leur expérience de conduite. Les accompagnateurs tentent en priorité de se rassurer, de prendre confiance en leur enfant et diminuer leur inquiétude le jour où il part seul au volant. Le partage d'expérience se déroule de façon empirique, chaque adulte adopte la technique d'accompagnement qui lui semble la plus appropriée. Leur démarche est essentiellement guidée par l'idée qu'ils se font de la conduite, la seule référence étant leur propre comportement au volant. Tous sont demandeurs d'aide, de conseils et de formation à la fonction d'accompagnateur.

Le cursus d'apprentissage A.A.C. donne au père (car ce sont essentiellement les pères qui accompagnent) une occasion privilégiée de remplir pleinement son rôle auprès de son enfant. Il peut, au fil des kilomètres, transmettre une certaine idée de la circulation, de la vie sociale en général. Accompagner son enfant en voiture, espace confiné, intime, constitue une occasion unique de souder, reconstituer ou de renforcer un lien familial. Sur ce point, la réglementation est bien adaptée, car l'accompagnateur doit être âgé d'au moins vingt huit ans. Les jeunes ne peuvent donc pas s'accompagner entre eux, entre

pairs. Les échanges entre ces derniers ne sont pas de même nature. Un groupe de pairs, de personnes du même âge partage des idées, des valeurs, mais ne peut construire cet état d'esprit de partage de l'espace public et d'attention aux autres. Une personne plus âgée, munie d'une expérience de la circulation et de la vie remplit mieux le rôle.

Le modèle théorique retenu et notre enquête de terrain nous permettent de dessiner les contours de la notion « conducteur citoyen ». Ses différentes composantes sont : le respect scrupuleux de la réglementation, le souci des autres, la tolérance. Notre définition de départ se trouve considérablement enrichie.

Le conducteur citoyen selon nous.

Pour nous, le conducteur citoyen est une personne qui se déplace sur la route, espace public avec le souci permanent des autres. Il est attentif aux erreurs des autres (et aux siennes) pouvant mettre en cause la sécurité de tous. Cette approche donne un sens à toutes les décisions qu'il sera amené à prendre. La genèse d'un tel état d'esprit passe nécessairement par une conscience collective d'appartenance à un milieu : celui des usagers de la route. Si le civisme, c'est la capacité d'un citoyen à concevoir la différence entre son intérêt particulier et celui de la communauté, un comportement civique consiste à respecter les règles et les autres.

L'idée d'appartenance nous permet d'aller plus loin, de parler d'un conducteur citoyen. Ce dernier s'engage personnellement à bien se comporter sur la route, le plus souvent, d'ailleurs, sans autre contrepartie que le plaisir (ou la nécessité) d'exercer son sens civique. L'ouverture aux autres nécessite de consacrer à la conduite toute son attention, respecter les autres, en particulier les usagers faibles, respecter les règles, mais aussi l'esprit. L'attention à soi et aux autres, dans un souci de sécurité conduira à un plaisir évident de conduite et une approche de la circulation apaisée ; donc, respect, sécurité, mais aussi attentif au bien-être de l'autre seront les indicateurs d'une conduite citoyenne.

Le conducteur citoyen respecte donc les règles, il est sensible à la sécurité, au confort des autres, il a connaissance de ce sentiment d'insécurité que lui-même ou les autres peuvent éprouver. Il abordera la route en s'interdisant toute incivilité et en adoptant en permanence un comportement qui incite les autres à en faire autant.

Nous pouvons évoquer la notion de « citoyen actif », chère à Alain MOUGNIOTTE¹⁰³, à laquelle nous adhérons complètement. Pour nous, la conduite citoyenne renvoie d'abord à un sentiment d'appartenance à un groupe, celui des citoyens se déplaçant, comme membre parmi d'autres, égaux en droit, et aux actes personnels qui sont commandés par ce sentiment (le vote, pour prendre l'exemple le plus facile, ou l'intervention personnelle visant à faire cesser une situation inacceptable, pour en prendre un autre, sûrement plus significatif). Mais on sait que le modèle de la cité est un modèle abstrait, métaphysique¹⁰⁴, qui ne rend compte qu'imparfaitement de notre société telle

¹⁰³ MOUGNIOTTE (A.), op. cit., p.118.

¹⁰⁴ BOLTANSKI (L.) et THEVENOT (L.), *la justification*, Gallimard, 1992.

qu'elle est. Etre un citoyen « réel », c'est se situer aussi dans les systèmes, classes, institutions, conflits, etc., qui comptent au moins autant que le suffrage universel ou la responsabilité morale élémentaire. C'est à la fois se situer cognitivement (savoir comment ça fonctionne et où on est placé soi-même) et se positionner activement.

Cet usager s'impliquera donc personnellement dans la construction d'un système de circulation « sûr » en ayant une parfaite connaissance du phénomène routier et en participant à des organes comme le collège technique « REAGIR ». Il développera ainsi en permanence sa « culture sécurité routière ». Circulant dans un tel état d'esprit, il portera un regard homogène et cohérent sur l'insécurité routière.

En tout point conforme à notre modèle AUDIGIER, il exerce une citoyenneté civile, des droits civils. Les libertés attachées à sa personne, notamment celles de se déplacer en sécurité sur tout le territoire dépendent de lui, mais revêtent aussi un caractère collectif. Interviennent dans ce domaine les pouvoirs publics, la réglementation, les infrastructures, et aussi les autres usagers.

Il exerce une citoyenneté politique : il se conforme à des règles dont il a participé à la production. Il est producteur de réglementation qu'il s'applique à lui-même lorsqu'il circule. En exerçant son droit de vote et en s'impliquant comme il en a la possibilité dans les instances politiques, il crée, modifie, adapte la réglementation. Cette dernière ne lui est donc pas imposée autoritairement. Sa conscience d'être producteur de règles le conduit nécessairement à leur respect.

La citoyenneté sociale : il a la possibilité de participer dans le domaine économique ou associatif à certains organismes. Citons par exemple les commissions municipales de circulation qui déterminent les plans de circulation, ou les collèges techniques REAGIR qui analysent les accidents de la route. Il peut dans ce cadre faire des propositions et participer ainsi concrètement à rendre la route plus sûre.

La citoyenneté culturelle : le réseau routier constitue l'archétype du lieu où on peut l'exercer. Nulle discrimination sur la route : personne n'est exclu, ni les étrangers, ni les minorités... Du piéton au cyclomoteur, à la voiturette ou au gigantesque poids lourd, la route est ouverte à tout le monde.

Le conducteur citoyen au sens où nous l'entendons est conscient de tout cela et participe donc activement à un système de circulation auquel il adhère, dans lequel il se reconnaît. Dans ces conditions, il ne ressentira plus l'insatisfaction de vivre dans une tension permanente entre son monde, ses gestes et ses attitudes, et ceux des autres. Il prendra plaisir à circuler et à faciliter la circulation des autres.

Les voies pour y parvenir sont de deux sortes : d'une part, un meilleur contrôle du réseau routier et des sanctions immédiates, fortes, et systématiques pour que les règles soient respectées et pour permettre aux usagers de circuler en sécurité ; d'autre part, une véritable éducation du conducteur pour parvenir à un changement des mentalités sur les routes. Les personnes interviewées étaient unanimes sur ces deux points.

Notre tentative de modélisation des techniques d'accompagnement fait apparaître trois groupes : le premier est composé de personnes soucieuses de la manipulation du véhicule et de la position sur la chaussée. Les interventions de l'accompagnateur ont lieu

en temps réel, laissant peu d'initiative au jeune. Dans le second groupe, le respect des règles et la manipulation du véhicule sont privilégiés, les interventions ont lieu en fin d'action ou en fin de parcours. Le jeune a plus d'autonomie que dans le groupe précédent, l'acquisition de l'expérience est réfléchi en commun. Quelques personnes composent le troisième groupe, dans lequel sont privilégiés l'attention aux autres et l'aspect social de la route. Les interventions ont lieu en fin de parcours, le jeune accède à une autonomie complète.

Lors de la conduite des jeunes, nous avons constaté de grandes différences de comportements et de commentaires entre ceux qui avaient suivi une formation traditionnelle et ceux qui avaient bénéficié du cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite. Les opérations mentales font apparaître pour les A.A.C. une technique de prise d'informations pertinentes et diversifiées. L'analyse qu'ils font des éléments prélevés leur permet d'identifier les risques potentiels d'une situation précise et d'adapter leur comportement en conséquence. Ceux qui ont eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » font preuve d'un degré supérieur d'analyse et de compréhension du phénomène routier. Leur veille permanente leur permet de ne pas se faire surprendre. Cette conduite tient compte en permanence des aléas possibles et encourage à garder constamment des marges de temps et d'espace. Cette anticipation est continue, intégrée et réaliste.

Nous avons utilisé des dossiers d'étude de cas d'accident pour vérifier le degré de sensibilisation des conducteurs aux phénomènes de sécurité routière et la façon dont chacun perçoit de manière précise ce qui se joue réellement dans une situation de conduite singulière. Les conducteurs qui ont suivi une formation traditionnelle procèdent à une analyse simple de la situation d'accident et leur compréhension constitue une première approche, simple et incomplète. Ceux qui ont bénéficié de l'A.A.C. détectent rapidement les véritables enjeux.

Au cours de leur formation, et des rendez-vous pédagogiques ils ont acquis des connaissances en matière de sécurité routière, notamment dans la genèse d'un accident. Leur prise d'informations est guidée par ces éléments et les opérations mentales mises en place leur permettent de détecter les facteurs d'accident. Ceux qui ont bénéficié d'un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » imaginent un scénario plus élaboré en imbriquant plus finement les facteurs d'accident. Leur approche les conduit à reconnaître rapidement la singularité de la situation et à dire de suite le comportement le plus approprié en fonction du risque encouru.

L'hypothèse de recherche était : **l'Apprentissage Anticipé de la Conduite développe des compétences non seulement d'ordre technique, mais d'ordre éthique ; il s'agit d'une compétence citoyenne, attentive à autrui.**

Notre recherche nous conduit à confirmer que la conduite accompagnée permet une éducation citoyenne parce qu'elle renvoie à une autre façon d'envisager le comportement au volant et débouche sur une analyse des situations de conduite en terme d'opérations cognitives particulières.

La confrontation sociale autour d'un thème de conduite et de sécurité routière renvoie

à une dimension citoyenne parce qu'elle permet une prise de risque assumée. Les connaissances acquises au cours des rendez-vous pédagogiques guident en permanence la tâche de conduite et permettent une identification rapide du risque dans une situation singulière.

Les conducteurs qui ont bénéficié d'un accompagnement plutôt du type « prise de conscience » comprennent rapidement ce qui est en train de se passer dans une situation donnée. Un degré supérieur d'analyse et de compréhension du phénomène routier les conduit à proposer immédiatement le comportement le plus adapté.

Quatrième partie : trois registres de propositions d'actions.

Les théories empruntées et les démarches de terrain nous conduisent à effectuer quelques propositions d'actions pour tenter d'améliorer le dispositif A.A.C. et les formations à la sécurité routière en général.

Notre étude concernant l'Apprentissage Anticipé de la Conduite a mis en évidence l'importance de l'expérience et des conditions de son acquisition. Un module de formation ou de sensibilisation dans le domaine de la sécurité routière devra favoriser dans tous les cas la réflexion sur l'action. Il s'agit d'abandonner les démarches plutôt techniques, plutôt réglementaires pour une attitude « citoyenne ».

La conduite citoyenne ne va pas de soi, elle n'est pas chose naturelle. Les réalités sociales sont distribuées entre l'ordre de la nature et celui de la culture, la citoyenneté se range assurément du côté de celle-ci : ni son idée ne s'impose d'elle-même à l'esprit comme une évidence indiscutable, ni sa pratique est aisée. Même si le postulat citoyen commence à s'imposer dans les discours institutionnels comme principe unique de comportement dans une société, il rencontre encore des résistances intellectuelles et il est l'objet de toutes sortes de dénaturations. Quant à la pratique, nous constatons que le souci du caractère collectif du déplacement routier n'est pas le souci majeur des usagers. Pour assurer une participation raisonnée et convaincue au concept citoyen, une éducation à la citoyenneté s'impose. La conduite apaisée est le produit de l'intelligence et de la volonté, pour devenir une seconde nature, elle requiert un apprentissage.

La conduite citoyenne peut faire l'objet d'une éducation, plus que d'un enseignement, car elle appelle une participation de toutes les facultés et pas seulement de la raison. Cette éducation, pour atteindre son objectif, la formation de citoyens éclairés et responsables, conjuguera trois démarches distinctes, toutes également nécessaires. La première sera naturellement d'ordre intellectuel : elle dispensera les notions élémentaires nécessaires pour comprendre la nature de la notion. Elle ne saurait suffire, car la citoyenneté sollicite la participation de la personnalité tout entière, elle est le produit de la volonté autant que de la raison : l'éducation impliquera donc aussi la formation du caractère, l'initiation aux valeurs qui sont liées à l'idée de citoyenneté. Elle comportera enfin une éducation au comportement : apprendre à respecter le point de vue d'autrui, admettre la relativité et les limites du sien propre, ce sont là des attitudes qui ne sont pas naturelles, elles vont à l'encontre de l'instinct de domination, de la propension à imposer ses idées à autrui.

Autant de questions qui ne peuvent trouver de réponse, autant de contradictions qui ne peuvent être surmontées que par une éducation qui enseigne à dépasser son propre point de vue, à subordonner ses vues personnelles ou ses intérêts de groupe à l'intérêt général. Le thème de l'éducation à la conduite citoyenne, comme concept et comme pratique, constitue une réponse, en l'inculquant dans les esprits et les conduites collectives.

1. L'éducation routière ¹⁰⁵ tout au long de la vie.

Pour changer les mentalités des usagers de la route, il est indispensable de viser les attitudes et raisonner en terme de conducteur-citoyen. C'est une démarche qui, nécessairement doit s'étaler dans le temps. Au-delà du vœu pieux de certains qui affirmaient de façon très générale : il faut changer les mentalités, les Pouvoirs Publics vont instituer ce *continuum éducatif* qui devrait permettre à l'utilisateur de la route d'intégrer le risque de façon durable et adopter un comportement dans lequel prime l'attention aux autres.

La sécurité, qu'on l'envisage sous l'angle de la protection, de la prévention ou de la formation, semble bien aujourd'hui être perçue comme un droit. En ce sens, l'école ne

105

Ce terme peut paraître trop vague, imprécis ou comme un néologisme. Nous l'utilisons car il est d'usage courant dans le secteur de la Sécurité Routière. La Sous-Direction de la formation du conducteur, au Ministère de Transports est devenue très officiellement la Sous-Direction à l'Education Routière et l'intégration des inspecteurs et délégués dans les D.D.E. (Directions Départementales de l'Equipement) s'est traduite par notamment la création de Cellules de l'Education Routière. Nous exerçons personnellement à présent la fonction de délégué à l'Education Routière, responsable des départements de Corse du Sud et de Haute Corse.

peut être absente de ce phénomène et doit se préoccuper de son rôle.

L'enseignant doit effectuer une action éducative de qualité qui visera : d'une part, l'apprentissage des pratiques sociales largement diffusées, c'est-à-dire la Sécurité Routière, et, d'autre part, la recherche de l'amélioration des conduites d'actions et de réactions face à l'environnement physique et humain, c'est-à-dire la circulation routière. L'éducation routière est donc à la fois : enseignement de certains comportements et de certaines règles et éducation générale sociale et humaine. Les buts d'une action envers les plus jeunes sont : éduquer et former l'enfant à affronter de manière responsable les problèmes de circulation routière comme une des réalités du monde dans lequel il vit et préparer l'avenir en intégrant mieux les enjeux de la Sécurité Routière dans la société française.

L'éducation à la Sécurité Routière sera à terme généralisée à l'ensemble des écoles primaires et élémentaires. L'enseignement, déployé de deux ans à quatorze ans doit permettre d'ancrer durablement des attitudes de sécurité. Bon nombre d'activités peuvent offrir l'occasion de familiariser les élèves avec des pratiques, des connaissances ou des thèmes de réflexion qui contribuent à leur éducation en matière de Sécurité Routière. La circulaire n°87 287 du 25 septembre 1987 fixe le programme.

La première étape du continuum éducatif comporte toutes les actions qui visent à développer l'éducation routière à l'école, dans les centres de vacances et de loisirs et, plus généralement, partout où l'on peut capter l'attention des enfants et des adolescents. C'est une phase importante, non seulement parce que les enfants sont des usagers de la route et de futurs conducteurs, mais aussi parce que l'éducation à la sécurité routière apparaît de plus en plus, en ces temps où les « incivilités » se multiplient, comme un aspect essentiel de l'éducation à la citoyenneté.

Inciter les enfants, dès leur plus jeune âge, à appliquer systématiquement les règles du code de la route et à respecter les autres, leurs spécificités et leur vulnérabilité, constitue donc une nécessité à double détente. Concrètement, on sait que cette formation doit commencer dès la maternelle. Elle se pratique déjà dans certains établissements : l'expérience menée depuis plusieurs années à l'école Condé de Lyon constitue un bon exemple de ce qu'il faudrait mettre en place un peu partout en France. Cet apprentissage des premières grandes règles liées à l'usage de la route et de la rue, prolongé à l'école primaire, sera validé très bientôt par une attestation délivrée à la fin de ce cycle.

Le Brevet de Sécurité Routière.

En 1993 a été instaurée l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière. C'est un enseignement qui concerne tous les élèves qui suivent une classe de sixième, puis de cinquième. Tous les élèves, en fin de cinquième passent l'examen. Les cours sont dispensés par l'ensemble des professeurs, chacun dans sa discipline. L'approche est donc interdisciplinaire. L'enseignement de la sécurité routière ne constitue pas, dans ces conditions une tâche supplémentaire pour les professeurs, il s'agit tout au plus de préparer des supports différents : par exemple, pour analyser un texte, l'enseignant sélectionnera un article de presse relatant un accident qui s'est produit dans la région.

En mathématique, il s'agit d'étudier les statistiques d'accidents, de lire un tableau de

données, des pourcentages, fabriquer un histogramme ou un diagramme circulaire. Sont abordées les notions de distance de freinage, distance parcourue pendant le temps de réaction, distance totale d'arrêt avec l'effet de carré de la vitesse. Nous retrouvons aussi la vitesse en mètre/seconde, les tableaux de proportionnalité, la lecture des cartes avec décodage des échelles...

En Français, l'élève recherche les principaux facteurs d'accident, analyse des comptes-rendus de presse et produit un témoignage clair et concis sur l'accident. En géographie, analyser les déplacements dans la commune, le département, l'Europe et la région : types d'usagers et catégories de véhicules empruntant les grands axes de circulation. L'intérêt des transports en commun et des règles de sécurité est abordé. En biologie, on étudie la communication au sein de l'organisme : le temps de réaction. En éducation physique et sportive, on apprend à prélever un nombre élevé d'informations, à procéder à des regroupements d'indices, à coder des actions, dans des situations à contrainte temporelle forte. L'élève se représente l'itinéraire à accomplir et apprend à s'orienter dans l'espace. En éducation civique, on traite le respect de soi et des autres, les délibérations du conseil municipal et arrêtés municipaux appliqués aux règles de circulation dans la commune. En Anglais, on peut étudier un accident en mettant en évidence les risques d'inattention en ville. En technologie, l'élève procède au décodage et à l'utilisation de représentations graphiques, à la lecture de dessins techniques, de plans.

Le décret n° 2002-675 du 30 avril 2002 (JO du 2 mai 2002, p. 7872 et 7873) comporte les dispositions suivantes :

Le Brevet de Sécurité Routière (ASSR premier niveau + 3 h de conduite) est obligatoire pour conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans et sans limite d'âge (sauf quand les conducteurs possèdent un permis de conduire),

L'ASSR de second niveau, passée en classe de 3^{ème}, est exigée pour pouvoir s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Ces deux mesures s'appliquent à tous les jeunes nés depuis le 1^{er} janvier 1988.

Un dispositif spécifique, l'attestation de sécurité routière (ASR), est prévu dans le cadre des GRETA, pour les jeunes qui n'auront pas passé ou qui n'auront pas obtenu l'attestation scolaire de sécurité routière en milieu scolaire. Des enseignants de la conduite spécialisés dispenseront des leçons sur piste et en circulation. Le jeune, après avoir suivi trois heures de formation pratique se verra délivrer le Brevet de Sécurité Routière.

Depuis 1994, la formation concerne aussi les élèves des classes de quatrième et de troisième. Le niveau d'exigence est un peu plus élevé, en fin de troisième, tous les élèves passent l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de deuxième niveau. Muni de ce document, le jeune peut déposer une demande pour passer l'examen du permis de conduire. Le jeune âgé de seize ans qui a suivi ce cursus de quatre années d'éducation à la sécurité routière peut s'engager dans le dispositif Apprentissage Anticipé de la Conduite. Dans ces conditions, l'étude du code de la route n'est plus l'élément central et l'enseignant de la conduite peut porter la formation sur les comportements de sécurité. Les bases sur lesquelles s'appuiera son enseignement auront été influencées par le sujet Sécurité Routière traité au collège comme un fait culturel véhiculant des valeurs morales

La formation initiale du conducteur.

Un travail de fond a été engagé pour améliorer la qualité des formateurs et des structures. Mais il repose surtout sur le programme de transformation du permis de conduire de type « bachotage » en un permis permettant un accès graduel à la conduite. La formation vise à donner les rudiments nécessaires à l'intégration progressive des nouveaux conducteurs dans la circulation. Elle s'est longtemps limitée à un cycle de formation en auto-école sanctionné par l'examen du permis de conduire.

Cette formation « traditionnelle » n'est plus adaptée aux connaissances acquises sur cette question. Il semble clair désormais que l'examen, ne mesure pas une performance moyenne du conducteur et que le permis de conduire est davantage perçu comme un droit à se déplacer en voiture que comme une formation à la sécurité routière.

L'épreuve de code de la route, remaniée en 2002, présente des situations réelles de conduite faisant appel à des comportements plutôt qu'à des connaissances. La durée de l'examen de conduite est portée au 1^{er} mars 2003 de vingt deux à trente cinq minutes. Ces changements devraient conduire les candidats à suivre une formation complète, revalorisée en termes de contenus.

Dans le cadre de l'enseignement de la sécurité routière au collège et afin de renforcer la continuité de cette formation, l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) fera partie, à partir du 1^{er} janvier 2004, du permis de conduire qui comprendra trois modules : l'ASSR de niveau 2 ou son équivalent, passée en 3^{ème} au collège, l'épreuve théorique générale (le code) et l'épreuve pratique du permis de conduire. Cette implication plus forte des enseignants dans l'éducation routière ne signifie pas cependant qu'ils se substitueront aux auto-écoles. Elle traduit une nouvelle volonté politique, celle de définir clairement quelles connaissances doivent être acquises aux différentes étapes de la formation.

Les jeunes conducteurs acquièrent une meilleure maîtrise de leur véhicule par l'expérience, non prise en compte dans le système actuel d'attribution du permis. ***L'examen du permis de conduire, si perfectionné qu'il puisse être dans l'avenir, ne permettra jamais, hélas, de mesurer les qualités morales d'un futur conducteur, son respect des autres, qui ne pourra être décelé qu'après que, conducteur, il aura conduit quelque temps à ses risques et au péril des autres***¹⁰⁷. »

Pour atteindre les attitudes, le savoir-être, le savoir-vivre requis pour circuler dans un environnement toujours plus complexe, perçu comme toujours plus hostile, un étalement dans le temps est indispensable. Une véritable éducation à la sécurité routière est nécessaire.

¹⁰⁶ SECURITE ROUTIERE, *L'apprentissage anticipé de la conduite*, Livret d'auto-documentation, Education à la sécurité routière, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Secrétariat d'État aux Transports routiers et fluviaux, Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, Sous-direction de la Formation du Conducteur, Ministère de l'Éducation nationale et de la Culture, Académie de Rouen, La Documentation Française, 1993.

¹⁰⁷ CUNY (H.), *Echec au hasard, ou comment prévenir les accidents de la route*, Flammarion, 1980, p. 203.

Le permis à points.

La loi de 1989 a mis en place le permis à points. La finalité est de se doter d'un outil qui permette d'augmenter la sécurité sur la route. L'objectif est double : dissuasif par la fragilisation du titre. Le conducteur est conscient qu'il ne détient plus le permis de conduire à vie, que ce dernier se fragilise au fur et à mesure que des infractions sont commises et qu'à terme, il peut être annulé. Le dispositif a un second versant, pédagogique celui-ci. Le conducteur a la possibilité de suivre une formation qui lui permet de récupérer une partie des points perdus. Cette motivation première évolue avec l'aide des animateurs et se transforme en une sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents.

Après douze années de permis de conduire à points, des progrès certains en matière de sécurité routière peuvent être constatés, ils sont également sensibles dans la perception qu'ont les usagers de l'effort de prévention et de formation engagé par l'Etat. Si aujourd'hui, la procédure du « permis à points » n'est plus remise en cause, les résistances perdurent sur certains comportements. Cependant le volet éducatif et pédagogique est bien perçu, les stagiaires démultiplient l'information. Cette orientation pédagogique et éducative doit être non seulement maintenue mais largement développée dans l'objectif premier de modifier durablement les comportements au volant. Les recommandations issues de la table ronde se mettent en place : renforcement de la prévention auprès des conducteurs novices dont les infractions graves pourront être corrigées pédagogiquement, sensibilisation des jeunes conducteurs par des rendez-vous d'évaluation et de réflexion entre six mois et un an après l'obtention du permis, mise en place des plans de prévention du risque routier dans les services de l'état et notamment au ministère de l'équipement, développement des plans de prévention du risque routier dans les entreprises. Ces grandes orientations vont mobiliser de nombreux partenaires (CNAM -Caisse Nationale d'Assurance Maladie-, CRAM -Caisses Régionales-, Assurances...) qui vont s'associer pour un travail de fond en matière d'éducation et de formation qui iront bien au-delà des actions de sensibilisation mises en place dans le passé.

Les rendez-vous d'évaluation.

Le Comité Interministériel d'octobre 2000 a décidé de proposer aux jeunes un rendez-vous d'évaluation et de formation obligatoire avec un enseignant de la conduite dans le douzième mois suivant l'obtention du permis de conduire. Quinze pour cent des automobilistes impliqués dans un accident corporel de la circulation ont leur permis depuis moins de deux ans, alors qu'ils ne représentent que cinq pour cent du total des conducteurs. Ce rendez-vous prend place en dehors du contexte de l'examen du permis, le conducteur n'est plus perturbé par l'apprentissage de la maîtrise du véhicule. Il évaluera ses comportements effectifs de conduite et pourra faire une analyse plus fine des risques de la circulation ainsi que des comportements à avoir dans des situations difficiles. La formation des jeunes conducteurs fera l'objet d'un effort particulier. La préparation à l'examen du permis de conduire doit devenir une véritable formation à la sécurité routière qui se prolonge au-delà de l'obtention du permis de conduire. Des compléments de formation seront proposés durant les deux premières années d'obtention

du permis de conduire.

Ce rendez-vous s'intègre donc dans le cursus de formation initiale des conducteurs et marquera la première étape d'une formation continue. Jusqu'à présent, faute d'une prise de conscience, il semble que le grand public acceptait mal qu'une activité « allant de soi » et « simple à mettre en œuvre » comme la conduite puisse faire l'objet de contraintes supplémentaires (sociales et financières) qui viendraient s'ajouter aux procédures liées à l'acquisition d'une formation de base (formation initiale) et à l'obtention du permis de conduire. Longtemps considérée comme un sujet mineur dans les préoccupations du public et des pouvoirs publics, l'activité de conduite constitue de fait une activité extrêmement complexe à mettre en œuvre pour chaque individu.

Comme toutes les tâches complexes que l'être humain met en œuvre, la conduite automobile implique un apprentissage. Jusqu'à présent, en France, le modèle prévalent d'apprentissage de la conduite (suivi par quatre-vingts pour cent des élèves conducteurs) comporte deux phases : avant l'obtention du permis : une formation de base (formation initiale, étalée sur deux ou trois mois, d'environ vingt-sept heures de pratique de conduite en moyenne, encadrée par un moniteur professionnel sur véhicule à double commande ; après l'obtention du permis : une formation « sur le tas », seul au volant, avec acquisition d'expérience individuelle.

Pour environ vingt pour cent des élèves conducteurs, l'accès à la conduite s'opère de manière graduelle sur au moins une année avant la passation du permis de conduire, dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite (A.A.C.). Il est admis qu'après une certaine acquisition d'expérience en situation de conduite réelle, le conducteur développe une habileté en tant qu'opérateur, nécessitant la mobilisation permanente de ses facultés psychologiques et physiologiques pour diriger un véhicule puissant au sein d'un trafic important et hétérogène, s'adapter à l'infrastructure et à l'environnement et se conformer à des règles strictes de partage de l'espace.

Toutefois, avec l'introduction du permis à points, un certain nombre de « certitudes » sont, en fait, ébranlées. Il n'est plus évident que le permis de conduire soit conservé à vie, les mauvais comportements des conducteurs, plutôt que la fatalité, sont soulignés, dénoncés et pénalisés. Il reste cependant que, dans sa grande majorité, le grand public ne connaît de la formation après permis que les aspects formation-sanction liés aux stages non obligatoires de récupération de points ou organisés dans le cadre des peines alternatives.

Cette politique de formation permanente, comporte plusieurs volets : pour les conducteurs novices : une obligation légale de formation pour les conducteurs novices infractionnistes, dans le cadre du permis à points (stage de récupération de points), un rendez-vous d'évaluation, de six mois à un an après l'obtention du permis, basé sur le volontariat ; pour les conducteurs expérimentés : l'expérimentation d'un rendez-vous de perfectionnement, pour les conducteurs à partir d'une ancienneté de permis de dix ans, basé sur le volontariat. L'objet de ces rendez-vous est de renforcer la prise de conscience des limites des aptitudes des conducteurs et des facteurs qui influencent leurs motivations personnelles par rapport à la sécurité et la prise de responsabilité sociale liée à la conduite.

Il ressort des observations qu'en formation initiale, l'apprenti conducteur a toute son attention centrée sur l'acquisition de la maîtrise du véhicule. En revanche, après une certaine maturation et expérience, il est possible de développer auprès de lui d'autres aspects et contenus liés aux habiletés, aux aptitudes cognitives, aux motivations et représentations, en faisant fond sur son expérience propre de la conduite. A cet égard, les travaux entrepris pour définir le contenu et l'organisation de ces rendez-vous montrent qu'ils ne devraient pas différer fondamentalement dans leur structure, que l'on s'adresse aux conducteurs novices ou confirmés ; quelques objectifs et contenus peuvent toutefois faire l'objet d'un développement spécifique à chacune des catégories.

Les rendez-vous de perfectionnement traiteront plus particulièrement : de l'actualisation des connaissances en matière de réglementation et de techniques ; de la prise de conscience de ses capacités et de ses limites, en fonction des données physiques et physiologiques. Le développement de ces rendez-vous tend à combler un vide, c'est-à-dire à généraliser la démarche de formation de perfectionnement, mais n'a pas pour ambition de couvrir tous les besoins ou toutes les actions de formation visant à la prévention des risques routiers. L'objectif est de drainer ou attirer les volontaires, hors dispositif réglementaire contraignant, pour suivre des sessions de perfectionnement, de rendre ces stages attractifs sans tomber dans le piège du « tout ludique », de vaincre l'inertie du corps social ou encore les procès d'intention liés à une hypothétique remise en cause du droit de conduire (en cas de constat de carence physiologique chez le stagiaire).

La prise en charge de leur coût sera étudiée avec l'ensemble des partenaires concernés, notamment les entreprises du secteur de l'assurance et les organismes de la formation à la conduite.

« Les wagons sont accrochés : c'est un début... »

Spécialiste des problématiques d'éducation à la sécurité routière, Françoise CHATENET, Directrice de recherche au Laboratoire de psychologie de la conduite de l'INRETS, prône la formation en continu¹⁰⁸. « *Le continuum éducatif constitue le B.A.BA de toute démarche pédagogique cohérente, explique-t-elle. Il existe, aujourd'hui, en France, des points d'ancrage pour assurer cette continuité : attestation scolaire de sécurité routière, apprentissage anticipé de la conduite et stages post-permis. Pour prendre une formule imagée, je dirais que ce sont là des wagons du train « continuum éducatif ».*

Reste à les remplir au mieux. faire en sorte que leur contenu soit de bonne qualité et que l'ensemble apparaisse crédible aux yeux du public. On n'en est pas encore là ! Mais les wagons sont accrochés : c'est un début... » L'objectif est que chacun puisse participer à la gestion du risque routier.

2. Les fondamentaux en terme de posture.

¹⁰⁸ CHATENET (F.), *Entretien*, Revue du Comité de la Sécurité Routière n°122, Mars 2001, p.22.

Pour parvenir à des comportements citoyens sur les routes, nous recommandons que les programmes d'éducation, de formation, de sensibilisation, de communication aient bien pour visée l'état d'esprit des usagers. Nous allons exposer ce que devaient être les « fondamentaux » de toute action de formation ou d'éducation à la sécurité routière. Les grands principes que nous avons évoqués ne restent pas au seul niveau théorique. Un début de mise en œuvre apparaît ici ou là.

Nous pouvons citer comme exemple cette école située en BELGIQUE, Province du Luxembourg : la « Gentleman Driver School ». Nous nous sommes rendu sur place et avons rencontré Monsieur Gaëtan DETROZ, ingénieur commercial qui nous a présenté les installations et le mode de fonctionnement. Les cours s'adressent à des conducteurs d'entreprises en vue de leur perfectionnement, d'autres sont spécialement étudiés pour des usagers ayant commis un excès de vitesse qui se voient proposer par le Parquet de Marche-en-Famenne une formation en alternative aux sanctions.

Nous allons dans ce chapitre donner alternativement des recommandations sur ce que devrait être une formation incluant les « fondamentaux » et faire référence aux pratiques observées.

L'essence, l'esprit de la « Gentleman Driver School »

L'histoire nous apprend qu'en 1895 au départ du raid Paris-Bordeaux-Paris qui va « mettre au monde » l'automobile, il y avait déjà un équipage composé de Gentlemen Drivers : sportifs sans doute pour se lancer dans cette aventure de 1200 kilomètres à parcourir en moins de cent heures, férus de mécanique certainement puisque toutes les réparations éventuelles devaient être réalisées par les occupants de la voiture, amateurs enfin puisqu'à l'inverse des autres participants (Peugeot, Levassor, Michelin, Bollée, etc...) ils ne venaient pas défendre les couleurs de leur atelier ou de leur marque.

Cette première ébauche complète et nuance les images que tout conducteur associe presque naturellement à l'expression « *Gentleman Driver* ». Elle évoque les gants de cuir, la casquette et le foulard, les cabriolets et le « vert anglais ». Oui, ce terme nous renvoie à l'Angleterre. Pourtant, ce n'est pas de ce côté de la Manche qu'est née l'automobile, et moins encore le sport automobile. A défaut, l'Angleterre peut toutefois se prévaloir d'être le berceau notamment du football et du rugby : un sport viril, brutal, et qui pourtant véhicule des valeurs hautement morales et philosophiques! Les Anglais ne se sont pas contentés d'inventer les sports qui aujourd'hui crèvent l'écran : ils ont surtout inventé le fair-play qui doit aller avec. Le *fair-play* c'est la pratique d'un sport, n'importe lequel, dans le respect des règles du jeu, de l'esprit du jeu, et de l'autre.

Conduire est une activité qui réclame habileté et attention, deux notions qui participent à la définition du sport. Etre fair-play au volant est donc une attitude dont l'École défend la cohérence parce qu'elle obéit à un ensemble complexe de règles, la conduite est aussi un art. Si nous ne sommes pas, pour la plupart, des conducteurs professionnels, il est d'autant plus important d'insister sur le plaisir que procure la belle ouvrage et la perspective de progresser vers une véritable expertise. Dans le cas contraire, la conduite sera considérée comme une activité laborieuse et exécutée machinalement, avec les conséquences les plus négatives en termes de sécurité et d'économie.

Regarder, c'est « porter la vue sur quelque chose ».

Il s'agit donc d'une action, souvent consciente mais aussi parfois réflexe : notre regard est attiré par la lumière. Il peut aussi être attiré par le mouvement : un piéton qui bouge dans notre vision périphérique, une voiture qui apparaît dans le rétro. Dans certains cas, il vaut mieux que le regard ne se laisse pas attirer, parce que notre attention sera détournée de ce qui est alors plus important.

C'est dans ce cadre qu'on peut parler de « maîtrise du regard » : orienter son regard dans une direction qui est la plus indiquée alors même que l'on est tenté de l'orienter vers d'autres objectifs.

Également important à prendre en considération : le contact visuel entre usagers. Il n'y a pas de meilleur moyen de mesurer les intentions des autres. En premier lieu, le contact visuel vous assure que vous avez été perçu. Ensuite, il vous indique assez bien quelle sera l'attitude de ce conducteur, motard, cycliste ou piéton. Lorsque ce n'est pas un regard direct, ce contact peut s'établir via le rétroviseur, spécialement avec les camions que vous voulez dépasser.

En principe, il y a corrélation entre la direction fixée par le regard et les mouvements que nous faisons avec le volant pour amener la voiture dans cette direction. Mais cette règle comporte d'importantes exceptions :

- Il est important de balayer du regard de manière assez large, sans se contenter de ce qui se passe droit devant ; cela n'implique pas pour autant que la voiture oscille d'un côté à l'autre de la route !

- En cas de sous-virage, le volant ne doit pas suivre les yeux : ce sont les yeux qui doivent fixer un autre objectif.

Observer, c'est « **regarder avec attention les êtres, choses, événements et phénomènes pour les étudier, les surveiller et en tirer des conclusions** ».

Il n'y a pas de doute : au volant, une vision efficace ne suffit pas, elle doit servir un sens de l'observation développé et constamment en alerte.

Mais, cette définition met en évidence deux autres éléments très importants :

- Il faut surveiller : quoi et pourquoi ? L'expérience sera un guide précieux, mais en rapport avec ce que nous dirons sur l'adhérence et la vitesse, il faut surveiller tout ce qui pourrait nous obliger à freiner ou tourner.

- Il faut tirer des conclusions : ce n'est plus le rôle d'un organe de perception comme l'œil, mais bien celui d'un outil d'analyse qui va faire appel à de multiples paramètres. L'expérience encore, mais aussi la « vision », le « regard » que l'on porte sur les choses et la vie en général seront déterminants dans les décisions du cerveau. Le problème sur la route est que bien souvent, on ne voit pas aussi loin que ce que l'on pourrait souhaiter. Il y a des obstacles qui réduisent notre champ de vision : sur les côtés (haies, maisons, arbres, voitures parkées, buttes, etc...) ou devant nous (reliefs, autre usager, etc...). C'est dans ces zones d'ombre que se cachent les pièges de la route. C'est pourquoi nous proposons d'aller plus loin encore que la simple observation : faire preuve d'anticipation.

Anticiper.

« Action de prévoir, d'imaginer des situations ou des événements futurs » .

Paul FRÈRE, pilote automobile : « **Aussi importante que soit l'anticipation sur un circuit, elle l'est plus encore « elle est même vitale » sur route ouverte. C'est ici qu'intervient « l'intelligence de la route » ou « road sense » . Nous pouvons décrire cela comme étant la faculté du conducteur d'avoir l'attention immédiatement attirée par toute ce qui peut mener à un changement de situation et réclamer une réaction appropriée de manière à gagner du temps, ou pour augmenter sa sécurité et celle des autres. Un conducteur expérimenté n'est contraint qu'exceptionnellement à prendre de mesures d'urgences : pour lui, l'urgence ne se manifeste quasiment jamais » .**

Anticiper, c'est donc faire l'effort d'imaginer plusieurs scénarii possibles, sans se contenter de ce que l'on voit. Il s'agit ensuite d'observer tous les signes qui vont indiquer lequel est finalement en train de se produire, et enfin d'agir en conséquences. En faisant cet exercice on peut vraiment dire que la (mauvaise) surprise deviendra un cas exceptionnel. Il s'agit d'un comportement que l'on décrit en anglais comme « *what if...* » , et qui vaut également la peine d'être défendu dans la vie courante. Nous avons reproduit cette démarche sous forme de tableau (annexe 15, page 171). Le conducteur conscient des conditions de genèse d'un accident a « le sens de la route », se pose sans cesse la question de ce qu'il va découvrir, reste en éveil et anticipe pour ne jamais être surpris.

« *L'art suprême est celui du hasard* »

Miguel DE UNAMONO

L'accident, étymologiquement, vient de *accidere*. Au premier sens, *accidere* signifie « tomber vers ou sur » ; par exemple : tomber du ciel sur... l'idée de quelque chose qui arrive par hasard, de façon imprévue et dont on ne peut se protéger ; nous avons appris que « nos pères les Gaulois » ne craignaient qu'une chose : que le ciel leur tombe sur la tête. Au second sens, *accidere* signifie arriver, mais aussi bien dans un sens favorable que dans un sens défavorable. L'accident est donc un événement fortuit (*fors* = le hasard), imprévisible : avoir gagné au loto est un accident au même titre que s'être fait écraser. Ainsi qu'il y a, dans la vie, de bonnes et de mauvaises réussites, alors que « il a réussi dans son entreprise » désigne toujours une sortie, une issue favorable, l'accident a pris, petit à petit, une connotation négative, le sens d'un événement fâcheux, malheureux. Le petit Larousse, avant 1960, écrivait : « accident : événement fortuit, ordinairement fâcheux ». Il écrit en 1983 : événement malheureux ou dommageable ; le caractère fortuit a disparu tant a été grande la pression sur le public : il n'y aurait pas d'événement fortuit car un accident a toujours une cause. Pierre GOGUÉLIN, Professeur honoraire au Conservatoire national des arts et métiers, explique la survenue des accidents du travail et situe la notion de hasard¹⁰⁹ . Il développe la thèse de la multiplicité des causes, qui signifie que chaque accident est lié à la production simultanée ou successive, à la conjonction, d'événements indépendants, dont aucun d'entre eux, se produisant isolément, ne pouvait créer cet accident. Il la critique ensuite en montrant les limites de l'arbre des causes d'un accident. Pour lui, pour être sûr d'éliminer tout accident, il faudrait

¹⁰⁹ GOGUÉLIN (P.), *Hasard et accident*, Préventique n°38, 1991, p.14.

éliminer toutes les causes et être certain que l'analyse par l'arbre des causes est exhaustive et rigoureusement exacte, tâche impossible, ce qui signifie que la technique de l'arbre des causes peut diminuer le nombre des accidents mais non supprimer tous les accidents.

Dans la genèse de l'accident, le hasard, sous forme de rencontre fortuite de deux facteurs susceptibles d'intervenir conjointement est fréquemment repérable. L'idée est ainsi traduite par P. GOGUELIN : « **Nous pouvons dire que les accidents, s'ils ne sont pas dus au hasard parce qu'ils ont des causes, sont liés au hasard par la conjonction de ces causes à un instant précis** ». Cette évocation du hasard qui suggère bien vite l'idée de fatalité, à une époque où l'on s'attache au contraire à dégager des mécanismes de l'accident, parfois complexes, mais toujours précis, a de quoi choquer. Il ne faut pas y voir là de provocation mais la reconnaissance d'une réalité. Mais l'erreur, peut-être induite par le glissement vers la fatalité, serait de croire que l'accident amené en partie par le hasard, serait alors non ou difficilement évitable.

En principe, si l'on connaît l'état d'un système physique à l'instant t et les lois qui le régissent, on peut déterminer l'état de ce système à tout instant ultérieur. Or, dans presque tous les systèmes complexes comme celui-ci, une variation infime d'une seule des conditions initiales (du fait d'une détermination imprécise) peut engendrer des états du système qui deviendront vite totalement différents : c'est le phénomène, dit de dépendance sensitive des conditions initiales¹¹⁰ (l'auteur cite D. RUELLE et la notion de « prédictibilité » des accidents : possibilité de prédire l'évolution d'un système quelconque à partir de la connaissance de l'état de celui-ci à un moment donné), qui empêche de prévoir l'état des systèmes au-delà d'une « certaine durée » dite « horizon prédictif ».

Lorsqu'on examine les variations initiales, retrouvées grâce l'effort d'analyse récursive, on constate qu'il s'agit souvent d'écarts relativement banals et peu annonciateurs de « l'événement-accident » qui se prépare. Autrement dit, dans le début de sa genèse, l'accident est difficilement prévisible.

Cependant, une faible incertitude sur les données initiales conduit rapidement à une incertitude très importante sur les résultats. L'évolution des faits conduisant de celles-ci à ceux-là peut, autrement dit, être considérée, dans cette perspective, comme relevant d'un processus aléatoire.

Trois points de vue sur l'intervention du hasard dans la genèse des accidents ont été présentés : le hasard comme entité évoquée lorsque notre entendement est dépassé¹¹¹, le hasard exprimant l'incertitude sur la convergence de processus indépendants et le hasard lié au phénomène de dépendance sensitive des conditions initiales, c'est-à-dire à l'incertitude des conséquences de modifications des données initiales d'un système complexe. Ces différents points de vue ne correspondent ni à des définitions du hasard qui s'opposeraient, ni même à l'appréhension de phénomènes distincts. Il s'agit d'aspects

¹¹⁰ RUELLE (D.), *Déterminisme et prédictibilité*, In *L'ordre du chaos*, Bibliothèque « Pour la science », Librairie Belin, 1987, pp.136-145.

¹¹¹ CUNY (X.), GOGUELIN (P.), *La prise de risque dans le travail, actes des journées d'études et de réflexion, chaires de Psychologie du Travail et d'Hygiène et Sécurité du Travail*, CNAM, Juin 1988, éditions Octares / entreprises, 1988.

d'une même réalité : notre difficulté à prédire l'évolution de tout système un peu complexe. La production d'un accident s'inscrit généralement dans un tel contexte.

Pour Pierre GOGUELIN, le recours à des méthodes d'étude (ou à des modèles) qui respectent et intègrent les aspects aléatoires des événements accidentels constitue un progrès dans la meilleure connaissance de la genèse des accidents en vue de la prévention.

Pour Patrice SALINI, de l'Observatoire Economique des Transports (O.E.S.T.), peut-être est-ce d'une certaine manière une évidence (celle des aléas des dangers) dont il faudrait sensibiliser les futurs conducteurs et conducteurs confirmés. Il reste à remplacer le fatalisme et la prudence par une capacité effective (humaine et technique) à réduire les conséquences des aléas ou à les mieux prévenir. « **Ce devrait être en toute logique un nouveau défi pour la sécurité routière. Un champ réel de recherche et de pédagogie**¹¹² » .

Pied-frein.

La technique du pied-frein vient coiffer cette progression : transfert du pied devant la pédale du frein mais sans appuyer : en cas de nécessité, le freinage effectif débutera au moins une seconde plus tôt, et l'effet de surprise sera moins grand. C'est un exercice difficile, exigeant, qui sera appliqué des milliers de fois sans se justifier pleinement, mais qui sauvera peut-être un jour la vie à un piéton ou évitera au conducteur de percuter un arbre tombé dans un virage.

Afin d'essayer de cerner au plus près l'esprit du « Gentleman Driver », l'école développe des thèmes comme les règles de politesse, le respect de l'esprit, le respect des autres.

Dire « Merci » .

On peut bien sûr considérer que la stricte application du Code de la Route par un usager ne mérite aucun remerciement particulier, mais il y a des circonstances où il serait si facile de ne pas le respecter que la maîtrise des autres se doit d'être saluée. C'est le cas par exemple dans les passages étroits qui ne permettent pas le croisement de deux voitures. Bien des conducteurs appliquent la technique du « **premier sur place** », même lorsqu'un panneau ou la disposition des lieux indiquent clairement l'ordre des priorités. Les conducteurs qui respectent ces règles, même lorsque l'envie est grande de les enfreindre, méritent assurément un petit signe de la main en guise de remerciement.

Ici aussi, le contact visuel entre usagers est important : autant lorsqu'on remercie que lorsqu'on offre. Quant il fait noir, un bref appel de phares fera l'affaire.

Car il est important de remercier : cela encourage l'auteur d'un « beau geste » à rééditer l'expérience. Dans le cas contraire, quelques expériences malheureuses auront vite entamé ses bonnes dispositions et il rejoindra les rangs de ceux qui appliquent au volant la règle du plus fort ou du premier servi.

¹¹² SALINI (P.), *Réflexions sur l'évolution de la mobilité et de la sécurité : réduire la fatalité, Actes du colloque sur l'Education et la formation, « un autre regard » sur la sécurité routière, Publication Ecole Nationale des Conseillers d'Education Routière (ENCER), 1989, p. 220.*

Respect de l'esprit.

Prendre le volant, c'est jouir d'un accès à la mobilité que la plupart d'entre nous considèrent désormais comme un droit. On peut d'ailleurs dire que, historiquement, rien ou presque n'a été fait pour démentir cette revendication : l'automobile est devenue un produit de grande consommation et la liberté qu'elle procure est l'une des plus symboliques qui soient : un véritable bastion !

Ce droit, si on veut le considérer comme tel, est néanmoins assorti de toute une série d'obligations que l'on oublie ou que l'on néglige trop souvent : ce sont les règles dont nous venons de parler. Or, le Code de la Route pose toujours les problèmes en termes d'obligations, non de droits : par exemple dans un carrefour il précise qui doit céder le passage, non qui peut le prendre.

Le pas n'est pas grand qui sépare le « droit » de l'abus de droit : de nombreux conducteurs ne se soucient de rien si d'aventure ils ont « la priorité ».

Enfin, le droit à la mobilité a un pendant : le droit à la sécurité. Ce dernier devrait primer sur tous les autres, surtout pour les usagers faibles, et en particulier pour les plus jeunes. La voie publique n'est qu'une partie de l'espace public, qui appartient à tous les citoyens. Considérer la route comme un territoire « naturellement » réservé aux automobiles est une véritable imposture. Les

conducteurs devraient se considérer comme tolérés, sans plus.

Respect des autres.

La conduite d'une automobile est une activité individuelle, c'est évident. Si on y réfléchit bien, cela n'est pourtant pas aussi évident que cela. Les « autres » sont directement concernés par la manière dont nous conduisons, qu'ils se trouvent ou non dans notre véhicule, qu'ils se trouvent ou non sur la voie publique. Il est même possible d'aller plus loin encore en affirmant que le conducteur expert se fixera comme objectif de prendre soin non seulement des personnes dont il a la responsabilité directe, mais encore de prévenir et d'assister les conducteurs moins avertis qui pourraient commettre des erreurs sur son chemin. En ce sens, on peut pratiquement parler d'esprit d'équipe et la comparaison que nous pouvons faire avec le rugby est pleinement justifiée.

Autres conducteurs.

L'anticipation est un travail difficile : il faut élaborer des scénarii et observer tous les indices qui peuvent informer le conducteur sur celui qui va finalement se dérouler. Ce travail serait grandement facilité si tous les conducteurs utilisaient les moyens techniques à leur disposition pour manifester leurs intentions avant d'agir. Le plus évident est le clignotant et pourtant, il s'agit d'un organe en voie de disparition. Son non-usage est non seulement dangereux, il est également frustrant pour les autres.

Clignoter-ralentir-tourner : une séquence dont l'ordre est bien souvent retourné par les conducteurs. Or, le non-usage du clignoteur est pour nous dangereux, égoïste, mais aussi le signe d'un manque de concentration et d'anticipation de la part du conducteur observé. Il agit tard, sans préparation : lorsqu'il tourne, s'il n'a pas mis son clignotant, pourquoi aurait-il pris le temps de vérifier que personne ne vient en face ou qu'il ne coupe pas la route d'un cycliste ou d'un piéton ?

L'utilisation inappropriée des feux de route, des feux de position ou des antibrouillards est un autre exemple de non-respect des autres conducteurs : il est dangereux, frustrant, et entretient la confusion quant à l'application du Code de la Route.

Autres usagers.

Parmi les autres usagers, il y a surtout les usagers faibles, c'est-à-dire ne bénéficiant pas de protection particulière ou d'une protection sensiblement moins efficace que celle dont jouit l'occupant d'une voiture.

Force nous est de constater qu'une vieille loi bien connue n'a pas encore complètement disparu... de la circulation : la raison du plus fort est toujours la meilleure !

Quel que soit votre mode de locomotion, il faut garder à l'esprit que cette règle reste d'application indépendamment de tous les codes en vigueur : il ne sert à rien d'être « en droit » et pourtant accidenté, blessé ou tué. Dans la plupart des cas on peut compter sur un réflexe de conservation : peu de conducteurs sont prêts à se jeter sous les roues d'un camion qui leur force le passage. Mais nous devrions avoir ce réflexe également pour les autres : les inconscients, les distraits, les incompetents, les imprudents, ceux qui ont un problème technique, etc...

Le pire scénario qu'un conducteur puisse rencontrer est celui de l'accident : qu'il soit en tort ou en droit ne change pas grand-chose à l'affaire, et il doit mettre tout en œuvre pour éviter qu'il se produise.

Autres passagers.

Les passagers que nous emmenons dans notre voiture devraient être traités avec tous les égards. Ils nous font confiance, spontanément ou forcés par les circonstances. Cette confiance doit être méritée par une attitude plus prudente encore. Le conducteur d'une voiture chargée de passagers doit être conscient que deux choses fondamentales ont changé : le poids de la voiture, donc ses capacités d'accélération, de freinage et de virage (qui sont sensiblement moins bonnes qu'à vide), l'ambiance dans l'habitacle : la distraction, l'inattention, la manipulation intempestive des commandes et surtout l'émulation sont possibles.

Il n'est pas acceptable non plus que les passagers ne soient pas tous attachés convenablement. En tant que passager il n'y a pas de honte à le demander, en tant que conducteur il n'y a pas de gêne à l'exiger. En France, on estime que chaque année quarante personnes meurent dans des accidents de voiture, écrasés par des passagers assis à l'arrière sans être attachés...

Les autres sont aussi autant d'occasion de nous tester et de nous comporter en Gentleman Driver : tolérer la faute des autres, s'excuser de celle(s) que nous commettons, céder le passage aux piétons, remercier le conducteur prévenant... Tous ces petits événements ne se produiraient pas si nous étions seuls sur la route. Or, nous conduisons aussi pour être vus (et si possible appréciés) par les autres.

Le fair-play et l'anticipation sont deux notions qui sont très régulièrement au centre d'anecdotes puisées dans l'histoire de l'automobile, et qui sont proposées aux stagiaires. Elles permettent d'aborder ces sujets sensibles de manière ludique, et d'insister sur le fait que même les conducteurs les plus habiles du monde ont des déficiences qui peuvent

s'avérer catastrophiques.

Lors des sessions théoriques, les animateurs essaient de faire participer au maximum les stagiaires de manière à ce que leur expérience personnelle soit prise en compte et enrichisse le cours. Chaque fois que c'est possible, l'exposé est remplacé par une véritable discussion de groupe dont chaque membre contribue à la progression des autres.

Les exercices pratiques constituent le prolongement naturel de la théorie. Ils ne visent en aucune manière à promouvoir les techniques dites d'urgence (freinage et contre-braquage notamment), mais au contraire à insister sur la nécessité de pratiquer intensivement et quotidiennement les techniques d'anticipation qui permettent d'éviter l'apparition des situations critiques.

L'habileté n'est pas la priorité car tous les conducteurs qui participent ont démontré qu'ils avaient le niveau requis pour déplacer un véhicule. En revanche, l'attention qu'ils consacrent à la route est bien souvent insuffisante, comme en atteste le fait que de nombreux conducteurs considèrent leur arrivée dans l'école comme le résultat d'une distraction (évidemment passagère). Le plus haut degré de l'attention, c'est l'anticipation, ou l'art de faire en permanence différents scénarii et de prendre les mesures nécessaires pour que même le plus défavorable ne mène pas l'accident. Or si on est distrait, il est évidemment impossible de parler d'anticipation.

Lors des études de cas d'accident, les jeunes ont élaboré des scénarii d'accident en cernant très justement le risque. Françoise CHATENET recommande d'inclure dans les modules de formation la capacité d'identification des situations à risque afin d'y faire face. Il est certainement intéressant d'aborder ce thème et d'effectuer des exercices sur piste. Pour notre part, nous recommandons, au moyen de la conduite commentée, de rendre le jeune capable de reconnaître dans une situation le premier élément perturbateur, annonciateur d'un enchaînement d'événements incontrôlables. La détection de cet indice doit entraîner systématiquement une action corrective : ralentissement, écart de direction... En nous inspirant des travaux de Michel ROCHE ¹¹³, nous avons élaboré un schéma pour expliquer aux apprenants la survenue d'un accident (annexe 14, page 170). Dès que le conducteur prend conscience que l'écart entre l'exigence de la tâche et ses capacités diminue, il doit immédiatement réagir, c'est la survenue du premier indice. C'est ainsi que nous définissons l'anticipation.

3. La formation des accompagnateurs.

Nous proposons, pour améliorer le fonctionnement global du cursus de formation « Apprentissage Anticipé de la Conduite », une formation des accompagnateurs sur une durée d'une journée.

Les contenus découlent des diverses demandes exprimées par les acteurs qui se

¹¹³ ROCHE (M.), *Généralités sur la prévention des accidents*, La Prévention Routière, 1995, p. 57.

disaient désarmés dans leur rôle d'accompagnateur. Ils déclaraient ne pas savoir comment faire et avouaient souvent « improviser ». Nos propres réflexions et les théories de référence nous conduisent à aborder dans cette formation les différentes composantes des opérations mentales et la conduite commentée. L'accompagnateur circulant aux côtés du jeune en phase d'acquisition d'expérience n'est pas un usager qui se rend quelque part et qui emprunte le réseau routier uniquement par obligation. C'est pour nous un usager citoyen, c'est-à-dire que prime pour lui le sentiment d'appartenance à ce système global de circulation automobile. Il circule avec l'idée de respecter les règles, les autres, conscient que le risque d'accident est toujours présent et volontaire de tout faire pour faciliter la circulation, la sienne et celle de tous les autres usagers.

Nous avons mis l'accent sur l'importance de l'état d'esprit dans lequel le conducteur aborde le système routier pour élaborer les différentes phases de l'action de conduite. Il nous semble indispensable que chaque conducteur, donc chaque accompagnateur ait un minimum de connaissances sur ce qu'est la circulation automobile, les enjeux, et que tous les acteurs du système de circulation possèdent une culture commune de sécurité routière.

Déroulement d'une journée consacrée à douze participants maximum

8H / 9H : Accueil des stagiaires, présentation des participants, des objectifs du stage, remise d'un questionnaire d'évaluation.

9H / 10H : Acquérir une culture de sécurité routière commune.

Objectifs :

- faire le point sur la sécurité routière,
- se constituer un langage commun (accident, route...),
- « Recadrer » la dimension de l'insécurité routière et répondre aux questions.

Données indispensables : Les chiffres sécurité routière, l'enjeu social, les facteurs d'accident, la complexité expliquée du système, les raisons de la réglementation, de la politique de sécurité routière, les grands chiffres, tués selon le réseau, catégories d'usagers tués, accidents corporels aux 100 millions/km parcourus (fréquence), accidents mortels... (gravité), risque relatif/âge et sexe, et réponse aux questions des stagiaires.

10H30 / 12H : Comprendre l'accidentologie.

Objectifs :

- faire prendre conscience que l'accident n'est pas dû à la fatalité mais s'intègre dans un système,
- faire découvrir les éléments (facteurs) qui concourent à l'accident.

Démarche :

- transition avec les grands chiffres par le transparent portant sur la politique de sécurité routière (de 1959 à 1990),
- expliquer R.E.A.G.I.R. (1980 : actions sur l'homme, implication des responsables

locaux) ; différencier enquêtes administratives (collège technique à compétences spécifiques) de l'enquête judiciaire,

- présenter un film vidéo d'accident de la route, noter au tableau les éléments relevés par le groupe (débat et apports d'informations),
- recadrer ces éléments dans le système « homme / machine / environnement (les trois familles).

13H30 / 15H : Observation de phases de conduite personnelle, avec grille pré- construite, avec formateur, et entre stagiaires. Première approche de la conduite commentée : initiation à cet outil métacognitif pour aider, par la verbalisation, à la prise de conscience de son propre fonctionnement, de son comportement au volant. En résumé, comment je me conduis et pourquoi j'agis ainsi.

Quatre équipes sont constituées pour l'observation des phases de conduite. Le formateur est présent dans un véhicule. La technique de la conduite commentée sera pratiquée, les stagiaires étant chargés d'observer la conduite du collègue au volant, munis de la fiche d'évaluation. Le moniteur fera s'exprimer chaque conducteur en tentant de le faire s'auto-évaluer.

De retour en salle, la mise en commun des séances pratiques fera ressortir de façon constructive les habitudes de conduite individuelle. L'animation qui s'en suivra aura pour but la prise de conscience par chaque participant des risques liés à l'automatisation inconsciente de l'action de conduite, du lien avec les deux premiers modules de la veille, et de l'idée que chaque conducteur est personnellement concerné par la survenue d'un éventuel accident. Les débats tourneront autour d'une possible et nécessaire amorce de changement.

15H / 17H30 : L'accompagnement. Réflexion de groupe sur la notion de conducteur citoyen, la dimension de l'accompagnement étant une des voies possibles pour concilier citoyenneté et conduite routière. Comment l'accompagnement procède d'une implication personnelle visant à un système de circulation sûr. Echanges à l'intérieur du groupe sur les pratiques. Conseils sur les façons de procéder les plus efficaces, recherche de l'autonomie maximale du jeune, avantages que l'on peut tirer de l'utilisation de la conduite commentée. Comment appréhender la notion de risque, comment faire prendre conscience au futur conducteur de la nécessité d'une attention permanente à la tâche de conduite.

17H30 : Conclusion. Questionnaire d'auto-évaluation : réponses aux 20 questions remises le premier jour. Fiche d'évaluation du stage et engagement des accompagnateurs : chaque participant est invité à signer une charte dans laquelle il s'engage sur deux points.

Comme l'avait déjà noté Aristote ¹¹⁴, la connaissance ne saurait suffire à entraîner l'action : l'on peut être très informé d'un principe et de la considération qu'il mérite sans éprouver ni le désir ni la force de l'appliquer, sans y croire et, *a fortiori*, sans entendre y sacrifier son intérêt, son égoïsme, son plaisir ou sa vie. Chacun sait aussi que les leçons

¹¹⁴ MOUGNIOTTE (A.), op. cit., p. 36.

de morale ou d'instruction civique, entendues sous l'angle de leur contenu intellectuel, n'entraînent automatiquement ni moralité, ni civisme.

Seul au volant, accompagné de passagers, ou en position d'accompagnateur avec le jeune, chacun s'engage à adopter une véritable conduite citoyenne au sens où nous l'avons explicité tout au long de cette recherche et où nous l'avons expliqué pendant cette formation. Le second volet de leur engagement porte sur l'accompagnement. Chaque parent affirme vouloir emmener son enfant vers l'autonomie, vers la prise de responsabilités. Il essaiera, dans la mesure du possible, de faire passer cet état d'esprit de conduite citoyenne en faisant vivre au jeune un maximum de situations au cours desquelles la discussion pourra s'ouvrir et pendant lesquelles la conduite commentée pourra être utilisée. Bref, chaque stagiaire tendra à devenir un conducteur citoyen et un accompagnateur citoyen.

Profil du formateur : animateur spécialisé en sécurité routière, qualifié en sciences humaines, compétent dans la gestion des groupes, professionnel de la formation et des comportements sur la route.

Début de mise en oeuvre

Ayant eu connaissance de notre recherche sur la conduite accompagnée, Monsieur Jean BONHEUR, Délégué à la Formation du Conducteur, circonscription AIN-SAVOIE, nous a contacté en vue de notre participation à la mise en place d'une action pilote concernant la formation des accompagnateurs dans le cadre de l'A.A.C.

Le comité de pilotage est composé du Coordinateur Sécurité Routière de la Préfecture, du Délégué à la Formation du Conducteur et de la Chargée de Mission de la Sécurité Routière. Son rôle est d'observer, budgétiser, évaluer, coordonner, fixer les objectifs du groupe de travail et une échéance de réalisation.

Participent au groupe de travail : un formateur de formateur, titulaire du BAFM, prestataire de service labellisé Préfecture de SAVOIE, un membre au moins du comité de pilotage, et nous sommes présent comme formateur, BAFM conseil. Le rôle de ce groupe est de proposer un programme de travail et d'élaborer les outils pédagogiques, notamment les grilles d'évaluation stagiaire et enseignant (annexe 11, page 159).

Le partenaire financier du projet est le Conseil Général de SAVOIE. Le dispositif retenu est le suivant : dans les établissements d'enseignement de la conduite automobile seront proposées deux formules de conduite accompagnée : la formule traditionnelle, et celle comportant un volet formation, dite « A.A.C. plus ». Cette dernière filière présente les avantages suivants : un contrat est passé entre l'accompagnateur, le jeune, l'établissement d'enseignement, l'assureur et le Conseil Général.

A chaque étape de la formation initiale, une heure supplémentaire est offerte, sous réserve de la présence systématique de l'accompagnateur, à l'occasion de la validation de l'objectif général de l'étape. Pour les parents accompagnateurs, la formule est intéressante : ils bénéficient de quatre heures de formation pratique gratuites pour le jeune, sous réserve de se libérer une journée pour participer à une formation.

Trois sessions de formation ont à ce jour été réalisées. Les participants se sont tous déclarés satisfaits, et se sont engagés à pratiquer un accompagnement qui soit le plus

bénéfique au jeune. Il convient néanmoins de nuancer la portée de la formation, car les stagiaires étaient déjà sensibilisés avant l'action. Mais il en est ainsi de toute nouveauté : les personnes motivées sont à l'affût d'informations et sont les premières à en profiter. Il s'agit à présent d'étendre la formation et d'en suivre les effets.

CONCLUSION GENERALE

Le comportement au volant n'est que la traduction de la façon dont chaque utilisateur de la route considère son rapport avec l'espace public. La route est à tout le monde, elle est investie par tous les usagers et en particulier l'automobiliste, protégé dans sa voiture (espace privé) qui n'accepte par l'autre, concurrent, rival qui investit lui aussi ce même espace perçu non pas comme un lieu collectif, mais comme un prolongement de l'espace privé (la voiture) objet de sacrifices, de visibilité sociale, et d'affirmation de soi.

Un tel comportement culturel et social n'est pas sans poser problème et interpeller sur sa signification. En effet, une politique de sécurité routière devrait s'organiser autour d'un apprentissage de la vie collective, une acceptation de l'autre à tous les âges et dans toutes les activités humaines. A une époque où chacun revendique le respect de son domaine privé, la responsabilité des politiques publiques est recherchée systématiquement en cas d'accident. Or, rapporter l'accident de la route à un facteur humain, à un comportement inadapté est une contradiction. Les règles existent qui permettent de distinguer l'espace privé de l'espace public, pourquoi ne sont-elles pas respectées ? Si les usagers ne se respectent pas entre eux dans cet espace commun qu'est la route, c'est qu'il y a une dissolution du lien social, un rejet des règles entre les individus et la société. Ceci se retrouve également dans le domaine de la santé publique ou de l'activité sportive, sur la route on est dans le domaine de la délinquance.

D'autres pays, comme la Suède, ont su habilement concilier prévention et répression. Et les résultats parlent d'eux-mêmes. Proportionnellement au nombre de véhicules et au nombre de kilomètres parcourus, la Suède enregistre trois fois moins de morts sur les

routes qu'en France. Dès les années 60, la vitesse a été limitée à 110 km sur les autoroutes. Mais les interdits, aussi rigoureux soient-ils, ne sont pas suffisants pour modifier le comportement au volant. Encore faut-il que les mesures soient respectées. La loi est une chose, son observation en est un autre. Le respect de la réglementation collective doit d'abord s'inscrire dans les mœurs pour déboucher sur des résultats tangibles dans la réalité de la vie sociale. La prise en considération du Code de la route comme une forme de respect d'autrui est avant tout une preuve de civisme. Le Code de la route bien compris s'impose avant tout comme le respect d'un code moral. Celui-ci doit être respecté non pas seulement par peur du gendarme mais par acquiescement à un code de vivre ensemble fondé sur la considération réciproque. Une forme de civisme bien compris, en quelque sorte.

Les accidents ne sont pas le fait du hasard ou du destin ; ils sont produits par des individus responsables. Le politique a tout essayé : rendre les équipements plus sûrs, mettre en place des règles d'utilisation et les faire respecter, informer et former, rien ne pourra être efficace si l'on ne parvient pas par une pensée globale à modifier la relation à l'autre. L'incivilité traduit un manque de respect de l'autre et de prise de conscience de l'espace public : l'éducation ne modifiera pas le rapport à l'autre si l'on ne s'approprie pas les règles.

C'est au politique de redonner à chacun le sentiment qu'il participe à la démocratie et qu'il joue un rôle dans la société ; ainsi on n'aura plus à utiliser son agressivité pour se prouver que l'on existe. Les Pouvoirs Publics semblent actuellement déterminés à faire respecter la loi sur les routes. Ce premier cap franchi, l'éducation et la formation du conducteur seront des vecteurs privilégiés pour redonner ce sentiment aux conducteurs. L'Apprentissage Anticipé de la Conduite peut y contribuer.

De nombreuses recherches dans le domaine de la sécurité routière ont fait l'objet de publications. Une seule concerne le cursus de formation de conducteur objet de notre recherche. L'étude de Françoise CHATENET se voulait une vérification du bien-fondé des prémices scientifiques. Est-ce que les concepts de formation en alternance, de progressivité d'accès à la difficulté restent opératoires, restent opérationnels au niveau de ce qu'en pensent les chercheurs ? La réponse est : oui. De plus, derrière tout cela on reste dans l'échelle des motivations les plus intéressantes pour la conduite elle-même et pour la formation des conducteurs. L'A.A.C. constitue un outil. Le schéma reste directeur dans les conceptions qui sont derrière la stratégie de la formation des conducteurs, c'est de tirer l'ensemble des conducteurs vers une meilleure connaissance d'eux-mêmes, et notamment de leurs motivations, des stratégies de vie... En fait, dans les strates inférieures de la conduite il y a la formation initiale de base, et puis il y a une meilleure connaissance des stratégies de survie, donc l'A.A.C. reste, très probablement un des outils de formation. Pour les dirigeants de la DSCR ça reste néanmoins un concept opérationnel politique intéressant. Ça demeure quand même un des seuls points sur lequel il y a un cahier des charges autre, que la seule obtention du permis de conduire.

Notre recherche se voulait une étude clinique visant à constater comment se comportent au volant les jeunes qui ont suivi l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. Nous avons tenté de démontrer qu'ils développaient des opérations mentales différentes des jeunes ayant suivi une formation traditionnelle. Leur prise d'informations est

effectivement différente, plus diversifiée, plus pertinente. De leur analyse des situations de conduite découle rapidement une décision appropriée. Les études de cas nous ont montré qu'ils comprenaient ce qui se passe réellement, qu'ils étaient capables, dans une situation bien précise, de détecter immédiatement le risque. Ceux qui avaient bénéficié d'un accompagnement du type « prise de conscience » portaient un regard plus précis sur l'enchaînement des facteurs d'accident et faisaient ressortir l'élément, parfois infime, qui constituait le premier indice annonciateur d'une situation d'accident.

Nous ne pouvons pas pronostiquer si ces jeunes A.A.C. seront plus ou moins impliqués dans des accidents que ceux qui ont suivi une formation traditionnelle. Les chiffres font cruellement défaut, et ce n'était pas l'objet de notre travail. Par contre, nous avons constaté qu'ils abordent la circulation routière avec ce sentiment d'appartenance nécessaire pour prendre une part active à un système de déplacement sûr. Ils font preuve de moins d'incivilité, sont capables de faciliter la circulation de tous, nous constatons en somme une conduite apaisée. L'expérience acquise pendant deux ans avec un conducteur expérimenté et les connaissances acquises dans le domaine de la sécurité routière permettent de qualifier ces jeunes de « **conducteurs citoyens** » au sens où nous l'avons défini.

L'impulsion donnée par les pouvoirs publics en 2003 pour un respect scrupuleux de la loi sur la route constitue une étape importante et nécessaire vers une prise de conscience collective du risque sur la route. Si cette volonté persiste et si l'Etat se donne les moyens pour atteindre cet objectif ambitieux, le nombre de victimes devrait chuter spectaculairement. Les premiers chiffres sont réellement encourageants. Pour obtenir un changement des comportements, on « contraint », ou on « aide ».

Le respect du Code de la route, participe à faire évoluer les mentalités. Les contrôles, les sanctions sont importants, mais les explications sont nécessaires pour obtenir l'adhésion au changement de comportements. Plusieurs étapes sont nécessaires pour parvenir à un comportement citoyen. Le premier élément est le l'observation des règlements : les gens respectent. Après le respect scrupuleux de la loi sur les routes, des actions de sensibilisation, d'information permettent aux conducteurs d'être d'accord : c'est le civisme. Pour passer du civisme bien compris à la citoyenneté : il faut être d'accord et s'impliquer. Comportement civique : je respecte. Comportement citoyen : je m'implique.

Dans le cadre de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite, accompagner, c'est une manière particulière de s'impliquer, de s'engager. Notre recherche nous a éclairé sur ce que devrait être un accompagnement le plus profitable possible au jeune, qui le conduise efficacement vers l'autonomie. Notre intention n'était pas la généralisation. Elle nous a permis de dégager quelques pistes, quelques orientations, quelques façons de faire.

Pour améliorer le système de l'éducation et de la formation à la sécurité routière, nous avons formulé quelques propositions issues des enseignements des concepts théoriques énoncés et des recueils de données empiriques. L'ensemble vise principalement l'ouverture d'esprit de l'utilisateur de la route, sa capacité à prendre les autres en compte par une attention permanente à la tâche de conduite.

La mise en place du continuum éducatif constitue un élément essentiel du dispositif de lutte contre les accidents. Les jeunes qui s'engagent dans le cursus de la conduite

accompagnée manquent cruellement de culture en matière de sécurité routière. L'apprentissage dès le plus jeune âge et l'étalement des acquisitions dans le temps devraient permettre à ces futurs conducteurs d'aborder la route avec un état d'esprit leur conférant rapidement la qualification de « conducteur citoyen ».

Nous recommandons, à travers ce que nous nommons « les fondamentaux », une posture particulière. Il s'agit, dans toute action de formation, d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière, de généraliser des contenus et des méthodes visant à faire évoluer l'état d'esprit, la mentalité des participants. Il est possible de réveiller la conscience du futur conducteur face au risque en le sensibilisant à la nécessité d'être capable de détecter le premier indice annonciateur d'un changement dans une situation de conduite normale. Une école de la route met déjà ces principes en œuvre. Le « gentleman driver » ou « conducteur citoyen » adopte une conduite apaisée, une attention permanente.

Il est nécessaire de former les accompagnateurs. Les acteurs étaient demandeurs de connaissances, d'aide, d'outils, de guide pour accomplir leur tâche. Les référents théoriques sélectionnés détaillent les opérations mentales mises en œuvre par le conducteur et montrent l'intérêt d'une démarche métacognitive. Nous avons en conséquence proposé un module de formation incluant des contenus en matière de sécurité routière et des conseils de techniques d'accompagnement qui se rapprochent du type que nous avons appelé « prise de conscience ». Nous recommandons en outre l'utilisation de la conduite commentée comme outil à la disposition de l'accompagnateur pour rendre « l'accompagné » capable de détecter les risques par une attention permanente à la tâche de conduite.

Cette recherche nous a transformé en nous conférant une plus grande distanciation par rapport aux questions de formation et plus particulièrement d'accompagnement. Nous avons pris conscience qu'arrivé au mitan de notre vie, les techniques d'apprentissage avaient une grande importance. **« Une andragogie de la personne offre au sujet la possibilité de travailler l'épaisseur de son expérience vécue pour qu'il y découvre, en la transformant en son histoire dans l'acte d'écriture qui ne peut s'effectuer qu'après coup, les lignes de sens de l'essentiel : la réciprocité qui le lie aux autres sujets de sa propre histoire et qui l'a incorporé à l'histoire des autres dont il est comme un relais et, en ce sens, un témoin. Une andragogie collégiale, fondée sur les relations existentielles des personnes entre elles, permet à l'adulte de prendre conscience de la réciprocité dont il tient la trame de sa vie, qui est sa perspective autant que sa sagesse ¹¹⁵ »**.

Néanmoins, nous nous apercevons qu'en définitive, on rejette sur les parents un certain nombre de comportements qui pourraient être celui de ceux qui éduquent. C'est comme si dans le système scolaire on disait : on a qu'à faire en sorte que les parents s'occupent mieux de leurs enfants afin de conférer à l'école un rôle d'enseignement et non d'éducation. C'est sur eux que rejaillit la conduite accompagnée. Leur tâche est intéressante, mais difficile.

¹¹⁵ LABELLE (J-M.), *op. cit.*, p. 189.

Nous avons nuancé notre position sur ce sujet, nous pensions que dans le domaine de l'éducation et la formation, l'accompagnement constituait une formule très efficace. Elle l'est, mais il convient néanmoins de placer cette pratique dans un contexte sociétal plus large.

Une politique de sécurité routière efficace doit veiller au juste équilibre entre le contrôle-sanction et l'éducation, la formation des usagers. Comme le rappelle Paul RICOEUR, « **entre la fuite devant la responsabilité des conséquences et l'inflation d'une responsabilité infinie, il faut trouver la juste mesure** ». Cette justesse replace le citoyen au cours du débat. Si le risque zéro n'existe pas, la véritable question sociale consiste à décider quels risques nous sommes prêts à accepter. Or définir le risque acceptable doit en dernier lieu rester la tâche des citoyens et des responsables politiques. Le savant ou l'expert n'est pas en ce domaine plus compétents qu'un autre. Leur avis aide à mesurer l'ampleur possible des risques, il ne dit pas quel risque doit être choisi. Dans cette relation nouvelle entre expertise et décision, la démocratie doit y gagner, car il est moins que jamais possible de remplacer le gouvernement des personnes par l'administration des choses. « **La diffusion d'une meilleure information sur les risques encourus est une nécessité, non seulement pour le respect de la dignité des personnes mais pour que les citoyens deviennent coresponsables d'un risque non plus subi mais accepté et choisi** ¹¹⁶ . »

L'ensemble, ou la majorité des usagers doit respecter la règle, la loi, et des actions comme celles que nous avons proposées doivent être menées pour aider le public à intégrer cette règle, la faire sienne. Le respect des règlements sera alors perçu comme une protection et la transgression assimilée au risque.

Pour mieux éclairer notre sujet d'autres recherches sont encore nécessaires dans le domaine de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite automobile. Une étude longitudinale sur des cohortes de jeunes A.A.C. permettrait de constater des comportements ancrés durablement. Nous recommandons la poursuite d'approches cliniques et l'observation de situations concrètes. Une approche quantitative est aussi nécessaire pour disposer enfin de chiffres et savoir ce que représente réellement ce phénomène.

SIGLES ET ABREVIATIONS UTILISES

A. A. C. : Apprentissage Anticipé de la Conduite.

A.S.S.R. : Attestation Scolaire de Sécurité Routière.

B A F M : Brevet d'Aptitude à la Formation des Moniteurs de l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

BSR : Brevet de Sécurité Routière.

¹¹⁶ THOMASSET (A.), *Réflexions pour conclure de la juste mesure*, Revue Projet, numéro 261, Risque et précaution, mars 2000, p.109.

B E P E C A S E R : Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière.

C I S R: Comité Interministériel à la Sécurité Routière.

F T : Formation Traditionnelle.

I N R E T S : Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité.

I D S R : Inspecteur Départemental de Sécurité Routière.

O N S E R : Organisme National de SEcurité Routière.

P N F : Programme National de Formation.

R E A G I R : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier.

BIBLIOGRAPHIE

Accompagnement, tutorat.

AGULHON (C.), LECHAUX (P.), *Un tutorat ou des tutorats en entreprise : diversité des pratiques*, Recherche et formation n° 22, 1996.

BARNIER (G.), *Le tutorat dans l'enseignement et la formation*, Editions L'Harmattan, 2001.

BAUDRIT (A.), *Apprendre à deux : études psychosociales de situations dyadiques*, PUF, 1997.

CHESNAIS (M-F.), *Vers l'autonomie, l'accompagnement dans les apprentissages*, Hachette Education, 1998.

COELHO (P.), *Le Pèlerin de Compostelle*, Editions Anne CARRERE, 1996.

HOUDE (R.), *Le mentor : transmettre un savoir-être*, Hommes et Perspectives, Martin Média, 1996.

Citoyenneté.

AUDIGIER (F.), *Education et citoyenneté*, « Educations », Revue de diffusion des savoirs en éducation n° 16, 1998.

AUDIGIER (F.), *Impossible et nécessaire éducation civique*, communication à la troisième Biennale de l'éducation et de la formation, 1998.

BOLTANSKI (L.) et THEVENOT (L.), *la justification*, Gallimard, 1992.

DANCEL (B.), *L'éducation à la civilité, un nouvel objectif pour l'école ?* Revue
Educations, Juin 2000.

De CASTERA (B.), *Le compagnonnage*, P.U.F., 1996.

DUCHESNE (S.) *Citoyenneté à la française*, Presses de Sciences Po, 1997.

MENNESSIER (J.), *Education routière et civisme*, Revue du comité de la Sécurité
routière, n° spécial Civisme, Octobre 2001.

MOUGNIOTTE (A.), *Eduquer à la démocratie*, Les Editions du Cerf, 1994.

THOMASSET (A.), *Réflexions pour conclure de la juste mesure*, Revue Projet, numéro
261, Risque et précaution, mars 2000.

Formation du conducteur

BLANCHARD (C.), NEBOIT (M.), *Manuel de pédagogie de la circulation automobile*,
Editions Seca-Codes Rousseau, 1980.

BLANCHARD (C.), NEBOIT (M.), *La formation du conducteur : approche
psychopédagogique de l'enseignement de la conduite automobile*, Organisme
National de Sécurité Routière, cahier d'études n°41, 1977.

BÖCHER (W.) , *Les nouveaux aspects de l'éducation routière*, Actes du colloque sur
l'Education et la formation, « un autre regard » sur la sécurité routière, Publication
Ecole Nationale des Conseillers d'Education Routière (ENCER), 1989.

Education, formation

ARDOINO (J.), *L'analyse multiréférentielle-plurielle des situations éducatives*, Pratiques
de formation-Analyse, n° 25-26, 1993.

ARISTOTE, *Ethique à Nicomaque*, Éditions VRIN, 1990.

BACHELARD (G.), *La formation de l'esprit scientifique*, Librairie philosophique J. Vrin,
1993.

BACON (F.), *Récusation des doctrines philosophiques et autres opuscules*, PUF, Paris
1987.

BARBIER (J.M.), *Savoirs théoriques et savoir d'action*, PUF, 1996.

Associations Socio-Educatives de Contrôle Judiciaire, n° 13, mars 1998.

BEAU (D.), *100 fiches de pédagogie des adultes à l'usage des formateurs*, Les Editions
d'organisation, 1985.

BAUTHIER (E.) et al., « Zone difficiles : le pari de l'exigence », in ROMIAN (H.) (dir.),
Pour une meilleure culture commune. De la maternelle à l'université, Institut de
recherches de la FSU/Hachette, 2000.

BERBAUM (J.), *Développer la capacité d'apprendre*, E.S.F. éditeur, 1991.

BERTHOZ (A.), *La Décision*, Odile Jacob, 2003.

BOULET (A.) et al, *Les stratégies d'apprentissage à l'université*, Presses de l'Université
du Québec, Collection ESF, 1996.

BOURJON (C.) dir., *L'Inhibition. Au carrefour des neurosciences et des sciences de la
cognition*, Editions SOLAL, « Neurosciences cognitives », 2002.

BRACONNIER (A.), *Le guide de l'adolescent, de 10 ans à 25 ans*, Editions Odile Jacob,
1999.

-
- BRUNER (J.), *Car la culture donne forme à l'esprit*, Ed. Eshel, 1991.
- BRUNER (J.), *L'éducation, entrée dans la culture*, Retz, 1996.
- CALLON (M.), *Les trois modèles de la démocratie technique*, in PERETTI-WATEL, *La société du risque*, La Découverte, 2001.
- CARRE (PH.), *L'autoformation dans la formation professionnelle*, La Documentation Française, 1992.
- CELLIER (C.), *Lettres à Anne*, Editions Belfond, 1995.
- CHANGEUX (J-P.), RICOEUR (P.), *La nature et la règle, Ce qui nous fait penser*, Editions Odile Jacob, 1998.
- COMENIUS (J.A.), 1657/1992, *La grande didactique ou l'art universel de tout enseigner à tous*, Ed. Klincksieck.
- CUNY (X.), GOGUELIN (P.), *La prise de risque dans le travail, actes des journées d'études et de réflexion, chaires de Psychologie du Travail et d'Hygiène et Sécurité du Travail*, CNAM, éditions Octares / entreprises, 1988.
- DAMASIO (A-R.), *L'erreur de Descartes, la raison des émotions*, Editions Odile Jacob, 1995.
- DÉCLARATION UNIVERSELLE DES DROITS DE L'HOMME de 1948, Art.1.
- DE PERETTI (A.), *Organiser des formations, former, organiser pour enseigner*, Editions HACHETTE-EDUCATION, 1991.
- DESCARTES (R.), *Discours de la méthode*, Paris, Booking International, 1995.
- DEVELAY (M.), *Donner du sens à l'école*, collection Pratique et enjeux pédagogiques, E.S.F éditeur, 1996.
- DEVELAY (M.), *Parents, comment aider votre enfant ?* collection Pratique et enjeux pédagogiques, E.S.F éditeur, 1998.
- DEVELAY (M.), *Propos sur les sciences de l'éducation, réflexions épistémologiques*, collection Pratique et enjeux pédagogiques, E.S.F éditeur, 2001.
- DEVELAY (M.), *De l'impossible et de la nécessaire pensée du transfert*, Revues Educations, n° 15, 1998.
- DEWEY (J.), *Expérience et éducation*, Ed. Vrin, 1947.
- DEWAY (J.), *Mon credo pédagogique*, Ed. Vrin, 1958.
- DOISE (W.), MUGNY (G.), *Le développement social de l'intelligence*, InterEditions, 1981.
- DUMAZEDIER (J.) dir, *La leçon de Condorcet*, Paris, Editions L'Harmattan, 1994.
- DURNING (P.), *Education familiale, acteurs, processus et enjeux*, P.U.F, 1995.
- EHRENBERG (A.), *L'individu incertain*, Calmann-Levy, 1995.
- LEVERT (D.) et OSCAR-BERMAN (M.), *Selective attentional processing and the right hemisphere : effects of aging and alcoholism*, Neuropsychology, n° 4, vol. XV, octobre 2001.
- FEUTRIE (M.), *Identification, validation et accréditation de l'apprentissage antérieur et informel*, Rapport pour le CEDEFOP, 1997.

- FLAVELL (J.H.), *Développement métacognitif*, in J. BIDEAU & M. RICHELLE (eds), *Psychologie développementale : Problèmes et réalités*, Ed. Mardaga, 1985.
- FLAVELL (J.H.), *Métacognitive aspects of problem solving*, in L.B RESNICK, *The nature of intelligence*, Hillsdale, New Jersey, Lawrence Erlbaum Associates, 1976.
- FORESTIER (D.), *Peut-on apprendre par l'expérience*, Revue Educations, n° 18-19, 2000.
- FOUCAULT (M.) *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Ed. Gallimard, 1975.
- GIUST-DESPRAIRIES (F.), *Le procès de formation : pluralité des représentations et dynamique interne*, Pratiques de formation n° 15, 1988.
- GIUST DESPRAIRIES (F.), HANS (D.), « Les enjeux actuels de l'intervention psychosociologique dans les milieux de la formation », in *Technologies et approches nouvelles en formation*, Education Permanente n°127, 1996.
- GOMBERT (J-E.), *Le développement métalinguistique*, Paris, P.U.F, 1990.
- GOMBERT (J-E.), *Le développement métalinguistique* Paris, P.U.F, 1990.
- HABERMAS (J.) et RAWLS (J.), *Débat sur la justice politique*, Editions Le Cerf, 1997.
- HOTTOIS (G.) et MISSA (J-N.), *Encyclopédie de bioéthique*, Bruxelles, De Boeck Université, 2000.
- HOUSSAYE (J.), *Quinze pédagogues : textes choisis*, Ed. A. Colin, 1995.
- HRIMECH (M.), « L'apprentissage informel, voie royale de l'autoformation », in *Médiations éducatives et aides à l'autoformation*, Les sciences de l'éducation pour l'ère nouvelle, vol 29, 1996.
- HUBERMANN (A.M.), MILES (B.), *Analyse des données qualitatives*, De Boeck Université, 1991.
- JACQUINOT (G.), *Revue Educations n° 14, 1998.*
- JOULE (R-V.), BEAUVOIS (J-L.), *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Presses Universitaires de Grenoble, 1987.
- KAHN (P.), *L'éducation, approches philosophiques*, P.U.F, 1990.
- KERLAN (A.), *La Science n'éduquera pas. Comte, Durkheim, le modèle introuvable*, Peter Lang, 1998.
- KNOWLES (M.), *L'apprenant adulte, vers un nouvel art de la formation*, Les Editions d'Organisation, 1990.
- LABELLE (J.M.), *Andragogie développementale et réciprocité éducatrice*, L'indécis n° 17, Mars 1995.
- LABELLE (J-M.), *La réciprocité éducative*, collection Pédagogie d'aujourd'hui, 1996.
- LABELLE (J-M.), *Université et Education des Adultes*, Les Editions d'Organisation, 1977.
- LAFON (R.), *Vocabulaire de psycho-pédagogie et de psychiatrie de l'enfant*, 1980.
- LAUTREY (J.), *Classe sociale, milieu familial, intelligence*, P.U.F., 1984.
- LE BOTERF (G.), *De la compétence*, Les Editions d'Organisation, 1994.
- L'ECUYER (R.), *Le développement du concept de soi de l'enfance à la vieillesse*, Les

-
- Presses Universitaires de Montréal, 1994.
- LE GRAND (J.L.), *Glossaire commenté*, PINEAU (G.) et JOBERT (G.), *Les Histoires de vie*, Tome II, L'Harmattan, 1989.
- LEGRAND (M.), *L'approche biographique*, Desclée de Brouwer, 1993.
- LEONTIEV (A.), *Activité, conscience, personnalité*, Moscou, Editions du Progrès, 1975.
- LESAGE (P.), *La pédagogie dans les écoles mutuelles au XIXe siècle*, Revue Française de Pédagogie n° 31, 1975.
- LESNE (M.), MINVIELLE (Y.), *socialisation et formation*, Editions Paideia, 1990.
- LEWIS (O.), *Les Enfants de Sanchez*, Gallimard, 1963.
- LINDEMANN (E.), *Le sens de l'éducation des adultes*, New York, New Republic, 1925.
- LIPOVETSKY (G.), *L'ère du vide, Essais sur l'individualisme contemporain*, Gallimard, 1983.
- LOCHARD (J.) *Animer un système pédagogique*, Les éditions d'Organisation, 1986.
- MEIGNANT (A.), *Manager la formation*, Editions liaisons, 1993.
- MEIRIEU (Ph.), *Frankenstein pédagogue*, E.S.F éditeur, collection Pratique et enjeux pédagogiques, 1996.
- MEZIROU (J.), *Penser son expérience, développer l'autoformation*, Chronique Sociale, 2001.
- MILGRAM (S.), *Soumission à l'autorité, un point de vue expérimental*, Calmann- Lévy, 1974.
- MOINET (F.), *L'ergonomie cognitive*, Recherche et développement n° 22, octobre 2001.
- MONTEIL (J-M.), *Eduquer et former, perspectives psycho-sociales*, Presses Universitaires de Grenoble, 1990.
- MORIN (E.), *Relier les connaissances*, Ed. du Seuil, 1999.
- MUCCHIELLI (R.), *L'entretien de face à face dans la relation d'aide*, E.S.F, 1986.
- MUCCHIELLI (R.), *Les méthodes actives dans la pédagogie des adultes*, Editions E.S.F., 1985.
- MOUGNIOTTE (A.), *Eduquer à la démocratie*, Les Editions du Cerf, 1994.
- NOEL (B.), *La métacognition*, De Boeck Université, 1994.
- PELPEL (P.), *Guide de la fonction tutorale*, Ed. de l'Organisation, 1996.
- PELPEL (P.), *Les formations de terrain : crise d'identité et évolution du modèle de formation*, Recherche et Formation n° 22, 1996.
- PERRENOUD (Ph.), *Dix nouvelles compétences pour enseigner*, E.S.F, 1999.
- PESTALOZZI (J.H.), 1799/1985, *Lettre de Stans*, Yverdon, Centre Pestalozzi.
- PIAGET (J.), *La prise de conscience*, Paris, PUF, 1974.
- PIAGET (J.), *Logique et connaissance scientifique*, Encyclopédie de la Pléiade, Paris, 1967.
- PIAGET (J.), INHELDER (B.), *La psychologie de l'enfant*, Paris, P.U.F, 1966.
- PIAGET (J.), *Recherches sur l'abstraction réfléchissante*, Paris, PUF, 1977.

- PINEAU (G.), *Accompagnements et histoire de vie*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- PLANCHETTE (G.), NICOLET (J-L .) et VALANCOGNE (J.), *Et si les risques m'étaient comptés !* Éditions Octarès, 2002.
- PLATON, *Théétète*, Gallimard, Ed. La Pléiade, 1950.
- RABARDEL (P.), *Les hommes et les techniques. Une approche cognitive des instruments contemporains*, Paris, Armand Colin, 1995.
- RAYNAL (F.), RIEUNIER (A.), *Pédagogie : dictionnaire des concepts clés, apprentissages, formation et psychologie cognitive*, Editions E.S.F, 1997.
- RICHELLE (M.), *Le conditionnement opérant*, Neufchâtel, Delachaux et Niestlé, 1973.
- RICOEUR (P.), *La critique et la conviction*, Calmann-Lévy, 1995.
- RICOEUR (P.), *Temps et récit*, Ed. Seuil, coll. Points Essais, 3 tomes, 1983.
- RIME (B.), Professeur de psychologie à l'université de Louvain, en Belgique. A publié avec Klaus SCHERER, *Les émotions*, Delachaux et Niestlé, 1989 ; « Emotion et Cognition », in Jacques-Philippe LEYENS et Jean-Léon BEAUVOIS (dir.), *L'Ere de la cognition*, Presses universitaires de Grenoble, 1997.
- RIME (B.), *Faut-il parler de ses émotions ?*, Revue Sciences Humaines, n° 104, avril 2000.
- ROCHE (M.), *Comment vivre avec l'automobile*, Le centurion-formation, 1978.
- ROCHE (M.), *La conduite parlée, ou le miroir, Le mot du psychologue*, Revue Action auto-moto, Mars 1978.
- ROCHE (M.), *La conduite des automobiles*, P.U.F, collection que sais-je ?, 1980.
- ROCHE (M.), *Pédagogie pour l'école de conduite*, Editions Seca-Codes Rousseau, 1979.
- ROGERS (C.), *Le développement de la personne*, Dunod, 1968.
- ROGERS (C.), *La relation d'aide et la psychothérapie, 2vol*, E.S.F, 1970.
- ROGERS (C.), *Liberté pour apprendre*, Dunod, 1996.
- ROUSSEAU (J-J.), *Du contrat social, Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité*, Paris, Booking International, 1996.
- RUELLE (D.), *Déterminisme et prédictibilité*, In *L'ordre du chaos*, Bibliothèque « Pour la science », Librairie Belin, 1987.
- SCHÖN (D. A.), *Le praticien réflexif. A la recherche du savoir caché dans l'agir professionnel*, Montréal, éd. Logiques, 1994.
- SCHWARTZ (B.), *Les fondements de l'éducation permanente*, Rapport au Conseil de l'Europe, 1971.
- SCHWARTZ (Y.), *Les ingrédients de la compétence : un exercice nécessaire pour une question insoluble*, Education Permanente, n° 133, 1997.
- SCHWARTZ (B.), *Moderniser sans exclure*, La Découverte, 1995.
- THIBAUT (M.C.), *Récits de vie et formalisation des savoirs expérimentiels, Leçons d'accompagnés*, Revue Educations, n° 18-19, 2000.
- TREMBLAY (N.), *La galaxie auto dans l'univers de l'andragogie : une première*

- analogie*, in *L'autoformation en chantiers*, Education Permanente n°122, 1996.
- VASSILEF (J.), *Histoire de vie et pédagogie du projet*, Chronique Sociale, 1995.
- VYGOTSKY (L-S.), *Pensée et langage*, traduction française par F. Sève, Paris, 1985, Editions Sociales.
- WINNYKAMEN (F.), *Apprendre en imitant*, P.U.F., 1990.
- ZEEDYK (S.) et al., *Children and road safety*, British Journal of Educational Psychology, vol. LXXI, décembre 2001.
- Méthodologie de la recherche.
- DESROSIERES (A.), « La partie pour le tout : comment généraliser. La préhistoire de la contrainte de représentativité », in J. Mairesse, ed. *Estimations et sondages. Cinq contributions à l'histoire de la statistique*, Paris, Economica, 1988.
- DESROSIERES (A.), « L'opposition entre deux formes d'enquête : monographie et statistique », in BOLTANSKI L., THEVENOT L., *Justesse et justice dans le travail*, P.U.F, Protée, 1989.
- GHIGLIONE (R.), MATALON (B.), *Les enquêtes sociologiques ; théorie et pratique*, A. Colin, 1978.
- VAN DER MAREN, *Méthodes de recherche pour l'éducation*, De Boeck Université, 1996.
- VERMERSCH (P.), *L'entretien d'explicitation*, Paris, ESF, coll. Pédagogies, Sécurité Routière
- ASDO Conseil, Analyse Sociale et Développement de l'Organisation, *Etude qualitative: Les conducteurs automobiles*, septembre 1984.
- ASSAILLY (J-P.), *Le risque accidentel à l'adolescence et sa prévention, volume 1 : Aspects épidémiologiques des accidents chez les jeunes*, Rapport Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité n°105, 1989.
- ASSAILLY (J.P.), *La mortalité chez les jeunes*, Collection « Que sais-je ? », Éditions PUF, 2001.
- ASSAILLY (J-P.), *Le risque accidentel à l'adolescence et sa prévention, volume 2 : Le concept de risque et la genèse du risque accidentel chez les jeunes*, Rapport Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité n°105, 1990.
- ASSAILLY (J.P.), *Les jeunes et le risque, une approche psychologique de l'accident*, Editions Vigot, 1992.
- ASSAILLY (J.P.), *Pourquoi les jeunes ont-ils plus d'accidents que leurs aînés ? Chroniques d'une guerre non déclarée, Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*, Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire, 2000.
- BARJONET (P-E.), *Sociologies de la circulation et de la sécurité routière*, Revue Recherche-Transports-Sécurité, n° 22, juin 1989.
- BARJONET (P-E.), LAGARDE (D.), SERVEILLE (J.), *Sécurité routière*, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1992.
- BARRE (P.), *L'excès de vitesse, facteur déterminant dans 80 % des accidents routiers*, AFC SR, 9 rue J. Hillairet, PARIS, 1998.

- BIECHLER-FRETEL (M-B.), *Infractions coutumières et risque d'accidents, étude statistique de comportements d'usagers vis à vis des règles de la circulation routière*, Thèse Paris V Sorbonne, 1984.
- BIECHELER-FRETEL (M-B.), *Le comportement de base de l'automobiliste : un critère intermédiaire de prédictibilité du risque d'infraction et d'accident*, Revue Recherches Transports Sécurité, I.N.R.E.T.S n°24, 1989.
- BIECHELER-FRETEL (M-B.), MOGET-MONSEUR (M.), *Le comportement de base du conducteur, : un essai de conceptualisation du système de normes légales et sociales de l'usager de la route*, Revue Organisme National De Sécurité Routière, cahier d'études n°64, 1985.
- BIEHL (B.), ASCHENBRENNER (K.), WURM (G.), *Einfluss der Riskokompensation auf die Wirkung von Verkehrssicherheitsmassnahmen am Beispiel ABS*, in *Schriftenreihe Unfall und Sicherheitsforschung Strassenverkehr*, Heft, n° 63, 1988, Bergisch Gladbach.
- BOUZIGUES (J-B.), *La violence routière, l'Union européenne et l'insécurité routière*, Editions Continent Europe, 1995.
- CAUZARD (J.-P.), *Les conducteurs européens et la sécurité routière, études approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*, Editions Paradigme, 1996.
- CEMT, *Troisième Conférence mixte sur la Formation des Enfants et des Adolescents face à la Sécurité Routière*, Conférence Européenne des Ministres des Transports, Conseil de l'Europe, 2-4 décembre 1980.
- CHANCE (P.), *Précis de sécurité routière, biologie, logistique, cybernétique de la conduite*, Gauthier-Villars, 1965.
- CHATENET (F.), *Adolescence, Post-adolescence et sécurité routière*, Transports et communication, Editions Paradigme, 1991.
- CHATENET (F.), *Evaluation qualitative d'un mode de formation : l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC), Synthèse et perspectives*, INRETS - LPC, La Documentation Française, 2001.
- CHATENET (F.), *L'accès à la conduite automobile, questions et réflexions*, Revue Recherche-Transports-Sécurité, n° 9-10, juin 1986.
- CHICH (Y.), *Analyse d'un conflit de valeurs : la vitesse et la sécurité*, journée d'études INRETS : « la vitesse entre technique et culture », 1989.
- CHICH (Y.), *Les contradictions portant sur la vitesse et la sécurité*, Assemblée Nationale, Colloque Vitesse et sécurité routière, « 20 ans de limitation généralisée: bilan et perspectives », jeudi 21 octobre 1993, Editions M&M CONSEIL.
- CHICH (Y.), *L'état de la demande sociale de sécurité*, Revue Culture Technique, P.U.F, 1983.
- COLLARD (J.), *Accidentés de la route : vos droits*, Éditions ALBIN MICHEL, 2000.
- COLLARD (J.), LACAN (J-F.), *Le scandale de l'insécurité routière : « à qui profite le crime ? »* Éditions ALBIN MICHEL, 2000.
- CUNY (H.), *Echec au hasard, ou comment prévenir les accidents de la route*, Flammarion, 1980.

- DOLLINGER (W.), Ministre fédéral des transports, *La sécurité routière par l'information et l'éducation, Programmes pour les groupes d'utilisateurs qui courent les plus grands risques*, Ministère fédéral des transports, Division Circulation routière, 5300 Bonn 2, 1985.
- ESTERLE-HÉDIBEL (M.), *Le rite et le risque, la culture du risque dans les bandes de jeunes de milieu populaire à travers la conduite routière*, Thèse de Doctorat en Anthropologie Sociale et Sociologie Comparée sous la direction de François Raveau, Sorbonne, Paris V, 1995.
- ESTERLE-HÉDIBEL (M.), *Sur la route de l'insertion*, La Documentation Française, 1998.
- FERSI, Rapport pour le compte du Forum des Instituts Européens de Recherche, soutenu par la Direction des Transports de la Commission Européenne (DG VII) : Formation des automobilistes et systèmes des permis de conduire en Europe.
- FERNANDEZ (F.), FLEURY (D.), MALATERRE (G.), *L'étude détaillée des accidents, une nouvelle orientation de la recherche en sécurité routière*, revue R.T.S. (Recherches, Transports et Sécurité), n° 9-10, juin 1986.
- FERNANDEZ (F.), FLEURY (D.), MALATERRE (G.), MICHAUT (G.), SAAD (F.), *Compte rendu d'activité du Groupe de Réflexion sur les accidents de Salon (GRAS)*, rapport ONSER, juillet 1985.
- FLEURY (D.), & al. : *Accidents de la route : enquêtes sur le site*, OCDE, Paris, 1988.
- FONTAINE (H.), GOURLET (Y), JURVILLIER (J-C.), SAINT-SAENS (I.), *Les déterminants de l'insécurité routière : exposition au risque et accidents*, rapport INRETS, Février 1992.
- GENTILE (F.), *La sécurité routière*, P.U.F, collection que sais-je ?, 1994.
- GERONDEAU (C.), *La mort inutile*, Editions Plon, 1979.
- GERONDEAU (C.), *Les transports en France, quelques vérités bonnes à dire*, Editions Transports Actualités, 1993.
- GODARD (O.), Directeur de recherche au CNRS, Laboratoire d'économétrie, Ecole polytechnique, *Le principe de précaution*, in GOGUELIN (P.), *Hasard et accident*, Préventique n°38, 1991.
- GOT (C.), *La santé*, Flammarion, 1992.
- GOT (C.), *Risquer sa peau*, Bayard Editions, 2001.
- HOYOS (C. G.), *Psychologie de la circulation routière*, P.U.F, Collection le psychologue, 1968.
- INJEP, Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire, *Chroniques d'une guerre non déclarée, les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*, 2001.
- LAFLEUR (L.), *La guerre inconnue de Raymond Depardon*, revue Equipement Magazine, n°115, juin 2000.
- LANDRIEU (J.), DEPARDON (R.), *A tombeau ouvert*, Editions Autrement, Essais, 2000.
- LE BRETON (D.)(coord.), *L'adolescence à risque*, Ed. Autrement, 2001.
- LE BRETON (D.), *Passions du risque*, Editions A.M. Métaillié, 1991.

- LECHNER (D.) & al., *La reconstitution cinématique des accidents*, rapport de recherche INRETS n° 21, décembre 1986.
- LE COZ (J-Y.), *Recherche et Développement n°19*, janvier 2001, Direction de la Communication de Renault.
- MALATERRE (G.), *Que peut faire un conducteur en situation d'urgence ?* Revue Recherche Transports Sécurité (R.T.S.), n° 32, 1989.
- MALATERRE (G.), *Risque et sécurité sur la route*, Projet numéro 261, Risque et précaution, 2000.
- MALATERRE (G.), PEYTAVIN (J-F.), *L'analyse de la tâche appliquée à l'étude détaillée d'accidents*, Revue RTS, n° 9-10, 1986.
- MALATERRE (G.), SAAD (F.), *Les aides à la conduite, définitions et évaluation. Exemple du radar anti-collision*, Le Travail Humain, Tome 49, n° 4, 1986.
- MANEVY (J.), *Ca n'arrive qu'aux autres*, Editions France Loisirs, 1981.
- MILLER (G.), *Les barrières psychologiques*, Assemblée Nationale, Colloque Vitesse et sécurité routière, « 20 ans de limitation généralisée : bilan et perspectives », jeudi 21 octobre 1993, Editions M&M CONSEIL.
- MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, Formation du conducteur, *Permis de conduire, bilan des examens 2002*.
- MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, *Guide pour la Formation des Automobilistes*, La Documentation Française, 1990.
- MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, *Grands thèmes de la Sécurité Routière en 2000*, La Documentation Française, 2001.
- MINISTERE des L'EQUIPEMENT, du LOGEMENT, des TRANSPORTS et de la MER, Programme National de Formation à la Conduite, Journal Officiel du 24 Janvier 1989.
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, Secrétariat d'Etat aux Transports routiers et fluviaux, Direction de la Sécurité et de la Circulation routières, Sous-direction de la Formation du Conducteur, MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE ET DE LA CULTURE, Académie de ROUEN, *L'apprentissage anticipé de la conduite*, Livret d'auto-documentation, *Education à la Sécurité Routière*, La Documentation Française, 1993.
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, Secrétariat d'Etat chargé des Transports Routiers et Fluviaux, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, *Expérimentation de nouvelles modalités pour la formation des motocyclistes*, 1992.
- NEBOIT (M.), *Analyse psychologique de la conduite automobile*, Organisme National de Sécurité Routière, bulletin n°41, 1977.
- NEBOIT (M.), *L'exploration visuelle du conducteur : rôle de l'apprentissage et de l'expérience*, Organisme National de Sécurité Routière, cahier d'études n°56, 1982.
- NEBOIT (M.), *Perception, Anticipation et Conduite Automobile*, Le Travail Humain. Tome 37, n° 1, 1974.

- NEBOIT (M.), *Vision, exploration visuelle et sécurité routière*, Organisme National de Sécurité Routière, cahier d'études n°54, 1981.
- OCDE, *Adaptation du comportement aux changements dans le système de transports routiers*, Rapport réalisé par un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE, Paris, 1990.
- ORFEUIL (J-P.), *L'automobile en questions, Problèmes politiques et sociaux n° 851-852*, La Documentation Française, 2001.
- PAGE (Y.), *Etudes et évaluations, n°2*, Les Cahiers de l'Observatoire, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 1995.
- PARKINSON (B.), *Anger on and off the road*, British Journal of Psychologie, n° 92, août 2001.
- PEREZ-DIAZ (C.), *Jeu avec des règles pénales, le cas des contraventions routières*, Editions L'Harmattan, 1998.
- RECHERCHE ROUTIERE., *Les accidents des jeunes conducteurs*, Organisation de Coopération et de Développement Economiques, 1975.
- RECHERCHE ROUTIERE., *Principes directeurs pour la formation des conducteurs*, Publications de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), 1981.
- RENOUARD (J-M.), *As du volant et chauffards, Sociologie de la circulation routière*, Editions L'Harmattan, 2000.
- ROCHE (M.), *Généralités sur la prévention des accidents*, La Prévention Routière, 1995.
- ROCHÉ (S.), *Incivilités et insécurité*, Odile Jacob, 2002.
- ROCHE (S.), *La société incivile, Qu'est-ce que l'insécurité ?*, Seuil, 1996.
- ROCHE (S.), *Les accidents de la route relèvent-ils de l'incivilité ? Chroniques d'une guerre non déclarée, Les accidents de la route : première cause de mortalité des 15-24 ans*, Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire, 2000.
- ROCHE (S.), *Le sentiment de sécurité*, P.U.F, 1993.
- SALINI (P.), *Réflexions sur l'évolution de la mobilité et de la sécurité : réduire la fatalité*, Actes du colloque sur l'Éducation et la formation, « un autre regard » sur la sécurité routière, Publication Ecole Nationale des Conseillers d'Éducation Routière (ENCER), 1989.
- SARTRE, *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, Les conducteurs européens et la sécurité routière, Etudes approfondies de leurs attitudes et comportements dans quinze pays*, Editions Paradigme, 1996.
- SECURITE ROUTIERE, *Bilan annuel, statistiques et commentaires*, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2002
- SECURITE ROUTIERE, *Livre blanc présenté au Premier ministre*, Paris, La Documentation Française, 1989.
- SÉCURITÉ ROUTIÈRE, *Procédure d'évaluation de l'épreuve du permis B*, La Documentation Française, 1993.
- SIMONNET-PERVANCHON (M.), *L'automobile véhicule de socialité, Le lien social dans*

tous ses états, Editions L'Harmattan, 1990.

SIMONNET-PERVANCHON (M.), *Voiture imaginale, voiture figurée : les points de vue de jeunes Européens*. Rapport Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité n° 192, 1994.

WIEVIORKA (M.), *La sécurité routière comme un problème de société*, Revue du comité de la Sécurité Routière, n° spécial civisme, octobre 2001.

WILDE (G.J.S.), *Campagnes de sécurité routière : calcul et évaluation*, OCDE, 1971.

WILDE (G.J.S.), *The theory of risk homeostasis : implications for safety an health*, Risk Analysis, n° 2, 1982.

WILDE (G.S.J.), Véhicule informatisé et sécurité routière, Revue RTS, n° 26, 1990.

WILDE (G.J.S.), MURDOCH (P.A.), Incentive systems for accident-free and violation-free driving in the general population, Ergonomics, n° 25, 1982.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Entretien avec des accompagnateurs.

Grille d'entretiens acteurs A.A.C.

QUESTION 1. Qu'est-ce qui a motivé le choix de ce cursus de formation « conduite accompagnée » ? Qui en a pris l'initiative ?

Cette question nous permettra de savoir si c'est le jeune qui souhaite conduire à seize ans, et pourquoi, ou si ce sont les parents qui prennent l'initiative, il vivra plus ou moins bien la conduite accompagnée et les effets s'en ressentiront.

QUESTION 2. Quels avantages voyez-vous dans cette formation ? Quels inconvénients ?

Les parents ont-ils le souci de sécurité pour leur enfant, pour se rassurer, ou comptent-ils bénéficier des réductions de primes d'assurance. Selon le cas, la motivation du jeune est différente. Lui-même, est-ce par plaisir, pour faire comme les copains, ou pour apprendre à bien conduire.

QUESTION 3. Comment s'est déroulée la formation initiale ?

Il est intéressant de connaître la perception qu'ont les jeunes et les accompagnateurs

de la formation en auto école, du déroulement des leçons, en salle et en voiture. Comment voient-ils les moniteurs, l'accompagnateur s'est-il rendu aux cours, fait-il un lien avec sa mission ?

QUESTION 4. La formation initiale est-elle suffisante ? Un minimum de vingt heures vous semble-t-il nécessaire ?

Nous avons posé cette question car les parents qui ont déjà fait conduire leur enfant trouvent peut-être que vingt heures de conduite, c'est trop ; les autres ont-ils peur au début de la conduite accompagnée, et seraient-ils prêts à dépenser plus pour la formation initiale.

QUESTION 5. Combien de kilomètres avez-vous parcourus ? Quelle est la nature des parcours ?

Cette question nous donnera des indications sur la nature des routes empruntées : route, autoroute, ville, campagne, longs parcours ou seulement petits trajets, diversifiés ou pas. Les trois mille kilomètres ont-ils été effectués.

QUESTION 6. Comment s'est déroulée la conduite accompagnée, comment avez-vous vécu cette période, quels en sont les temps forts ?

Il est intéressant de savoir si les parents sortent « exprès » pour faire conduire leur enfant ou s'ils profitent de parcours habituels ; s'ils ont vécu des situations difficiles ; s'ils sont des accompagnateurs dirigistes ou s'ils rendent le jeune autonome ; s'ils acceptent que leur enfant conduise comme lui a appris le moniteur d'auto école, ou veulent-ils qu'il se comporte comme eux.

QUESTION 7. Pendant les deux années de conduite accompagnée, comment s'est passé la relation jeune / accompagnateur, y a-t-il des phases de rapprochement ou de conflits qui viennent « polluer » l'accompagnement. L'accompagnateur conducteur modèle : se comporte-t-il de manière différente lorsqu'il est en charge de l'éducation routière du jeune ?

Nous supposons que parcourir des milliers de kilomètres ensemble ne se passe pas sans heurts. Les conflits de l'adolescent avec ses parents se reproduisent-ils en voiture, sont-ils amplifiés, ou bien la conduite fait-elle l'objet d'un consensus. L'accompagnateur peut rouler comme un conducteur expérimenté, ou jouer le rôle d'éducateur et servir de modèle, d'exemple.

QUESTION 8. Comment se déroulent les rendez-vous pédagogiques, y assistez-vous ?

Ces regroupements sont une innovation. Cette question doit nous permettre de mesurer l'implication des différents acteurs, en observant si les parents se rendent à l'auto école et comment ils se comportent, de façon passive ou ont-ils l'occasion de s'exprimer ? Le moniteur joue-t-il son rôle de coordinateur ?

QUESTION 9. Ces rendez-vous sont-ils utiles ? Dans quelle mesure suscitent-ils l'éveil de l'intérêt à la Sécurité Routière chez le jeune ? Avez-vous été sensibilisé ?

Cette question nous permettra de savoir si ces rendez-vous pédagogiques sont l'occasion d'échanger sur les vrais problèmes d'insécurité routière et de sensibiliser le jeune

et accompagnateur, ou s'ils sont perçus comme une formalité administrative ?

QUESTION 10. Quels enseignements, quelle philosophie peut-on tirer après avoir vécu cette expérience ?

Le bilan que font les acteurs après une telle action vaut à notre sens toutes les évaluations pédagogiques, scientifiques que l'on pourrait mener. Ce sont eux qui en ont vécu tous les moments, qu'en retiennent-ils ?

QUESTION 11. Avec le recul, quelles propositions feriez-vous pour améliorer l'ensemble du dispositif ?

Après avoir dressé le bilan, les acteurs ont certainement des choses à proposer pour améliorer le fonctionnement de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite.

Grille d'analyse.

Pour procéder à une analyse thématique, nous avons élaboré une grille d'analyse qui comporte quatre points. Nous serons plus particulièrement attentif aux thèmes suivants :

1. Motivations, avantages, inconvénients.
2. Formation initiale, RVP.
3. L'accompagnement : nature des parcours, distance parcourue, parcours occasionnels ou sorties exprès, la relation.
4. Points forts, bilan, propositions.

Agnès, 40 ans, documentaliste.

Je pense qu'au départ, j'en avais entendu parler par une amie qui avait fait faire la conduite accompagnée à ses deux fils et qui m'avait donné son avis sur les avantages. Elle disait que ça coûterait moins cher d'assurance. Ensuite, les gamins, ça les débrouillait bien. Ils conduisaient mieux quand ils avaient le permis. C'était un peu contraignant de les faire conduire avec eux pendant deux ans, mais que, finalement, ce n'est pas désagréable. Elle m'en avait parlé, mais comme à l'époque François devait avoir 15 ans, on a mis ça de côté. Et puis un jour, c'est mon gamin qui m'a dit « on devrait faire la conduite accompagnée ». Comme j'étais au courant, je savais à peu près ce que c'était, on a embrayé là-dessus!

L'avantage n'est pas du tout financier parce que ça revient aussi cher. Mais surtout je pense que ça me mettra en confiance de voir comment il conduit quand je suis avec lui, quand mon mari est avec lui. Après, on appréhendera moins de le lâcher, à 18 ans, tout seul avec une voiture ; ça a un côté sécurisant.

Il s'est rendu à l'auto école et a suivi une formation au code de la route. Il a passé son examen, mais il l'a raté. Il est retourné une fois et il a réussi, mais j'ai dû payer une inscription. Il a ensuite pris les heures de conduite.

Vingt heures de conduite, oui, je pense que c'est suffisant. Bien sûr, au début, ils n'ont pas beaucoup d'assurance. Il faut être vigilant. C'est impressionnant d'être à côté,

mais ça vient petit à petit. On ne pourrait pas prendre des heures jusqu'à ce qu'il soit à l'aise, il en faudrait au moins soixante, ça serait hors de prix !

On a deux véhicules : une BX Image et un cabriolet BMW ; mais on fait la conduite accompagnée sur la BX. Je ne vois pas le gamin conduire sur le cabriolet. Mon fils a 17 ans et demi ; il conduit depuis neuf mois. Je le fais conduire le matin, le soir, sur des trajets habituels, et on a l'occasion de sortir assez souvent, ça ne pose pas de problème. Lui, il est content, l'idée de conduire avec nous, je crois qu'il est content de se dire « je vais leur montrer... que je conduis bien, que je sais conduire ! ». La façon dont il est impatient de conduire avec nous, il nous dit : « Samedi, c'est moi qui vous conduis ! ». Il veut nous montrer qu'il sait conduire, qu'il est capable de mener une voiture, quoi !

Pour nous, la voiture c'est un outil pour se déplacer mais pour lui, vous pensez ! C'est un plaisir... Ma conduite? Oui, oui... De toute façon, pour ma part, moi je sais que je ne vais pas vite, au volant. Je n'ai pas de problème, moi, d'excès de vitesse, mais c'est vrai qu'on a tendance à ne pas respecter les règles de conduite, la signalisation, les choses comme ça...

Globalement, on avait de bonnes relations avec lui, avant de le faire conduire. Je ne le connaissais pas sous l'angle conducteur, mais je me suis rendu compte qu'il est très raisonnable, comme dans la vie. Nous sommes, mon mari et moi, des calmes... oui, très calmes, très respectueux des autres et mon fils fait pareil. Je pense que quand je suis avec mon gamin, je suis plus attentive, parce que je me sens plus dans le rôle du « prof », je lui dis « attention, là, tu as un stop » ; ça change la façon d'être en voiture.

Les rendez-vous pédagogiques, oui, on a été au premier. On fait le point avec le moniteur. Ca permet de s'apercevoir qu'il y a des choses, certaines choses qu'on ne lui a pas dites, comme le contrôle sur le côté pour déboîter, par ignorance, car on peut être aussi de « mauvais » accompagnateurs, commettre aussi des erreurs !

Ces rendez-vous sont surtout utiles pour les accompagnateurs, le moniteur nous dit ce qu'il ne faut pas faire. Pour le jeune, non, lui, il s'ennuie un peu, il lui tardait de partir ! C'est vrai, c'est surtout moi qui parlais avec le moniteur! Avec ce système, les jeunes ont plus de pratique, plus d'expérience, ils maîtrisent mieux, et puis je pense que le fait de conduire avec les parents, c'est vrai qu'on a tendance à les calmer un peu, au volant. Ils veulent aller un peu vite, ils veulent avoir une conduite un peu sportive ; à force de leur dire de lever le pied, au bout d'un moment ça leur passe, quoi, hein ! Deux ans, c'est long hein ! Je pense qu'un jeune qui a eu pendant deux ans une conduite raisonnable et responsable, je ne pense pas qu'un jour, il va prendre sa voiture seul, et qu'il va se mettre à avoir une conduite différente... Je souhaite que ça se passe comme ça pour mon fils ! Pour améliorer le système ? Non, je ne vois pas, je trouve que c'est une excellente formule, que ça fonctionne très bien.

Jean-Louis, 45 ans, Directeur d'agence bancaire.

L'initiative de faire la conduite accompagnée, c'est les deux ; ma fille était au courant, désirait apprendre à conduire, elle aime conduire et puis... moi, j'étais pour cette formation « conduite accompagnée » pour donner plus d'assurance par la suite. La décision a été prise à deux.

L'intérêt de cette formule, justement, c'est de donner plus d'expérience pour la conduite future. Ma fille s'est rendue à l'auto école et a fait sa formation au code et à la conduite, comme pour passer le permis de conduire. Oui, je pense que c'est suffisant, elle savait bien manier la voiture.

Nous avons parcouru plus de vingt mille kilomètres. Il n'a pas été nécessaire de sortir exprès pour la faire conduire ; nous avons l'occasion de faire de nombreux parcours. On va souvent chez mes parents, de ce fait elle conduisait fréquemment. Quand on allait, même ailleurs, on avait pris l'habitude de la faire conduire systématiquement, donc elle a beaucoup conduit.

Je l'ai vécue, cette période avec une certaine inquiétude au départ, il faut le reconnaître, car on a l'impression qu'ils ne vont pas s'arrêter, qu'ils n'ont pas acquis les réflexes voulus pour la conduite, mais c'est vite une fausse impression parce qu'on se rend compte... Il faut tenir compte qu'ils ont déjà eu des heures de conduite, une formation de code également. Les premiers... mois sont un petit peu une appréhension, et après... après ça va. Pour moi, une voiture, c'est un moyen de locomotion, c'est un outil de travail... ce n'est pas la voiture de luxe... C'est un outil de travail. Pour ma fille, elle a son permis depuis deux ans, c'est aussi un outil de travail, maintenant. Avant, au début, c'était le moyen d'avoir une certaine indépendance... ou quelque chose comme ça ! Nous étions deux accompagnateurs, ma femme et moi, mais elle a conduit plus souvent avec moi, ma femme, elle... elle craignait un petit peu.

Pendant que ma fille conduisait, j'intervenais très peu. Par contre quand c'était nécessaire, je le faisais systématiquement. Par la parole, évidemment, je ne sais pas si c'est la meilleure solution, mais je faisais toujours comme ça... je prévenais, si vous voulez. Il y a eu trois ou quatre situations délicates dont une, notamment, je m'en souviens bien... oui, oui... j'ai eu très peur... elle n'avait pas acquis cette notion de priorité à droite... pour elle, c'était plutôt les ronds points actuels... elle maîtrisait très bien ça, mais les priorités... On a failli avoir un bel accident, j'ai eu juste le temps de donner un coup de volant. Bon, ça faisait partie du risque. Elle a compris et après on faisait exprès de passer à des carrefours pour bien faire appliquer cette notion de priorité à droite... elle avait eu peur.

L'enfant, le jeune, avec le moniteur, j'ai été surpris, quand ils arrivent à un stop, quand ils arrivent à un feu rouge, bon ben... qu'est ce qu'on fait, on rétrograde et puis on laisse aller, on arrive doucement quand même, mais là, tu es dans la voiture, tu te dis : « jamais il va s'arrêter ! ». Je me suis fait surprendre par rapport à ce que l'auto école apprend. C'est un moniteur... âgé, expérimenté, il les forme pour passer le permis de conduire, il ne devrait pas. C'est vrai, il perd de vue la sécurité, sans doute !

Je trouve qu'avec les parents, on leur apprend plus la sécurité... et peut-être moins les bonnes manières. On essaye de leur inculquer la sécurité, je trouve. Non, mais c'est bien fait, le moniteur leur dit « passe ta cinquième, ne pousse pas tant ta quatrième... » Pour des trucs comme ça, si vous voulez ça va, mais pour la sécurité, ils apprennent plus avec les parents.

On a d'excellentes relations avec mes deux filles... Mais malgré tout, ça a peut-être renforcé, parce qu'arrivés à la maison, il y a une discussion, une prolongation de la

journée ; surtout lorsqu'il y a eu une petite faute, une remontrance qu'elle n'acceptait pas... «Voilà, tu m'as dit ça, mais je ne suis pas d'accord avec toi ». Au début, on ne parlait que de la conduite, mais après, au cours des voyages, on a eu l'occasion de parler de tout, ça a certainement renforcé des choses, des sujets qu'on aurait certainement pas abordés sans ça.

Il se passe une chose : c'est qu'on se remet en cause au moment de cette conduite accompagnée, on se corrige de ses défauts, pour qu'elle ne prenne pas les mêmes...et pour ne pas avoir la réflexion; ça ferait bizarre si nous on est là pour lui donner des conseils et puis c'est elle qui... quand même, on est là en guise de modèle. On fait plus attention à sa conduite, à mettre la ceinture, aux limitations de vitesse, aux rétroviseurs... surtout aux rétros. On essaye de conduire le mieux possible.

Les rendez vous pédagogiques : très bien. Le moniteur, sympathique, a posé des questions, m'a dit ce qu'il fallait que je fasse. On était tous les trois... par contre, ça, j'ai regretté... qu'il n' y ait pas eu une animation, des échanges, mais non, rien d'approfondi, si vous voulez. Il aurait été intéressant de retrouver plusieurs parents... pour remettre en cause notre conduite, mais alors là, pas du tout... pas du tout !

J'ai l'impression que pour eux, ce qui compte c'est le permis. La notion de sécurité, je ne sais pas si c'est vraiment présent... c'est ce que j'ai vécu moi, hein ! Le jeune, non, pour lui, ça ne sert pas à grand chose.

En fait, la conduite accompagnée, ça sert à lui donner de l'assurance, à adopter des méthodes de conduite qui sont... sur la sécurité... surtout pour qu'elle puisse affronter la route avec le maximum de chance... et le maximum de responsabilité. Cette expérience de deux années doit permettre d'avoir moins d'accidents que les autres. Moi, je pense que les parents ont une expérience certainement plus forte que le moniteur... parce que nous, c'est notre gosse donc on tient à sa vie, déjà, donc on est très draconien sur la sécurité. Le pire, ce serait l'accident de voiture pour nos gamins, donc on les motive là dessus. Les jeunes qui sortent de la conduite accompagnée sont très sensibilisés là dessus, et devraient faire de bons chauffeurs.

Pour un jeune, pour ma fille c'est normal qu'elle ait passé sa conduite accompagnée... comme beaucoup... c'est normal... tout est normal... Il y a moins la notion de ce que ça coûte... qu'avant. Néanmoins, on sentait qu'elle appréciait beaucoup la confiance qu' on lui témoignait.

L'inconvénient du système, justement c'est l'absence de concertation avec d'autres parents et on voit que certaines règles ne sont pas respectées... on s'aperçoit bien là que c'est un commerce. Pour améliorer le système... une petite formation de parents ; on en revient toujours à ça, pour nos mauvaises habitudes, et pour nous donner des trucs comme accompagnateurs.

Jean-Philippe, 47 ans, directeur de société.

L'initiative de la conduite accompagnée c'est un peu les deux, moi j'en ai parlé à ma fille, ça l'intéressait, elle était d'accord...pas du tout forcée, hein ! Elle n'aurait pas voulu le faire, je ne la forçais pas. Dans son entourage, à l'école, elle a des amis qui le font, d'autres qui ne le font pas, donc ils sont informés.

La motivation de base, c'est la sécurité, hein ! Il y a ses choses qui ne peuvent pas s'apprendre à l'auto école. Il y a des choses qui ne peuvent s'apprendre que par l'expérience, par exemple, je ne sais pas... l'anticipation, dans certaines circonstances : un véhicule arrive dans un carrefour, essayer d'anticiper...est-ce qu'il va griller, est-ce qu'il ne va pas griller le stop ; il faut toujours avoir un petit peu à l'esprit, il l'a peut être vu, il ne l'a peut être pas vu.

Après cette période, ce sera de la sécurité pour elle, d'abord... et c'est vrai on aura l'esprit plus tranquille, je serai plus rassuré quand elle va prendre la route.

Je l'ai inscrite à l'auto école et elle a fait sa formation initiale. Elle a passé son code, pris les vingt heures prévues et a obtenu l'attestation.

Suffisant ? Oui, je trouve que ça allait. Le seul inconvénient c'est un petit peu au début, quoi... seize ans c'est jeune, on a une petite inquiétude, on les voit encore tout petit ; mais ça se dissipe vite, ils apprennent vite, quand même, hein !

Ma fille a dix-sept ans et demi, nous conduisons depuis un an et demi ; elle a déjà parcouru cinq mille kilomètres. A chaque fois que nous sortons c'est elle qui prend le volant.

Ca se passe bien, pas de grosse frayeur... je pense que les filles s'y prêtent mieux que les garçons, elles sont plus dociles. Il risque moins d'y avoir accrochage, divergence... Si avec l'auto école ils ont appris comme ça, on ne peut pas le faire changer. « Le moniteur a dit ! » Non, il ne faut pas entrer dans cette querelle. Pour moi, conduire, c'est une obligation, pour mon métier ; je m'en passe volontiers. Pour elle, pour le moment, c'est une nécessité. Ce n'est pas encore un plaisir.

Même s'ils ne nous écoutent pas beaucoup au niveau de l'exemple, ils nous écoutent plus au niveau de la prévention, de l'anticipation... « serre toi bien à droite, vérifie bien avant de tourner... que tu peux le faire sans danger », ce genre de conseils qui ne sont pas... techniques qui sont plus... des précautions. On voit un cycliste... « reste plutôt derrière si tu n' es pas sûre ! »... des choses comme ça, quoi !

Quand elle est là, je fais très attention à ma conduite, c'est normal pour... c'est vrai, les enfants, ils imitent beaucoup ! On a été au rendez-vous pédagogique ; on a fait un circuit avec le moniteur, ma fille était au volant... ça s'est bien passé. En salle, c'était un cours, on était trois, le moniteur, ma fille et moi. Non, personne d'autre... c'est dommage, car comparer des expériences c'est toujours intéressant.

On peut dire que c'est utile pour le jeune, car il acquiert des connaissances sur l'alcool, la pluie... Moi j'ai appris à remplir un constat amiable ! L'avantage de cette formule, ils ont de l'expérience, enfin... une certaine expérience, qu'ils ont acquis eux mêmes... c'est important ; des circonstances, ils se sont trouvés dans des situations dans lesquelles ils ne se sont pas trouvés à l'auto école.

Je pense qu'on devrait suivre une formation pour être accompagnateur, on a été déformé par son expérience personnelle, on conduit... pas... académique, donc c'est vrai qu'il y a une petite différence entre ce qu'ils ont appris et ce qu'on leur dit... ils ne comprennent pas tout le temps... c'est pour ça qu'il faut lâcher tout de suite quand elle me dit : « mon moniteur m'a appris comme ça ! », je dis : «OK, fais comme le moniteur a dit

! », même si parfois je me pose des questions. Non, non, il ne faut surtout pas rentrer dans une polémique... inutile. Parce qu'on les déstabilise, autrement ils ne savent plus, hein !

Christian, 45 ans, chef d'entreprise.

Alors, le contexte : un jeune qui arrive à dix-sept ans, plus de maman, un papa qui devait donc assurer les deux fonctions. Un contexte dans lequel il y avait deux voitures qui roulaient à très grande vitesse, pas sur route, certes, mais donc un milieu de pilotage, aussi bien mon frère que moi-même, vous voyez le problème ! Ensuite des grands parents qui s'imaginent que l'argent paye tout, et que céder à tout c'était compenser ce qu'il manquait. Autre particularité, le désir fou d'avoir une moto... et un neveu de mon épouse qui s'est tué en moto. Donc la condition de ce jour là a été de dire: « tu n'auras jamais de moto et je ne céderai jamais... ». A tort ou à raison, j'avais dit ça, et je ne voulais pas revenir sur ce que j'avais dit.

Donc, la solution, c'était quoi ? Conduite accompagnée : seize ans, il a démarré un peu en retard, seize ans et trois mois. A partir de là, j'avais été voir l'auto école : la monitrice, une dame fort charmante qui m'a expliqué le cadre général...vingt-deux heures de conduite, je crois, ça coûte tant... etc. Donc, j'avais à manager quoi ? Le papi qui voulait acheter une moto, parce qu'il contourne très facilement ses enfants en allant aux petits enfants ; donc pour régler ce problème, c'était de lui dire : « tu lui payes la conduite accompagnée ». J'avais réglé le problème avec mes parents... je vous passe les détails parce que... avec des parents comme ceux que j'ai... c'est quand même pas facile !

Il a fait sa formation à l'auto école, tout au minimum, code et conduite car il avait déjà conduit avant, il savait manier une voiture. La formation a été largement suffisante, pour lui sept ou huit leçons de conduite auraient suffi, mais bon, la règle dit vingt !

Il fallait ensuite régler le problème avec mon fils: conduite accompagnée, oui, mais il conduisait quoi ? Alors, c'est de dire : tous les déplacements que nous ferons à partir du moment où le volant te sera accessible, je ne touche plus le volant, je m'engage à ce que tu conduises... et à partir de là, j'ai changé de voiture... j'ai acheté une voiture diesel... grosse et diesel ; vous allez me dire c'est parce que vous pouviez... oui, si je n'avais pas pu, j'aurais fait autrement. Grosse et diesel, parce que je me suis dit : ça évitera des accélérations importantes... etc.

A partir de là, il a fait sa conduite accompagnée et il devait y avoir un parcours d'environ trois mille kilomètres environ. Nous en avons fait sept mille deux cent cinquante en deux ans, vous voyez, c'est quand même pas mal.

Et l'on a décidé donc cette formule, d'un commun accord, avec une deuxième contrainte : c'est que, pendant qu'il conduisait je ne disais rien, je notais ce que j'avais à dire et quand on s'arrêtait, soit pour boire un coup, soit pour déjeuner parce qu'on était allé au restaurant ou autre chose, je lui expliquais les problèmes, de façon qu'il n'y ait pas un énervement ou un agacement au volant, parce que moi je me connais, vous l'avez remarqué, je parle pas mal... donc c'était la contrainte... je notais... je ne disais rien. Donc, on discutait de ces problèmes et je peux vous dire que l'amélioration que j'ai constatée par rapport à ce que je connaissais, moi, de la conduite et de ce que l'on pouvait faire au

volant, en trois mois, le problème était réglé, il n'y avait plus rien à dire... ou plus grand chose.

Alors il y a eu une progression, je vais être très honnête avec vous, au bout d'un certain temps, et en particulier quand on a fait la descente en Espagne, là il y avait un bon moment qu'il conduisait, on a transgressé la limitation de vitesse sur autoroute. J'ai téléphoné au papi et je lui ai dit : « écoute, on transgresse sur autoroute, et tu t'engages à payer si on se fait ramasser... puisque tu veux toujours payer, tu as l'occasion, là... ». « D'accord avec vous ». Voilà, c'était ça... et on ne s'est pas fait ramasser, parce que... ça a été ainsi, je voulais m'assurer aussi qu'il était capable de conduire dans un flot de voitures à vitesse... euh... parce que je savais bien que le jour où j'y serais plus, dès qu'il aurait l'autorisation de rouler...

On a fait donc une distance relativement importante, sur des distances très importantes ; nous sommes allés au sud de l'Espagne, où l'on s'est relayé, où l'on avait déterminé les arrêts, un coup c'était lui, un coup c'était moi. Donc à lui de s'arranger pour avoir récupéré entre temps ; donc je voulais voir ce qu'il était capable de faire, s'il se mettait derrière, s'il dormait... etc. Donc là ça a très bien marché, et je crois surtout que ce qui a très bien marché c'est que je lui accordais une totale confiance. Je dois être honnête, maintenant, il peut prendre mon véhicule, pour sortir, il n'a jamais eu le moindre accrochage et j'ai confiance en lui. Dimanche on a été chez mes parents, il y avait sa copine devant. Moi je suis derrière, pour tout vous dire... je suis à l'arrière... du véhicule, et ça ne me pose plus de problème.

Il a son permis de conduire depuis deux ans. Il n'a jamais eu aucun problème. La conduite accompagnée, pour moi, c'est un facteur... sécurisant pour les parents... parce que l'on sait comment son enfant conduit. Maintenant, je ne sais pas si c'est sécurisant pour tous les parents... parce que ça dépend comment conduisent les parents... etc. Maintenant, par rapport aux deux bolides : je spécifie qu'ils ne vont pas sur route publique... uniquement rallye, etc... Il les conduit tous les deux depuis la conduite accompagnée... et entre mon frère et moi, le seul qui n'a pas touché, c'est lui, mais bon parce que dans ces cas là... il n'a jamais touché; il fait les mêmes rallyes que nous. Que pour s'amuser, uniquement, parce qu'on ne l'inscrit pas dans les courses.

Il n'y a pas eu de moments de friction, parce qu'il était convenu qu'il fallait pas qu'il y en ait... dès le départ. Donc au moment de la discussion, c'était de la discussion... si vous voulez... au début c'étaient des problèmes techniques, de débrayage, façon de passer les vitesses... etc... Il n'a jamais fait de la mécanique, finalement, dans les vingt heures. Comment fonctionne une boîte à vitesse, ça il connaissait un petit peu, mais vaguement... A partir de ce moment là, ça a été plus pédagogique, c'était de la pédagogie par rapport à ce qu'il avait reçu.

La conduite accompagnée a duré de seize ans et quelques mois à l'âge de dix-huit ans, à l'âge de passer le permis, je crois que l'on avait trois mois de retard, quelque chose comme ça.

Cette période a permis de beaucoup discuter. C'est un sujet de conversation important. Il y a un sujet relationnel qui nous permettait de discuter de choses qui intéressaient les deux personnes, avec évidemment des façons de voir qui étaient tout à

fait différentes, car moi, je voyais mon fils qui allait conduire... avec tout ce que cela implique... les risques... et lui, il avait son côté d'adolescent qui allait prendre la voiture de papa, qui allait pouvoir frimer, sortir avec les copains, sachant qu'en demandant la voiture, il l'aurait eue ; donc, on a allié tout ça et on a essayé de concilier tout ça.

Ma conduite, oui, tout à fait... D'abord, j'ai repris mon code de la route, entièrement, j'ai fait des découvertes. Mais vous ne pouvez pas enseigner quelqu'un à conduire si au départ, vous, vous ne maîtrisez pas, hein ! Il y a plein de choses que j'ai revues, en fait. Jamais, devant lui, je n'ai fait de faute de conduite, hein ! jamais, jamais, jamais... Le problème, c'est que si vous montrez le mauvais exemple, derrière, vous ne pouvez plus dire : « il ne faut pas faire ça », si vous le faites... c'est le rôle des parents. Je suis désolé, un père qui rentre « bourré » tous les soirs, il ne peut pas dire à son fils de ne pas boire... bon, c'est la même chose pour la conduite. Je suis parti sur ces bases là... je ne lui ai jamais

montré un excès de vitesse, un franchissement de ligne jaune, un feu orange, tout ce que vous voulez...je ne le fais pas... pas quand il est là !

On a eu deux rendez-vous pédagogiques avec la monitrice ; ça s'est très bien passé, la personne était à mon avis très compétente. On n'était que tous les trois. C'était un débat, comme ça, autour d'une table : elle posait des questions, tout un tas de questions, ce qu'il en pensait... etc... donc elle savait exactement comment ça avait été mis en place, entre lui et moi... et à partir de là, ce qui allait, ce qui n'allait pas !

D'abord, il y a une distance kilométrique obligatoire... plus ou moins conseillée, qui permet d'avoir déjà une certaine habitude de la conduite. Ensuite ce sont des jeunes qui conduisent sur une voiture qui, les trois quarts du temps, ils utilisent après; donc ils ont pris l'habitude de cette voiture et non pas de celle de l'auto école. Ce n'est pas vrai dans tous les cas, mais souvent, je pense. Il y a un problème relationnel, un problème de confiance avec les parents ensuite; et puis personnellement, ce que j'ai remarqué, moi, c'est que je pensais que ce serait un gamin qui roulerait très vite en voiture. En fait, c'est faux : il roule moins vite que moi. Et encore dimanche, où nous sommes allés à Grenoble déjeuner chez mes parents, j'étais derrière... en biais, vous voyez le compteur... il ne roule pas vite ; et là, je n'étais pas à lui dire : « roule doucement ». Ils se responsabilisent. J'ai l'impression qu'ils se responsabilisent par rapport aux parents, ou par rapport au véhicule des parents... Je ne sais pas bien, car je connais un cas qui est... un petit peu à l'opposé, alors... C'est un neveu, mais le relationnel avec les parents n'est peut être pas tout à fait le même que celui que mon fils a eu avec moi, alors...

Pour lui, comme pour moi, la voiture est un moyen de transport... utilitaire... dans le contexte routier. Dans un autre contexte, le plaisir...les conditions sont totalement différentes. Malgré tout cela, il n'y en a qu'un, plus de maman, lorsqu'il sort avec des copains... ce sont des craintes de papa poule... tout le monde me le dit ; c'est une anxiété, quoi... je me raccroche à ce qu'il me reste, quoi ! Ce qui me rassure, c'est que si cela arrive, la copine prendra la voiture, elle a l'autorisation. Dernièrement je lui ai prêté la voiture douze jours, il est parti... Je n'ai pas téléphoné, c'était dur. Certains me disent que je suis fou... La voiture est revenue entière... C'est tout ! Améliorer le système ? Non, je crois que ça dépend essentiellement des parents. Certains devraient se former en code et

en conduite, car il faut voir ce qui se passe sur la route ! Pour moi, non, ça a bien marché.

Chantal, 41 ans, assistante de direction.

L'idée de faire la conduite accompagnée, c'était un petit peu un ensemble : elle avait des copains qui le faisaient, elle voulait apprendre à conduire à dix-huit ans, donc on lui a proposé de commencer un petit peu avant. Nous, ça nous sécurisait un petit peu. On se disait : « **pendant deux ans, on va l'avoir sous la main et on verra comment elle va réagir...** ». Donc, c'est un peu pour ça... Elle avait envie aussi. Nous, on habite la campagne et sans véhicule c'est difficile. Donc, elle avait envie d'apprendre le plus tôt possible. Elle a donc commencé à seize ans et demi.

Les avantages, je dirais que moi, ça me sécurise. Elle vient d'avoir son permis. Je l'ai vue conduire pendant un an et demi. Les trois quarts des voyages, c'est moi qui les ai faits avec elle. C'est vrai que le jour où elle va prendre le volant, je sais à peu près comment elle va réagir, je me ferai peut-être moins de souci. Ce n'est pas dit, mais j'aurai moins de souci.

Les inconvénients c'est... c'est pénible de se dire je ne conduis pas, c'est elle qui conduit... être toujours assis à côté... Je vais faire les courses : «c'est moi qui conduit » oui, oui !

Elle a été à l'auto école. Elle a appris le code et la conduite en même temps. Elle a passé le code deux fois et elle a terminé les vingt heures de conduite. Ensuite, on a pu commencer.

Oui, je pense que c'est suffisant. Si la règle dit vingt heures, c'est que les spécialistes ont dû calculer qu'il fallait ça.

Nous avons de nombreuses occasions de nous déplacer : elle fait de la natation, donc tous les soirs c'est l'entraînement, l'été : de jour, l'hiver : la nuit. On va faire les courses, c'est elle qui conduit ; lors des compétitions, elle conduit à l'aller, pas au retour car elle est fatiguée... Je n'aime pas trop. Nous sommes partis en vacances : c'est elle qui a conduit jusqu'à la frontière Suisse, car après elle n'avait pas le droit. Elle a donné le volant devant les douaniers.

C'est vrai qu'au début on a tendance à dire : «lève le pied, regarde à droite, attention au stop » mais ça n'a pas eu d'incidence. On a tendance à faire ça, les cinq cents premiers kilomètres, au moins. On a acheté une Mercedes pour le plaisir de mon mari : la semaine, il ne la conduit pas, le week-end, il ne veut pas laisser le volant ; donc c'est moi qui la fais conduire.

J'aime bien conduire, la vitesse aussi... quoique je me suis bien assagie. C'est vrai j'aime bien conduire vite, mais je n'irais pas prendre la voiture exprès

pour ça. Ce sont des trajets utilitaires, mais j'y prends plaisir quand même. Ma fille, je trouve qu'elle va un peu trop vite, mais, c'est vrai que cette voiture part toute seule. Je lui dis souvent de lever le pied. Elle me dit : « non, je ne vais pas vite ». Je lui dis : « mais si, regarde le compteur ! ». Pour elle, c'est plutôt un moyen de liberté, une autonomie, par exemple pour aller au cinéma. Des fois on dit « non, Samedi on ne sort pas ». Alors elle prendra la voiture et elle ira seule. Maintenant on lui laissera la voiture plus facilement... Je ne dis pas que ça va être facile les premiers jours.

Moi, j'ai une fille qui est assez facile, assez ouverte. Quand elle a un problème elle le dit, donc... On discute de tout et de n'importe quoi... Ca n'a pas eu d'incidence. Quand je conduis avec elle, c'est vrai que je lève plus le pied, je m'aperçois que je fais plus attention aux panneaux. Quand je conduis et qu'elle est à côté, j'ai l'impression qu'elle me surveille... et je fais plus attention. Etre éducateur, on se dit qu'après c'est comme ça qu'elle devrait faire, donc on lui montre bien.

Les rendez-vous pédagogiques, nous y avons été : moi j'ai fait la pratique et mon mari a fait la partie théorique. Question d'emploi du temps : on ne pouvait pas faire autrement. La conduite, le moniteur l'a fait conduire et moi je suis derrière. A la fin de l'heure, il lui explique ce qu'elle a fait et pas fait comme il faut, et il me demande mon avis, comment ça se passe d'habitude... ça s'est passé comme ça. En salle, il leur a dit, en gros tous les défauts qu'ils avaient... Ils étaient sept ou huit et après, elle m'a dit : « **On nous a parlé de l'alcool au volant, de la vitesse, enfin, des réglementations... C'était plutôt un cours que des échanges** ».

Je ne sais pas si c'est vraiment utile, des retours comme ça à l'auto école. J'ai vraiment ressenti ça, comme une perte de temps : deux fois trois heures, ça fait l'après-midi complet, je n'ai pas du tout apprécié. Nous, on a pris des mauvaises habitudes. Je crois que le moniteur le voit quand il reprend le jeune, il ne faut pas se leurrer. Moi, il m'a dit : « ça va ». Mais certains jeunes, il m'a dit : « ils ne prennent aucune initiative avant que les parents le disent, ils n'ont aucune autonomie ».

Les jeunes vivent des tas de situations et on est là pour les guider. Après on les connaît, on est rassuré. Mon fils va suivre, il a pris sa première leçon de code l'autre jour, il va commencer la conduite... On est reparti pour deux ans ! Moi je trouve que ce système marche très bien comme ça ! Une heure ou deux de conduite, pour nous, oui... Mais c'est surtout le code...

Maurice, 60 ans, ouvrier.

C'est moi qui ai pris l'initiative de faire la conduite accompagnée, car j'ai un ami qui est moniteur d'auto école et je connaissais le système. J'en ai parlé à mes enfants qui ont tout de suite marché dedans... avec enthousiasme, d'ailleurs ! L'avantage de cette façon d'apprendre, c'est l'expérience : quand ils obtiennent leur permis de conduire à dix-huit ans, les jeunes ont déjà vécu tout un tas de situations et ils ont pris l'habitude de réagir comme on leur a dit de faire. Pour nous, c'est rassurant, on peut leur faire confiance, on les a vus faire pendant deux ans, on se dit qu'ils peuvent mieux s'en sortir...

Si on parle de ma première fille, elle a été à l'auto école, elle a pris vingt heures, ça s'est bien passé... le moniteur a bien travaillé, hein ! Oui, je pense que c'est suffisant.

Ensuite, on a roulé, on a fait près de quatre mille kilomètres. Au début j'avais une 405 et après une 205 : la transition s'est bien passée, il n'y a pas eu de problème. C'est pratiquement toujours moi qui allais, car ma femme avait trop peur. A seize ans, ils sont disponibles, ils viennent avec nous ; à dix-huit ans, je ne dis pas qu'il n'y a pas moyen, mais ils ne veulent plus... dans les derniers mois, ça ne fonctionne pas bien ! Justement, en ce moment, la dernière, j'ai du mal à la faire conduire...des petits circuits, comme ça, mais c'est tout ! Très souvent, on sortait exprès pour conduire, pour s'entraîner.

Les erreurs, je le disais tout de suite... j'anticipais même, car je voyais que le frein, c'était un peu tard. Le temps de réaction était un peu long, je prévenais assez tôt, je disais comment la situation pouvait évoluer, car eux, ils ne se rendent pas compte. Je sais, je ne laissais peut-être pas assez d'autonomie, mais vous savez, c'est drôlement impressionnant, quand ils arrivent vite et qu'ils freinent au dernier moment ! Parfois, oui on a eu des frayeurs. Surtout lors des déboîtements, des changements de file, c'est extrêmement difficile, je trouve que c'est dangereux : des gens qui arrivent derrière vous, qui forcent, le jeune qui hésite... oui, parfois c'est délicat !

C'est vrai qu'on conduit à notre façon... Mais enfin, ce n'est pas toujours possible, parfois les autres nous poussent... On ne peut pas respecter les limitations, il faut rouler dans le flot... Si on ne réagit pas en même temps que les autres, on se fait klaxonner, on se fait insulter, on se fait pousser... Les rendez-vous pédagogiques, oui, j'y suis allé avec elles. Deux remarques : ils prennent les défauts des parents, comme le volant, les mains à l'intérieur, les pédales, le pied sur l'embrayage, et puis mauvaise position sur la chaussée, comme nous, quoi ! Ils roulent toujours à gauche et puis ça c'est un problème. Le moniteur a du mal à remettre de l'ordre dans tout ça ! Après, en salle, ça s'est bien passé, mais je trouve que les jeunes participent moins, ils posent peu de questions, le moniteur est obligé de les amener « et puis ça, qu'en pensez-vous? ». En principe, mes filles sont bavardes, les deux, hein ! mais là, non. Les autres parents, ils disaient « il se débrouille bien », c'est tout ce qu'ils disent, rien de concret. C'était des cours sur l'alcool, la vitesse... peu de questions des jeunes ou des parents.

Oui, ces rendez-vous sont utiles, surtout la conduite, ça permet de remédier aux défauts qu'on a laissé passer. La grande, elle a eu son permis du premier coup, il y a quatre ans maintenant, elle n'a jamais eu d'accident, je trouve qu'elle conduit bien...je ne suis pas toujours derrière, hein ! Pour améliorer le système, on devrait être plus impliqué, par exemple les parents devraient prendre des cours de code et de conduite, pour conduire un peu comme les auto écoles.

Guy, 45 ans, responsable informatique.

L'initiative de faire la conduite accompagnée c'est moi qui l'ai prise suite à des publicités parues dans les journaux, faites par une auto école. Je m'y suis rendu pour avoir des renseignements, pour savoir un peu le fonctionnement, les avantages et éventuellement les inconvénients qu'il pouvait y avoir sur une conduite accompagnée. On m'a bien exposé le dispositif. J'en ai parlé à mes deux garçons et ils ont été tout à fait d'accord, enchantés ; ça s'est très très bien passé, il y en a un qui a fini, il a vingt ans, l'autre est en cours de conduite accompagnée...

Le principal avantage pour moi, c'est que les jeunes à seize ans sont plus malléables qu'à dix-huit ans donc sont beaucoup plus conscients, du moins prennent conscience, du moins, plus facilement. On peut plus facilement les maîtriser, plus facilement discuter avec eux, qu'à dix-huit ans. Car à dix-huit ans, on veut jouer un petit peu le « crack », alors qu'à seize ans, ce n'est pas encore le cas. Enfin, je pense que ça dépend du milieu familial dans lequel vit l'enfant... Un autre avantage important de la conduite accompagnée, pour moi, c'est que, lorsqu'on passe le permis à dix-huit ans, on ressort avec le papier rose, on ne sait pas conduire, car on s'est formé sur un laps de temps qui

est de trois mois. Si vous le passez en été, les routes sont sèches, on n'a pas tout ce qui est phénomène extérieur, on n'a pas la nuit, la neige, la pluie... Le comportement de l'automobiliste n'est pas le même en fonction de tout cet environnement !

En auto école, ils ont fait leur formation, ils ont passé le code et pris vingt leçons de conduite ; moi, j'ai assisté aux dernières leçons de conduite. Ils ont tout eu du premier coup, tous les deux. Oui, je pense que c'est suffisant, de toute façon, en roulant, après, il faut faire très attention.

En ville, nous sortions exprès pour conduire, pour lui faire faire des manœuvres en ville, pour rouler là où il y a du monde, en fait. Sinon, c'étaient des trajets sur route ou autoroute pour aller dans la famille, ou en partant en vacances. Le premier a dû faire quatre mille cinq cents kilomètres, par tous les temps : la nuit, le vent, la pluie, le brouillard, le verglas. Il n'y a que la neige, il n'a pas eu l'occasion de rouler sur la neige...

C'est vrai, le temps qu'ils prennent de l'assurance, il faut les aider... Des défauts peuvent apparaître et je ne sais pas si les parents les voient toujours. Je pense qu'il faudrait pratiquement remettre des leçons... car il y a pratiquement deux ans entre la fin du code et l'examen du permis de conduire. Deux ans, où il va revoir deux fois, uniquement, le moniteur d'auto école. Il serait peut-être bon de mettre trois ou quatre leçons sur cette durée là, pour contrôler doucement : une fois par trimestre, par exemple... Quand ils faisaient des erreurs, je corrigeais sur place. Les plus fréquentes étaient : la position des mains sur le volant, les clignotants, oubliés ou mis au dernier moment, surveillance des rétroviseurs. Et puis au fur et à mesure qu'ils prennent de l'assurance, c'est les excès de vitesse, car bon, quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure, on roulait facilement à cent-dix !

J'essaye d'attirer leur attention par un moyen... pas en leur disant directement, pendant un certain temps, pendant un ou deux kilomètres, je leur dis: «voilà, nous sommes sur une route départementale, ou nationale », pour essayer de voir s'il va réagir. S'il ne réagit pas, je lui dis un petit temps après : « tu as vu la vitesse ? ». J'essaye de leur faire mémoriser en disant : « attention, tu es où, là ? ». Je pense que ça, c'est de l'inattention et ça peut devenir dangereux ! Leur grand défaut, en sortant de l'auto école, c'est vrai, ils n'anticipent pas assez. Ils arrivent trop vite, je leur dis : « Attention, s'il arrive une voiture, s'il y a quelqu'un qui débouche, comment tu fais ? », Ils répondent : « Mais, je freine au dernier moment ! ». Là, c'est notre rôle de les sensibiliser à ça, car par rapport à moi, si vous voulez, on arrive assez fort sur un feu, et on va piler !

Une autre situation : j'ai appris, quand on quitte une autoroute, par exemple, le moniteur leur dit d'arriver vite et de freiner seulement sur la voie de décélération. Moi, je suis un peu contre, car la voie de décélération n'est pas très longue, je trouve ça un peu dangereux ! Sur autoroute, je suis désolé, quand je vois le panneau de sortie, je mets le clignotant et je commence à ralentir un peu... Nous sommes accompagnateurs tous les deux, mon épouse et moi. Pour le premier, ça allait très bien ; le second c'est un peu plus complexe. Il est beaucoup moins sûr. Il conduit surtout avec moi. Il a été un peu plus long à se mettre à la conduite, mais je n'ai pas peur, je pense qu'il est assez réfléchi, assez posé quand même pour prendre de bonnes décisions.

Ma conduite, oui je l'ai changée, car on me fait la remarque, on me rappelle à l'ordre.

Les enfants eux ne laissent rien passer. De plus, on ne peut pas corriger

quelqu'un et puis reprendre le volant et faire n'importe quoi ! Donc, là, il faut faire très attention, se corriger d'abord.

Ma femme a fait un rendez-vous pédagogique, moi j'ai fait l'autre. Ca s'est très bien passé. Mais je me demande s'il ne faudrait pas faire une réunion

avant, les parents seuls, avant même de commencer, pour les sensibiliser, pour leur dire ce que l'on attend d'eux. Finalement, à l'heure actuelle, les parents font beaucoup reposer les choses sur le moniteur d'auto école. En conduite, le moniteur l'a corrigé pour les mains sur le volant, donc une main sur le levier de vitesse, sur les rétroviseurs et les contrôles aux intersections.

En salle, l'après-midi, il y avait trois autres parents. Je ne sais pas si les gens sont timides, réservés, mais il n'y avait pas d'échanges. Vous me direz, moi non plus, je n'ai pas posé de questions ! C'était plutôt le moniteur qui parlait, qui faisait un cours.

L'utilité, oui, oui je pense que c'est utile. Mais je me demande s'il ne faudrait pas dispenser une formation aux parents avant de commencer, pour qu'ils sachent leur rôle, ce qu'on attend d'eux. Tout ça, pour les amener à discuter, c'est vrai, quand on se retrouve dans une salle où on ne connaît pas les gens. On n'ose pas, les gens sont très réservés, ce n'est pas facile !

Le plus grand, depuis qu'il a son permis, je suis déjà monté avec lui, ça va bien. Je lui prête la voiture volontiers, les deux : la Renault 25 comme l'AX ! Si vous voulez, le fait d'avoir conduit pendant deux ans en étant surveillé, a brisé le fait de vouloir se montrer par rapport aux copains, de vouloir jouer un petit peu les Fangio, des choses comme ça. On prend la voiture, bon, si vous voulez, c'est un outil, c'est un moyen pour se déplacer, c'est banal, ce n'est plus pour jouer les durs. Je me souviens, moi, quand j'ai eu le permis, c'était plutôt la frime ! Maintenant, en l'ayant vu conduire, je suis plus confiant, plus serein quand il roule seul.

Pour améliorer le système, moi je verrais bien une formation avant de commencer, des échanges plus réguliers, tous les trimestres, par exemple, à trois personnes : l'enfant, le moniteur, et les parents. Là, c'est plus facile de s'exprimer, d'échanger, il y aurait moins de retenue de la part des gens et je pense que ce serait profitable. En conduite personnelle, donner une ou deux leçons aux parents, simplement pour se remettre dans le bain. En code aussi, car j'ai vu beaucoup de nouveaux panneaux... Moi, j'aurais accepté volontiers, j'ai appris certaines choses avec le moniteur ! J'en ai appris d'autres avec les enfants, parfois ils me disaient : « non, le moniteur a dit ça ! ». Très souvent, c'était juste.

Peut-être aussi sensibiliser les parents à la sécurité routière, car on fait des choses... Moi, j'ai arrêté de fumer avec un plan de cinq jours, je fumais un paquet et demi par jour, du jour au lendemain, je suis passé à zéro... ça fait huit ans ; là c'est pareil, nos actes peuvent avoir des conséquences incroyables, il faut peut-être mettre en place des moyens plus importants. Profiter de ce que les gens s'engagent dans la conduite accompagnée pour les sensibiliser me paraît assez pertinent. Peut-être aussi une formation pédagogique, car moi, j'y ai été souvent au feeling, mais là, c'est une autre

histoire, je ne vois pas comment on pourrait faire...

Francis, 60 ans, fonctionnaire.

C'est moi qui ai décidé de faire la conduite accompagnée avec mon fils. Il était très intéressé pour conduire une voiture, rapidement, même accompagné. J'y vois deux avantages. Le premier, c'est qu'à la suite de ça, on peut dire qu'il sait à peu près tenir un volant. Mais surtout il a déjà eu une expérience de situations dans lesquelles on ne le met jamais en auto école. Moi, je l'ai fait conduire la nuit, sur la neige, et toutes les conditions difficiles. On peut les mettre dans des situations qu'ils ne connaîtraient pas autrement ; donc ils les auront déjà vécues un peu ! Une fois qu'il aura son permis de conduire, il saura mieux conduire, à peu près convenablement, en tout cas. Il aura plus l'habitude de conduire une fois qu'il pourra être lâché tout seul. Le second avantage : l'attrait financier qui n'est pas nul, c'est la réduction de la surprime jeune conducteur. On peut dire qu'on récupère la totalité du coût de la formation, lors des deux premières années de conduite !

La formation initiale : il a suivi la formation au code de la route, il a réussi l'examen. Ensuite, il a pris quatre heures de conduite et il a obtenu l'attestation de fin de formation initiale. On a pu commencer à rouler. Il avait fait un petit peu de kart avant, donc ça allait, au point de vue mécanique. Suffisant, peut-être pas tout à fait, mais ça revient moins cher.

On a toujours un petit peu d'inquiétude, mais on ne peut pas dire que j'ai eu vraiment peur, pratiquement pas. Je l'ai fait conduire sur une Citroen BX essence. Il a toujours conduit avec moi, car mon épouse ne conduit pas, ça ne la tente pas du tout. Nous avons parcouru quatre mille cinq cents kilomètres en un an et demi. On va souvent à la campagne, je le laissais conduire. Je l'ai fait conduire aussi en descendant dans le midi. Ca lui a appris un petit peu ce qu' était une autoroute chargée. Il a donc fait aussi de longs parcours. Il n'a pas fait tout le trajet, je le relayais, car un débutant fatigue vite. Il a eu l'occasion de rouler la nuit, sous la pluie, j'ai essayé de le mettre dans toutes les situations possibles.

En général, lorsqu'il faisait une erreur, je lui disais « **attention, là tu as fait quelque chose, on expliquera après.** » Le point sur lequel je devais intervenir souvent, c'est le manque de prévision. C'est tout à fait clair, c'est l'anticipation des choses. C'est la première chose que je lui ai apprise : regarder loin devant et les rétroviseurs, tout le temps.

La nécessité de bien prévoir, bien savoir à l'avance, à cent mètres devant soi, ce n'est pas évident pour eux ! Ce sont des choses qu'on ne peut apprendre qu'avec de la pratique, en faisant des kilomètres. En auto école ce n'est pas possible. Une situation concrète difficile pour eux, c'est le tourne à gauche. Ils ont du mal à suivre la procédure complète, soit ils oublient un élément, le rétroviseur ou la voiture qui vient à droite, soit ils apprécient mal les vitesses et ils prennent des risques. Ces tournants, on les a travaillés longtemps, je le remettais dans des situations semblables pour qu'il y arrive mieux, à force de s'entraîner.

Vous savez, ça m'a, moi aussi, pas mal formé. Ca m'a rappelé un certain nombre de choses que j'avais oubliées depuis que j'ai obtenu mon permis de conduire. On ne peut

pas dire que ça a remis en cause ma conduite, ce n'est pas vraiment le cas, mais ça rappelle des choses. Je ne vais quand même pas lui donner de mauvaises habitudes qu'il sera ensuite obligé de faire corriger par les moniteurs d'auto école avant de passer son permis. Au sujet de l'allure, je ne lui ai jamais rien dit, sauf quand il dépassait les bornes. Je le laissais rouler dans le flot de véhicules. Essayez de rouler à quatre-vingts kilomètres à l'heure, comme il devrait, sur le boulevard de ceinture à Lyon, vous m'en direz des nouvelles !

Les rendez-vous pédagogiques, nous avons été aux deux, l'un six mois après avoir commencé la conduite et l'autre juste avant de passer le permis de conduire, la conduite. C'était une leçon de conduite avec la voiture de l'auto école. Avec le changement de véhicule, mon fils était un peu déconcerté, l'embrayage, ça change et la voiture toussait ! A part ça, le moniteur ne lui a reproché que le clignotant. Effectivement, soit il oubliait de le mettre, soit il le mettait trop tard. Ces deux retours à l'auto école sont utiles pour passer l'examen dans de bonnes conditions.

La conduite accompagnée implique de la part de l'accompagnateur un investissement en temps, en attention et en remise en cause, croyez-moi ! Mais à partir du moment où la conduite accompagnée est bien faite, c'est une façon de sensibiliser les gens qui vont sur la route... à la route, justement ! Maintenant, je ne peux pas avoir une confiance à cent pour cent, mais je me dis que maintenant, il sait raisonnablement bien conduire. Pour améliorer le système, non, je ne vois pas, je trouve que ça fonctionne très bien ! Former les accompagnateurs, non, ce n'est pas nécessaire, car l'idée repose essentiellement sur le partage d'expérience, de situations vécues.

Madame Geneviève JURGENSEN, Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière.

La conduite accompagnée, je trouve que c'est très tributaire de l'état dans lequel je suis, moi. Si je me suis laissée forcer le volant par exemple, si j'avais envie de prendre le volant, ma fille me dit « Ah, maman... », ça va se passer probablement assez mal. A l'inverse, si on s'est mises d'accord toutes les deux et qu'on se dit « ça va être chic, elle n'a que seize ans, je suis fière, elle est au volant », à ce moment-là je peux être parfaite. Autant quand je me suis laissée forcer le volant je suis là « gr... », autant quand c'est bien, elle est en confiance, moi je sais qu'on ne risque pas grand chose, à la vitesse où elle va. Ce que je me reproche, puisque maintenant elle a son permis, c'est de ne pas avoir préparé les trajets avec elle avant. Au fond ça m'a vite énervée de voir que Mademoiselle se met au volant et ensuite attend que je fasse tout le boulot barbant qui est de dire « il y a une bifurcation à tel endroit », pour aller à la campagne quand on ne sait pas exactement le chemin... C'est un peu facile ! C'est très agréable de conduire, le seul aspect un peu fastidieux c'est de préparer son trajet justement. Alors elle m'avait comme navigateur, et là je trouve que j'aurais dû... Je n'ai pas été très pédagogique sur ce plan-là. Tu veux conduire, alors prépare ton parcours.

Et puis, il y a des moments un peu décourageants, quand, par exemple, il y avait quelque chose qu'elle n'arrivait pas à faire, quand elle a raté un embranchement, il y a un moment où il faut trouver un endroit pour faire demi-tour. On ne pouvait pas partir à l'aventure comme ça. Elle m'a fait faire des kilomètres, comment je fais pour faire

demi-tour... je ne peux pas, je ne peux pas... et qu'on est quand même à soixante kilomètres à l'heure sur une route départementale, et qu'il y avait un endroit où on pouvait, Ah ben c'est raté. Il arrive un moment où je me dis, on y arrivera jamais, j'en ai marre. Je me suis rendue compte en la voyant conduire, ça demande beaucoup de maturité, de se dire, tiens j'ai loupé l'embranchement, il faut que je cherche tranquillement un endroit où je vais pouvoir reculer et tourner, où c'est autorisé, où c'est faisable, et qu'on ne peut pas... mais c'est peut-être elle qui était comme ça. Mais je me demandais jusqu'où elle allait m'emmener. Ca c'était des moments d'énervement, je lui disais : «mais, enfin arrête-toi, tu as bien vu ! ». Il y a un moment, on ne comprend pas ce qui se passe. On s'énerve soi-même.

Il y a autre chose, je ne sais pas si d'autres parents vous en parlent, il y a autre chose que moi je n'ai pas aimé du tout, qui est plus subtil, qui est que... nous on est une famille de quatre personnes, quand c'était mon mari qui faisait la conduite accompagnée avec notre fille, moi j'étais derrière avec le petit... Je les voyais trôner devant, bavarder et tout, et moi j'étais reléguée derrière avec le petit et je me disais ce n'est pas ma place, ma place elle est devant. Et donc il y avait un côté peut-être même de jalousie un peu, de rivalité, et mon mari était très content de bavarder devant avec sa fille, il est fier de sa fille et je le comprends. Je lui ai dit « **Tu verras quand ce sera lui, le garçon, qui fera la conduite accompagnée, que tu seras derrière pendant que tu seras devant à faire avec mon fils, et tout...** » Tu verras, tu n'aimeras pas ça ! ». Je trouvais que tant qu'on était deux, mon fils et moi, ou mon mari avec sa fille, très bien, mais quand on est en famille, et que l'un des deux parents doit s'emm... derrière, il n'y a pas d'autre mot, il se demande un peu ce qu'il fait là. On se traîne, on n'aime pas le trajet qu'ils prennent. On est jaloux, tout simplement. Une fois, j'ai dit à Elvire parce-qu'elle voulait prendre le volant, parce qu'elle insiste, avec la complicité de son père, mais sur un long trajet comme ça, en rentrant du Mans... En sortant de là, j'étais d'une humeur de chien, et je lui ai dit « écoute, moi, jusqu'à tant que je quitte mes parents, j'étais à l'arrière. Et maintenant, je ne veux plus y être, c'est tout ! Donc, quand on était quatre, je le prenais assez mal... Et même maintenant qu'elle a son permis, quand elle dit « allez, c'est moi qui conduit », elle n'a plus besoin de conduite accompagnée, et je dis à mon mari « c'est très bien, tu la laisses faire, c'est toi qui monte derrière ». Je ne sais pas si les autres parents le ressentent comme ça. Mais moi je l'ai ressenti parfois assez fortement. Comme si elle prenait ma place auprès de mon mari. Ma place d'adulte, d'une part devant, mais aussi ma place d'épouse.

En plus, si on le fait bien, je trouve que c'est un moment de réconciliation. C'est un moment où on honore son enfant en lui confiant la voiture, qui est quand même précieuse, on a du temps, on peut rétablir un dialogue rompu... Par exemple mon fils, qui vient juste d'avoir seize ans, il vient de s'inscrire, il n'a pas encore commencé la première leçon, j'ai appris qu'il fallait qu'il se fasse recenser avant... Première dispute, non, je n'ai pas le temps de me faire recenser... Je lui dis : « **Ecoute, tu permets, on a eu le temps d'aller faire le chèque, tu vas trouver le temps d'aller te faire recenser** ». Première source de conflit. Il a de vrais problèmes scolaires, je me réjouis de penser qu'il va pourra être mis en valeur car il conduira très bien, ça peut être quelque chose d'un peu réconciliateur, et un peu guérisseur dans une famille, de penser qu'un enfant qui échoue

dans certains domaines va pouvoir réussir là... En tous cas, c'est bon pour nous.

Sur la mécanique, je trouve que c'est l'unique vraie lacune de la formation. Qu'on ne leur dise pas où est l'huile, comment on change une roue... Elle n'a jamais soulevé un capot, ma fille. Elle tombe en panne sur le bord de la route, ce n'est pas la peine, elle fait SOS... qui vous voulez, mais elle ne sait rien faire. Je trouve que c'est très très dommage, car même moi, en tant que femme, je n'en sais pas assez. En plus, les femmes, ce sont elles qui ont les gosses dans la voiture, qui les ramènent de vacances, etc... Elles sont vraiment exposées à être dans des situations délicates dont elles pourraient se tirer très bien si elles avaient deux ou trois connaissances de base. C'est au programme, mais si ça a été fait ça a du être fait en vidéo, pas de travaux pratiques. En tous cas elle ne l'a pas fait elle-même, elle n'a pas mis les mains dedans. Je trouve dommage parce qu'en plus c'est très angoissant d'être sur le bord de la route avec une voiture qui ne marche plus. Là aussi, c'est un moment où on peut faire des bêtises, s'aventurer sur une route à pied, ou... Si on ne se dit pas « je peux m'en sortir » c'est moche.

Ca n'a pas de rapport avec notre sujet, mais au tour de France il y a régulièrement des photographes qui se mettent au milieu et qui font tomber tout le peloton. Les gens disent «mais quelle andouille, etc... ». D'une part, ils vont très vite, et on ne s'en rend pas compte, d'autre part, dans un objectif on ne voit pas les distances, ils ne voient pas que les gens sont sur eux. Je pense que dans toutes ces histoires de voitures, on est habitué à une vitesse de ville car on la vie comme piéton fréquemment, et entre cinquante à l'heure et cent trente, on ne se rend absolument pas compte.

Patrick CHEVILLOT, DSCR.

Il y a certainement des tas de raisons qui font que tu choisis telle ou telle formation... Après il y a tous les cas : des parents divorcés... finalement, faute d'avoir une autre évaluation, faute d'avoir eu dans la vie une autre évaluation que celle du permis de conduire, qui est une évaluation en général douloureuse, et que tu n'as pas envie de revivre... Il y a beaucoup de gens qui n'ont pas confiance en eux en tant que conducteurs, paradoxalement. Donc, n'ayant pas confiance en eux en tant que conducteurs, ils n'ont pas plus confiance en tant que parents accompagnateurs, ils ne se sentent donc pas autorisés à être des modèles. C'est paradoxal. Je pense qu'il y aurait là une voie à explorer, c'est comment les gens se voient en tant que conducteur, questions : « **Ce n'est pas votre enfant, vous êtes accompagnateur ?, C'est votre enfant, vous êtes accompagnateur ?** » Gertrude NIDEBERG qui était une amie de Pierre MAYET à l'époque, avait fait une étude, sur notre commande, sur les raisons pour lesquelles les familles choisissaient ou pas l'A.A.C. C'était une des premières études psychosociologiques sur la conduite accompagnée. Il y avait notamment toute une analyse sur les deux ou trois mille premières conduites accompagnées. Il y avait ceux qui choisissent de faire l'A.A.C. et ceux qui ne choisissent pas. Il y avait une analyse très poussée sur ceux qui choisissaient de ne pas faire l'A.A.C., les jeunes, les parents.

Je crois qu'il y a beaucoup gens qui se donnent de bonnes raisons pour ne pas le faire, très profondément parce qu'ils n'ont pas confiance en eux en tant que conducteurs. Il y a des tas d'autres raisons, certainement, mais il y a ça. Il y a certainement une part non négligeable de gens qui se contraignent à conduire.

Pour bon nombre de jeunes, conduire n'est pas une motivation première. C'était mon cas, j'étais dans une génération... Conduire, ça fait peur, objectivement ça fait peur ! Il faut avoir une bonne dose de... Il faut être un bon rhinocéros... Maintenant, je suis un gros rhinocéros, je vois que je continue à prendre des risques de manière importante, je joue toujours au basket, je prends toujours des coups, quand je fais un peu d'introspection, je regarde mes mains, j'ai quatre doigts cassés... Avec les copains : « ***c'est la vingt-septième entorses que tu te fais*** ».

Ma femme, elle conduit dans Paris, pas question de lui faire prendre le périphérique, elle le ferait, elle pourrait le faire, mais elle a peur. Pourtant elle a vingt-cinq ans de volant derrière les mains. Elle, ce n'est pas la conduite, c'est d'être dans une boîte bien fermée qui protège de l'univers, qui protège des autres. Idem pour la perception des dangers. Il y a très probablement un choix inconscient dans les dangers qu'on choisit d'affronter, et ceux qu'on n'affrontent pas, qui fait que...

Yvette, 40 ans, Institutrice.

Moi, je n'ai pas voulu faire la conduite accompagnée à ma fille. Lorsqu'elle a eu seize ans, la question s'est posée. Nous avons des amis qui l'ont fait faire à leurs enfants. D'après eux, ça s'est bien passé. Je pense que moi je ne me sentirais pas assez à l'aise pour être à côté d'elle, lui donner des conseils, je ne suis pas assez qualifiée de toutes façons. Pour rouler à côté de quelqu'un qui ne sait pas très bien conduire, qui débute, je pense qu'il faut être très sûr de soi. Moi, déjà en ce qui concerne ma façon de conduire, je roule, mais je fais un peu comme je sens, je suis sûr que ça n'est pas très académique, tout ce que je fais. La mécanique ne m'a jamais beaucoup intéressée, la voiture c'est pour moi un moyen de transport, tout simplement. Jusqu'à aujourd'hui, ça a fonctionné, tant bien que mal. Donc, je ne serai pas tranquille, j'aurai peur qu'elle accroche, qu'elle ne s'arrête pas, qu'on ait un accident. Je ne veux pas vivre ces situations-là. Quant à donner des conseils, des recommandations, je m'en sens totalement incapable. Au nom de quoi je le ferais ? Il y a des professionnels pour ça. Les moniteurs d'auto-école savent conduire et savent apprendre aux autres. En plus ils ont des voitures équipées pour avoir plus de sécurité. Ils savent donner les bons conseils au bon moment. Moi, que voulez-vous que je dise ? J'aurais trop peur de transmettre mes mauvaises habitudes, de conseiller des comportements dangereux. De plus, ma fille, avec son caractère, ce n'est pas sûr qu'elle accepterait mes remarques et mes conseils qu'elle ne trouverait pas judicieux. J'imagine d'ici les conflits. Déjà, quand nous voyageons, je conduis la voiture, elle trouve toujours des tas de choses à dire alors qu'elle ne sait pas faire. Tu vas trop vite, trop doucement, on avait le temps. Donc, elle pense que je ne suis pas une bonne conductrice. Elle ne m'accepterait pas comme accompagnatrice.

Non, vraiment, je ne me sens pas qualifiée pour cette mission-là. Elle passera son permis comme tout le monde, elle ira à l'auto-école et elle prendra des leçons.

AS : Si votre fille peut conduire plus en sécurité après avoir fait la conduite accompagnée, vous serez plus rassurée lorsqu'elle partira seule, n'êtes-vous pas prête à faire un effort pour vous lancer dans ce cursus d'apprentissage ?

Non, c'est vraiment au dessus de mes forces. Je pense que le système est bien, mes amis le disent, l'auto-école aussi. J'aimerais pouvoir le faire, mais je me connais bien,

franchement... non. Ma fille apprendra de façon traditionnelle, mais vous savez, il y a beaucoup de gens qui ne font pas la conduite accompagnée et qui conduisent très bien. J'espère que ce sera le cas pour elle.

Pierre, 38 ans, V.R.P.

Moi, je suis contre ce système de conduite accompagnée. Il suffit de les regarder conduire, on voit bien que c'est très dangereux. Combien de fois j'ai vu des jeunes avec le sigle derrière me dépasser sur des lignes continues ou même dans les virages. La vitesse, n'en parlons pas, sur l'autoroute, en plus, avec des petites voitures, on peut s'imaginer dans quel état elles sont, ils nous dépassent alors qu'on est déjà largement au-dessus des limitations de vitesse. Et on voit sur la lunette arrière soit un A, des jeunes permis, soit le sigle de la conduite accompagnée. Evidemment, ils n'ont aucune formation, conduire comme ça, directement, je veux dire, même avec les parents à côté, ce n'est pas possible. Ca m'étonne même qu'on ait autorisé une pratique aussi dangereuse.

AS : *Si, ils ont une formation, la même que s'ils allaient passer l'examen du permis de conduire. Tout cela, avant même de partir en conduite accompagnée.*

Ah bon ! Je ne savais pas, mais n'empêche ! Ce que je vois tous les jours sur la route fait que je suis contre ce système. Moi, je ne pourrais pas être accompagnateur, d'abord quand je roule en voiture, c'est toujours moi qui conduis. Je ne peux pas me faire conduire par quelqu'un, je ne peux pas être passager. Quand je vois toutes les bêtises qu'ils font, à côté ça me fait bouillir. Donc, j'évite, c'est toujours moi qui conduis. Si j'accompagnais un jeune, je crois que je taperais dessus. De toutes façons, avec mon fils on ne s'entend pas assez bien, ça ne marcherait pas.

Jean, 50 ans, exploitant forestier.

Circuler avec mon fils en conduite accompagnée, ça m'a apporté beaucoup de choses. Tout d'abord, je dois être un exemple, donc je fais très attention à ma conduite, j'essaie de ne pas commettre d'infractions. Quand c'est lui qui est au volant, je m'aperçois que ce n'est pas aussi simple. Moi, je conduisais comme ça, naturellement, automatiquement, sans faire attention... En discutant avec le moniteur et en circulant à côté de mon fils, j'ai pris conscience de la difficulté de la complexité de la tâche de conduite. A partir de là, on s'explique très facilement les accidents de jeunes... C'est beaucoup trop difficile pour eux. Le code, la conduite, oui... Mais il y a tellement d'autres choses. Si on fait la conduite commentée, comme dit le moniteur, des fois, ça me semble une tâche insurmontable. Il n'y qu'avec l'expérience qu'on peut s'en sortir. En attendant, il faut bien que les jeunes roulent, et alors... Moi, je fais ce que je peux pour lui, au début, c'était pas évident, car en plus j'avais peur. J'ai fait un effort pour passer par-dessus ça, ça n'a pas été facile. Maintenant, c'est la tâche qui me semble beaucoup trop difficile. On voudrait tout lui donner, tout lui dire d'un coup, mais en réfléchissant, moi, j'ai mis trente ans... Alors, tout doucement, je lui donne quelques trucs, mais quand on a pris conscience de tout ça, on est encore plus inquiet pour eux.

Dans ma conduite, la remise en cause a été difficile, mais on se rend vite compte des risques qu'on prenait. Je n'ai pas une conduite irréprochable, mais je fais des efforts.

Pour le jeune, c'est différent. Il n'a pas assez de repères. Il y a ce que lui a dit le

moniteur, il y a ce qu'on a pu vivre ensemble à travers différentes situations de conduite, mais il reste tant de choses à voir ! Je pense que si l'accompagnateur est responsable, l'AAC permet quand même d'inculquer un état d'esprit.

Marcel , 47 ans, Cadre France-Télécom.

Il faut que je sois à côté de lui, je lui dis ou je ne lui dis pas, j'en sais rien, je lui explique, le grand il a été reçu au permis, du premier coup, il avait parcouru 17000 Kms, maintenant je lui prête ma voiture en toute confiance parce-que il a de l'expérience, il ne risque rien. Dès qu'ils ont leur permis ils sont considérés comme expérimentés, ils paient moins cher d'assurance. Il y a donc un accompagnement financier, à 18 ans il a passé un permis normal devant un inspecteur des permis de conduire, il l'a ou il l'a pas. En cas d'accident l'accompagnateur est responsable, le jeune aussi. Ils ont des limitations de vitesse supérieures aux nôtres, ils n'ont pas le droit de conduire à l'étranger. Ca nous aide aussi car si on leur dit une bêtise, ils nous le disent aussi.

Il y a donc des rendez-vous pédagogiques, on va à l'auto-école, le moniteur nous montre, travaille un thème particulier à chaque rendez-vous, par exemple la réalisation d'un constat amiable d'accident, il leur fait refaire un petit peu d'auto-école en conduite et il discute avec les jeunes, c'est intéressant. On corrige les mauvaises habitudes. J'ai appris des choses, par exemple : ici il y a un boulevard, les gens roulent toujours à gauche car c'est en sens unique, mon fils m'a dit : non, non, il faut rouler à droite, je ne le savais pas.

Maintenant il conduit très bien, pas vite, très calme, son frère qui lui est à l'auto-école roule plus vite, le moniteur lui dit qu'il faut rouler quand même à une certaine vitesse. En accompagnement j'ai l'impression qu'il faut leur dire qu'ils maîtrisent bien leur véhicule même en roulant vite, qu'ils apprennent à acquérir certaines notions, un peu de pilotage si on veut. Je sais que c'est pas bien. Justement le grand est là pour tempérer mes ardeurs.

Moi j'ai fait confiance à l'auto-école, je l'ai fait conduire aussitôt, énormément, en ville, partout. On varie un peu, je ne leur fais pas faire que de l'autoroute. On est allé à Paris dimanche dernier, il a conduit à l'aller et au retour, il a conduit dans Paris. Même sur autoroute, je lui fais les limitations de vitesse des jeunes, 110 Kms/heure. On est plus motivé, on leur fait faire des choses variées, on est mobilisé.

C'est moi qui ai décidé de faire faire la conduite accompagnée aux deux. Avant d'être seuls sur la route, ils vont acquérir une certaine expérience et vont pouvoir bénéficier d'un accompagnateur pour leur donner des conseils. Ils n'étaient pas demandeurs, c'est moi qui leur ai proposé.

En auto-école, il a fait une formation au Code, il a passé l'examen, il a fait ses 20 heures de conduite et il a été lâché par le moniteur, et ensuite il a conduit 17000 Kms en 2 ans. Il a conduit sur une Saxo, sur une ZX, nous étions deux accompagnateurs, ma femme et moi. Il a conduit dans toutes les situations, on a essayé de le faire travailler le plus souvent possible, donc je ne conduisais plus, j'étais uniquement son accompagnateur, et on le faisait travailler soit dans des conditions météorologiques, soit de nuit de jour pour qu'il puisse bien apprécier les difficultés différentes de la conduite.

Quand il faisait des erreurs, je lui disais sur le champ, et à la fin, après avoir terminé

la conduite, je revenais sur les erreurs. Je suis intervenu quelques fois, en particulier je trouvais qu'il roulait trop à droite, je trouvais que c'était un défaut pour lui. C'est l'auto-école, c'est ce que lui avait dit le moniteur. Je lui ai fait un petit peu de temps en temps corriger la vitesse, parce-que au bout d'un certain temps on a tendance à se laisser aller quand même, il roulait relativement vite de temps en temps. Je lui ai fait respecter les limitations de vitesse imposées par la conduite accompagnée, ça c'était une obligation, même sur l'autoroute. Ça ne me gêne pas d'être l'accompagnateur, au contraire, je préfère qu'il conduise, même si ça ne va pas vite, ça ne me dérange pas du tout.

C'est une question de citoyenneté, de sécurité même, car ça lui permettra de conduire avec de l'expérience, donc à mon avis pas uniquement avec une conduite plutôt théorique.

Il y a eu la fameuse réunion pédagogique. On a fait une heure de conduite au préalable avec le moniteur qui a relevé peut-être un certain nombre de défauts à corriger. Ses défauts c'était ce que j'avais relevé moi, la conduite trop à droite, c'était un petit peu d'inattention, je me souviens, il ne regardait pas souvent dans son rétroviseur, c'était du à son expérience, j'en sais rien. Ça je ne l'avais pas particulièrement observé.

Il y a eu une réunion collective avec tous les gens qui pratiquaient ce système de conduite accompagnée. Il y a eu un thème qui a été choisi, on leur a expliqué avec des transparents, et il est reparti sur la route avec moi. C'était pas un cours, c'était des échanges, c'était très interactif. Très bien. On se rend compte de la façon dont fonctionne les autres accompagnateurs, et les problèmes qu'ils rencontrent. Je me souviens d'un père qui expliquait les dangers de la vitesse et qui affirmait ne jamais rouler vite, toujours respecter les limitations. Sur le moment, j'ai réagi un peu sèchement, j'étais persuadé que ça n'était pas possible. Pour moi, tout le monde est speed, tout le monde roule très très vite.

J'ai pris conscience que sur la route, on peut être tout à fait différents les uns des autres, qu'en fait, une vitesse élevée peut être dangereuse. En définitive ce n'est pas le moniteur mais bien les autres parents qui m'ont fait comprendre ça. J'essaie d'en tenir compte sur la route maintenant, mais bon, j'oublie vite... Ma nature reprend le dessus.

Maintenant, je pense que si le moniteur avait repris tout ça avec des exemples concrets, ou pourquoi pas avec des exercices en voiture, sur une piste, ça aurait peut-être porté un peu plus. J'aurais peut-être été vraiment sensibilisé.

Le seul défaut, le seul axe d'amélioration que je vois, c'est que dès le départ l'accompagnateur n'a pas les connaissances actualisées pour donner quelque chose de plus efficace, de plus actuel aux jeunes conducteurs. Je serais partisan de suivre une formation d'une demi-journée par exemple car c'est vraiment un système qui est idéal pour les jeunes.

Maintenant il conduit très raisonnablement, il a le permis depuis février 1997, et il est surtout conscient des éventuels problèmes qu'il peut trouver sur la route, donc il fait très attention.

En conclusion, je trouve que c'est extrêmement positif, car mon fils conduit régulièrement ma voiture, donc je lui prête ma voiture sans aucune arrière-pensée. Je le

sens en sécurité sur la route du fait de cette expérience. Ce que j'en attendais, c'est quand même qu'il soit capable de bien conduire dans toutes les situations et je pense que c'est le cas, l'objectif est atteint.

Pour améliorer le système, une formation pour l'accompagnateur, c'est important, car je trouve qu'on conduit tous par habitude, et inconsciemment on fait des erreurs que l'on ne corrige pas. Ça permet de faire des correctifs même pour soi, c'est enrichissant pour moi-même aussi.

Je lui conseillais de conduire d'une façon plus relaxée que moi, à peu près le contraire, on va dire. Moi je conduis relativement vite, je suis souvent pressé de par le métier, donc je lui disais bien de ne pas faire ce que je faisais, alors qu'il le sait. L'accompagnement a fait qu'il a intégré ces choses là. Je vous donne un exemple concret, à un carrefour, je lui disais de ralentir, moi je ne ralentis pas tout simplement. Ça a changé ma conduite un petit peu quand même car j'ai une conduite « Parisienne », assez rapide, énergique surtout, donc à certains endroits, au feu vert, par exemple, je fais très attention, que avant j'aurais eu plutôt tendance à accélérer. Là il m'a bien expliqué, je fais très attention. Ça m'a servi, ça a été très utile pour moi. Le mélange entre la conduite d'un débutant et d'un conducteur expérimenté, c'est un amalgame qui est très positif pour les deux, il n'y a pas de problème.

Michel, 18 ans, étudiant et son papa André.

Je viens d'obtenir mon permis de conduire du premier coup, ça s'est bien passé. Maintenant, il va falloir faire attention parce que je serai tout seul au volant. Deux ans à conduire avec mon père, à la fin, ça m'a paru très très long. Si on parle de l'accompagnement, oui, on a commencé il y a deux ans, j'avais été à l'auto-école et en un mois j'ai obtenu l'attestation. Au début, je n'étais pas très rassuré et mon père encore moins. Il me reprenait tout le temps, il ne me laissait jamais faire parce qu'il avait peur qu'on ait un accident, alors je n'avais jamais l'occasion de faire ce que j'avais envie. En plus, il ne fallait pas mener la voiture comme m'avait montré le moniteur parce que lui, il ne faut pas pousser le moteur. Alors des fois je démarrais, mais les voitures arrivaient tout de suite parce que je n'accélérais pas.

Ça a duré, je ne sais pas, peut-être deux mois, et puis après il a commencé à se cramponner un peu moins et j'ai pu faire comme je voulais. C'est vrai que lui, il roule très vite, c'est normal, il a beaucoup d'expérience. Moi, je respecte tout le Code, comme disait le moniteur. Des fois ça énervait un peu mon père parce qu'on était pressé, mais non, non, il ne m'a jamais obligé à rouler plus vite que les panneaux.

Donc, comment on s'y est pris ? Quand il a commencé à me faire confiance, on partait pour des parcours de cent cinquante kilomètres pour aller en week-end, en général, il n'intervenait pas. Au début, on disait on va partir à telle heure, on va passer par là et par là pour que ça roule mieux, qu'il y ait moins de monde, et on devrait arriver vers telle heure. Le principal, c'était de respecter le Code, d'être prudent et de ne pas trop pousser la voiture.

Des fois, il aurait bien voulu que je passe, mais moi, j'attends plus longtemps. Je préfère leur laisser la priorité, même si j'ai le temps. Sinon, ils freinent, et puis ça ne va pas.

Alors, les stops, les feux, les rond-points, non, ça, ça allait. Le plus difficile pour moi c'était les voies d'accélération et les dépassements. C'est pas facile de voir à quelle distance ils sont et d'estimer à quelle vitesse ils arrivent, même en regardant directement. Alors, il n'y a qu'avec l'habitude, à force, on voit bien... C'est ça, le principal avantage de la conduite accompagnée, après, on n'hésite pas. C'est comme ça que j'ai eu mon permis, j'ai pas hésité.

Les dépassements ? Non, je crois que j'en ai jamais fait. Non, ou alors sur l'autoroute, mais là c'est pas pareil, quand on voit un camion, on va à gauche et ça se passe bien. Sur la route, avec les voitures en face, j'aurais peut-être pu en faire des fois, mais non, ça ne s'est jamais présenté. Au permis non plus, si, un vélo, mais là ça va.

La méthode d'accompagnement ? Rien de spécial, comme j'ai dit, il me laissait faire et me faisait confiance en général. C'est vrai qu'on faisait souvent le même parcours, donc on n'avait pas beaucoup de surprises. Même à la fin, on ne discutait pas trop de ce qui s'était passé. Deux ou trois fois, il m'a félicité parce que j'avais bien conduit. Mais bon, c'était pour sa voiture. Il aimait bien que je la mène exactement comme lui. Pas trop forcer, tout en douceur.

Ma mère, non, elle n'a jamais rien dit, pourtant on voyait bien qu'elle était fière que son fils conduise à seize ans. Elle ne s'occupait pas de la conduite. Elle, elle conduit toute seule quand elle va faire les courses.

Non, je ne vois pas ce que je pourrais dire d'autre sur l'accompagnement. En gros, j'ai eu une grande liberté pour la conduite et, globalement, ça m'a bien servi pour mon expérience. On a fait environ neuf mille kilomètres en deux ans, j'ai trouvé un peu long à la fin, j'en avais marre de conduire avec mes parents. Un an ça serait bien, ça serait suffisant pour apprendre, deux ans c'est trop long. Donc, il faudrait commencer à seize ans et demi ou dix-sept ans.

Une formation ? Oui, pour que le moniteur et les parents disent la même chose, qu'ils s'accordent. Sinon, pour l'accompagnement, non, ça s'est bien passé. Mais franchement, je ne vois pas mon père aller suivre une formation pour ça.

André, 43 ans, Contremaître, papa de Michel.

La conduite accompagnée, c'est moi qui en ai eu l'idée, car j'avais plusieurs collègues qui l'ont pratiquée avec leurs enfants, et en discutant, j'ai trouvé ça bien. Principalement, parce qu'on les voit conduire et on sait à peu près comment ils vont se comporter une fois seuls au volant, quand ils auront eu leur permis de conduire. Donc là, on sera plus en confiance, sinon, on se demande toujours ce qu'ils font et on est un peu inquiet.

Lui bien sûr ça lui a plu de conduire à seize ans, bien que je trouve maintenant que ça fait un peu jeune seize ans, c'est des gamins. Après ça allait mieux, il a mûri, mais là, il ne se laissait plus faire, à la fin il ne voulait même plus conduire avec moi, il avait hâte de partir tout seul.

Au début, c'est sûr, c'est très très impressionnant, on a l'impression qu'il n'y a pas de chauffeur dans la voiture, on voudrait tout faire à sa place parce qu'on pense qu'il ne va pas le faire, qu'il n'aura pas le temps de réagir, mais on n'a vraiment aucun moyen

d'action. On voudrait bien avoir les pédales comme le moniteur. Mais après, on s'habitue, on commence à lui faire confiance, mais c'est pas évident.

La technique, pour moi, c'était... rien, en fait, je ne savais pas trop comment faire... Le moniteur avait dit de le laisser faire, qu'il était au niveau du permis et qu'il était capable de conduire tout seul. Après une période de mise en confiance, pour moi, je l'ai laissé faire. Des fois, j'avais bien envie de dire des trucs, mais après, je m'apercevais à chaque fois que ça s'était bien passé, sans rien dire. C'est vrai que moi je n'aurais pas fait pareil, moi, je ralentis beaucoup plus tôt que ça, je vois arriver les choses. Je ne vois pas quelle technique on pourrait utiliser, l'expérience, c'est de conduire, de faire des kilomètres. Après, ça va mieux, maintenant qu'il a son permis, ça ira de mieux en mieux ; moi, j'ai du souci de le voir tout seul, mais je sais en gros comment il conduit, ça va !

Une formation, peut-être, mais je ne vois pas qu'est-ce qu'on pourrait nous apprendre. Moi je conduis, à ma façon, mais chacun fait comme ça, le principal, c'est de ne pas avoir d'accident. On n'est pas tous obligés de conduire pareil. L'accompagnement, on n'est pas des moniteurs, on ne va pas faire une formation professionnelle pour ça, on a chacun nos métiers, ça suffit bien. La conduite commentée ? Oui, j'en ai entendu parler, Michel en a fait avec son moniteur au début, mais ça me paraît bien compliqué, et je ne sais pas si c'est vraiment utile, ça va tellement vite en conduite, il faut réagir immédiatement à chaque situation, donc on n'a pas le temps de parler. Avec l'expérience, on réagit de mieux en mieux et de plus en plus vite. C'est vrai que des fois on a chaud, ça ne passe pas loin, mais après, on se méfie.

Qui va payer ? Ça augmenterait pas mal le prix de la conduite accompagnée. Et c'est pas évident de se libérer une journée, comme ça. C'est surtout les jeunes qui ont besoin d'être formés. Nous, on pratique tous les jours, ça va !

Globalement, oui, je suis content de cette conduite accompagnée et de la façon dont ça s'est déroulé. C'est mieux que nous quand on est passé, moi, j'avais pris trois heures. C'est vrai, j'avais conduit avant, à la campagne, mais c'était pas pareil, il y avait beaucoup moins de monde, on était tranquille sur la route. Après, j'ai fait des bêtises, comme tous les jeunes, mais je n'ai pas eu d'accident. Avec la conduite accompagnée, j'espère que mon fils ne fera pas ça. Mais, j'ai confiance, un peu d'appréhension parce qu'il est jeune, une fois tout seul, ou avec les copains, on ne sait jamais, mais non, le connaissant et l'ayant vu conduire, il a son caractère, ça se passera bien.

Raymond, 50 ans, viticulteur.

J'ai fait faire la conduite accompagnée à mon fils Vincent, parce que moi, j'avais conduit bien avant le permis, depuis tout petit, et je pense que c'est mieux que d'apprendre à l'auto-école. Quand on arrive aux leçons, on sait déjà pas mal de choses, on sait rouler. Il suffit que le moniteur nous cadre un peu, et on a le permis plus facilement.

L'accompagnement ? A chaque fois que Vincent était là et qu'il fallait rouler, c'est lui qui conduisait. Je ne lui ai absolument jamais rien dit. Je lui faisais une confiance totale, et il me semble que je ne l'ai jamais vu faire d'erreur, il s'est toujours bien débrouillé. On faisait des parcours de dix à quinze kilomètres, dans les vignes. Le week-end aussi, il conduisait cent ou cent cinquante kilomètres, pour aller à Dijon ou dans les environs. En

tout, il a fait six mille kilomètres. A chaque fois il notait sur son livret. Maintenant, oui, je peux dire qu'il conduit bien, je suis rassuré, il est aussi prudent que moi, je lui confie mes véhicules sans problème.

Jocelyne, 40 ans, secrétaire.

Au début, c'est mon mari qui a décidé de faire la conduite accompagnée avec Aude. Moi, je ne connaissais pas trop le système, je ne m'y étais jamais intéressée. Ma fille non plus, n'était pas intéressée par la conduite. Je crois qu'elle a accepté pour faire plaisir à son père. Elle a obtenu son code du premier coup, on a pu partir ensuite en conduite. Au début, on faisait à tour de rôle, mon mari et moi, mais très vite j'ai fait seule, le papa étant trop pris par ses occupations professionnelles.

En fait, ça s'est très très bien passé. Aude et moi avons toujours été très complices. J'ai toujours veillé à beaucoup dialoguer avec elle. Je lui confie beaucoup de choses, celles qu'on peut confier à sa fille, en retour je trouve que naturellement, elle me dit des tas de choses que ses amies ne confieraient pas à leurs parents. Toute cette intimité, nous l'avons retrouvée en voiture. Très vite, ma fille s'est sentie à l'aise au volant, elle conduisait bien, et tout en roulant, nous parlions de choses et d'autres. J'aimais bien rouler avec elle, c'est un peu comme si cette situation là, de rouler ensemble, avait renforcé notre complicité.

En général, je la laissais faire, je ne disais rien sur la conduite, même si au début j'avais toujours l'impression qu'elle roulait trop vite et qu'elle n'arriverait pas à faire face, ça s'est toujours bien passé. Ce qu'on faisait, c'est qu'à la fin du parcours, on discutait de la conduite. J'aimais bien qu'elle me dise, elle, comment elle avait vu les choses, comment elle avait ressenti les diverses situations et éventuellement ce qui lui avait posé problème. C'est vrai qu'au fur et à mesure, on évolue nous-mêmes à côtoyer les jeunes au volant. On s'aperçoit que nous dans la même situation on n'aurait pas fait pareil. Mais en fait, même en faisant autrement, ça se passe finalement bien. Oui, c'est ça, il y a plusieurs conduites, plusieurs réactions possibles dans une même situation. Et, en discutant, à la fin, je m'apercevais que son analyse d'une situation donnée était tout aussi valable que celle que j'aurais pu avoir.

Après avoir pris conscience de tout ça, je lui ai fait encore plus confiance, ça, elle l'a ressenti, et à partir de là, je l'ai vue mûrir, et j'ai eu ensuite l'impression de voir conduire une vraie petite femme, une adulte. Donc, la conduite accompagnée a été pour nous très bénéfique. D'une part, elle a renforcé les liens que je pouvais avoir avec ma fille, dans la vie de tous les jours comme en circulation routière, nous pouvions parler de tout sans problème ; d'autre part, je trouve que je suis devenue beaucoup plus tolérante lorsque je conduis moi-même, surtout après avoir vu que les autres peuvent conduire autrement que moi, ceci tout aussi valablement.

Une formation ? Oui, ça serait bien, surtout pour nous indiquer notre rôle dans cette façon d'apprendre à conduire. Même s'il faut payer, moi, je n'y vois pas d'inconvénient. Toutefois, j'y vois des... limites. Je crois qu'on ne maîtrise pas du tout les inter-actions possibles entre les personnes. Personne n'aurait pu dire au début comment ça allait se passer avec ma fille Aude. Personne n'aurait pu me conseiller non plus sur la façon de faire, car ça dépend des gens, des caractères... et des situations, aussi.

Oui, en définitive, on parle souvent d'outils, de technique, moi, je suis d'accord mais il faut aussi laisser, je trouve, une grande place au feeling. En l'occurrence, dans cette situation... de conduite accompagnée, je pense qu'on y a bien trouvé notre compte toutes les deux, et que c'est justement ce petit plus qui fait que ça a été très bénéfique pour elle, et secondairement pour moi. Avant, pour moi, conduire c'était aller au travail, aller en week-end, en vacances, ou aller faire les courses. Maintenant... que c'est compliqué à dire : la voiture, les autres, la route, la sécurité... Mais tellement intéressant !

ANNEXE 2 : Entretiens avec des jeunes « accompagnés ».

Edith, 20 ans, étudiante.

La conduite accompagnée, c'est moi qui l'ai choisie parce que déjà j'aime bien conduire. Dans mon entourage, il y en a peu qui font la conduite accompagnée, il y en a plus qui apprennent...comme ça. Comme mon frère l'avait déjà faite, en plus mes parents étaient pour ça. Ils y voyaient beaucoup d'avantages, notamment la réduction des primes d'assurance. Mais bon, si je ne voulais pas, je ne l'aurais pas fait, quoi !

J'ai été à l'auto école à seize ans, mais effectivement je ne l'ai eu qu'à dix-sept ans. Pourtant j'allais au code, mais je n'ai pas très, très bien suivi. Je n'étais pas très bien informée... Parfois, je n'y allais plus pendant deux mois, je n'allais pas prendre de leçons. J'ai su qu'il fallait avoir le code et qu'il fallait les vingt heures. Moi je pensais pouvoir conduire avant... alors... c'est pour ça que je ne me pressais pas. Je n'étais pas très à l'aise, au début, mais ça allait. Oui, vingt heures de leçons de conduite c'est suffisant.

La conduite, je l'ai faite avec mon père et avec ma tante ; j'ai fait trois mille kilomètres, juste ce qui est demandé. Ca s'est bien passé, j'ai surtout conduit avec ma tante, en fait... donc, elle, c'était pour me rendre service parce que je n'avais pas beaucoup de kilomètres... Moi comme j'habite à la campagne, on fait tout le temps des trajets, alors c'était moi qui roulais, quoi ! J'ai fait aussi quelques longs trajets...cent kilomètres... j'ai aussi été quelques fois sur autoroute.

Un inconvénient à cet apprentissage, peut être qu'on peut se sentir plus sûr que les autres...c'est quand même bien. L'expérience... oui, quand même... parce que quand on voit des gens qui ont dix-huit ans qui vont passer leur permis... qui n'ont pas conduit avant, quoi... par exemple il y a un truc, ils n'ont jamais conduit de nuit... alors ils disent : « **il faudrait que je conduise au moins une fois de nuit** ». Alors que nous, on n'avait pas ça, pas de problème avec ça. C'est pareil, on avait déjà conduit loin de jour, la nuit, sous la pluie, le brouillard, tout ça, quoi ! Et même avec un permis en main, on ne peut pas... tout savoir.

A la fin de la période accompagnée, on trouve ça long, on ne supporte plus de conduire avec quelqu'un à côté... on a envie de partir tout seul... dans sa voiture... tout seul sur la route... j'aime bien conduire parce que... aussi... je suis seule dans ma voiture.

Oui, un adulte qui nous prête la voiture, c'est... ça fait peur aussi au début. Pendant un moment, je savais prendre la voiture, mais... je vois, avec mon père, ça allait tout seul... avec elle, il faut accélérer... Parfois je me fais crier dessus...

Le premier rendez-vous pédagogique, j'étais avec ma tante, alors... c'était un cours... il n'y a pas eu de discussion. Le deuxième, c'était mon père, il parlait tout le temps... les parents demandent toujours les mêmes choses. Mais pour nous, ça n'apporte pas grand chose. Les autres... non, on n'a pas parlé de leurs problèmes... nous, c'était pendant la conduite... mais pas beaucoup.

Je conduis depuis le mois d'Avril ; moi, je sais, j'adore ça, conduire... Parfois je peux aller faire un tour parce que j'ai envie... là, ces derniers temps je n'ai pas eu la voiture pendant une semaine, par exemple... je sais qu'au bout d'une semaine, ça me manque... j'aime conduire... même si je n'ai rien à faire, j'ai envie de conduire. Bon, j'ai été prise en excès de vitesse, mais je ne roule pas toujours vite... pas toujours !

En gros, la conduite accompagnée ça permet de faire les choses plus vite, quoi, après...de se lancer plus vite. Et puis même moi, enfin, une fois que j'ai été toute seule, il a fallu que je repasse des trucs, comme au départ, quoi... par exemple reprendre l'autoroute tout seul... il y a un point à passer, aller loin dans une grande ville, tout seul... je l'ai fait tout de suite. Alors que, il y en a, en passant le permis comme ça, ils n' y vont pas tout de suite, ils disent... non... ils attendent un moment. On a peur bien moins longtemps... je pense. Maintenant, je respecte le code, mais parfois je dépasse un peu la vitesse sur la route... pas sur l'autoroute... parce que j'ai du mal à aller à cent vingt... je n'aime pas trop...

Laurent, 23 ans, militaire.

L'initiative, c'est moi, oui, c'est moi qui l'ai prise : j'avais vu un prospectus à l'auto école... ou une pub, je ne sais plus exactement... j'en ai parlé à mes parents qui ont tout de suite accepté. Ma mère est institutrice, mon père éducateur, donc... Et puis ma soeur qui a onze mois de plus que moi, était juste à la limite, ils ont donc d'abord inscrit ma soeur et puis moi quatre mois après. Donc on l'a fait presque en même temps. J'ai conduit avec les deux... oui, avec mes deux parents. Les avantages... c'est qu'on acquiert une expérience. Quand on part après dix heures ou quinze heures de conduite, on ne sait pas conduire... on n'arrive pas à juger. Là, ça permet d'avoir quelqu'un... Moral. Même s'il n'a pas les pédales ; lui, il juge avant vous les obstacles, les risques. L'autre dit « ralentis, freine, accélère... », parce que parfois, il faut accélérer... par exemple quand on double, il faut accélérer... c'est vrai qu'on a tendance à ne pas trop appuyer quand on débute... ça c'est vrai.

En auto école, j'ai fait vingt heures, mais c'était léger, on tournait en rond pendant une heure. La formation auto école est très nettement insuffisante, moi, j'avais conduit avant, donc je savais à peu près manier, j'avais conduit des tracteurs... d'ailleurs je me suis fait jeter. Mais quelqu'un qui ne conduit pas... ce n'est pas en quinze ou vingt heures... là je viens de passer le permis poids lourd à l'armée, c'est pareil... j'ai eu dix heures... on ne sait pas conduire un camion au bout de dix heures, c'est affolant... je trouve, moi ! Je comprends bien que ça coûte cher, mais alors, il faut développer le simulateur ou n'importe quoi, il faut des heures !

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Les départs en vacances, c'est nous qui les faisons, moi et ma soeur...moi j'étais dans le collège où travaillait ma mère, donc c'est moi qui faisais les voyages tous les matins et tous les soirs... et puis, elle n'aime pas spécialement conduire... ça l'arrangeait, elle. Enfin, dès qu'on prenait la voiture, c'est nous qui conduisons. En formation initiale, on ne conduit pas la nuit, pas sous la pluie, pas sur autoroute... problème de coût... tout ça on le fait dans la deuxième partie. Surtout moi, car j'ai parcouru trente-cinq mille kilomètres !

Ma mère, elle laissait faire... au début, bon... les deux ou trois premiers mois elle me disait ce qu'il fallait faire... après elle laissait faire. Mon paternel ce n'est pas pareil, c'est un angoissé...donc... un angoissé, il est comme moi, il intervenait souvent... tout le temps : « va moins vite... accélère... ralentis... freine... ». C'est stressant, c'est affolant même... il y a des moments, vous avez envie de mettre le frein à main, de vous garer à côté et de lui dire de prendre le volant. Avec ma mère ça allait mieux : le matin, déjà, on avait la tête dans le coton tous les deux... mais elle n'a pas peur en voiture de toute façon. Comme je ne me débrouillais pas trop mal, ça allait bien !

La conduite pour moi c'est un plaisir... d'abord un outil pour pouvoir se déplacer... et après un plaisir. La conduite accompagnée, c'est moi qui l'ai demandée, bien sûr, parce qu'ils n'en avaient pas trop entendu parler, moi j'en avais entendu parler à l'école aussi... ça m'avait bien plu... c'est vrai, c'est une forme de liberté... ça donne l'impression d'être libre, quoi !

La sécurité c'est plus un jugement, de l'anticipation, ça c'est plus de l'expérience que de l'enseignement. Au fur et à mesure, avec l'accompagnateur, on s'y fait. Mes parents m'ont fait confiance au début, c'est vrai, j'étais motivé, j'aimais bien conduire. Maintenant j'ai une bonne anticipation, ça ne marche pas mal ! C'est vrai qu'au début mon père freinait avant que je freine. On sentait, à côté, il appuyait sur le plancher avant que j'aie le pied sur le frein ! Il avait peur... On peut dire que l'accompagnateur lui passe son expérience, déjà... ce n'est pas une mince affaire. Je pense qu'on est plus sensibilisé, suite à ça. Il y a d'une part celui qui forme... ça le remet dans le bain, parce que ma mère, elle avait vingt ans de conduite... ça l'a remise dans le bain pour les panneaux... c'est vrai qu'on est obligé car il y a les rendez-vous pédagogiques... tout ça nous sensibilise à la sécurité routière.

La relation avec les parents... non, non ! Il faut dire aussi que c'est tombé dans un moment où le contexte n'était pas favorable à ça... il y avait un contexte familial... qui était en train de se créer... ce n'était pas bon pour ça.

Ca a surtout créé une confiance, c'est à dire qu'après, je prenais la voiture, à dix-huit ans je sortais au bal le Samedi soir. Ma mère elle dormait... et le paternel aussi. Parce que certaines personnes, certains parents, quand ils lâchent leurs enfants à dix-huit ans, dès qu'ils ont leur conduite, ne dorment pas. C'est vrai qu'après, elle avait confiance ; elle nous a vus rouler de nuit, elle nous a vus rouler sur la neige, sous la pluie, après je lui dis « je prends la voiture, je vais à... », pas de problème, quoi, j'avais les clefs tout de suite... plus tranquille.

Les rendez-vous pédagogiques : bien, mes deux parents sont venus, il y avait une heure et demie d'entretien et après il y avait la conduite. La conduite ne s'est pas trop mal

passée. En salle, c'était une discussion : comment ça se passait. Ils ont regardé le livret, tout... Il faut prendre rendez-vous, il n'y avait personne d'autre. Oui, on peut dire que c'est utile, ça permet de discuter, de se mettre d'accord une fois pour toutes. Ça sensibilise aussi les parents.

Déjà mes parents roulent vite; mais le gros inconvénient de la conduite accompagnée, c'est que ça donne beaucoup confiance en soi : donc ça donne de la vitesse, automatiquement. On fait comme on le sent, c'est chacun selon sa personnalité, mais on est trop confiant. C'est un inconvénient assez pervers : moi, j'étais dans un groupe de jeunes, on était six ou sept, j'étais le seul à avoir fait la conduite accompagnée. On sort à dix-huit ans, on est un peu tout fou. Qu'est-ce qu'on fait ? On s'amuse à attaquer. Moi, j'avais plus d'expérience, c'est vrai que j'avançais. L'effet pervers, c'est que les autres, derrière, ils appuyaient comme des cinglés pour essayer de suivre. Ca s'est très bien passé, heureusement pour nous, on n'a rien eu, personne ne s'est planté... juste une aile, une fois... on devait être quand même « raisonnables ».

En résumé, la conduite accompagnée, c'est l'apprentissage. Les bases données par le moniteur sont indispensables, la phase « accompagnement » constitue un très bon complément. Il y a la base, et il y a le supplément... un supplément qui n'est pas négligeable!

Vers la fin, les derniers mois, j'ai conduit un peu seul, vers chez moi ! Juste sur le village, pas à l'extérieur... De toute façon, je l'avais fait avant même d'avoir fait la formation... à la campagne... bon ! Pour améliorer... il faudrait un retour régulier, pour nous sensibiliser sur les accidents... et puis avec des photos... choc ! Et peut-être des tests physiques...

Anne-Virginie, 19 ans, étudiante.

Au départ, mes parents trouvaient l'initiative bien : à dix-huit ans, on n'est pas lâché seul et moi, j'avais une amie qui le faisait. Moi, je vois plus les avantages prévention routière : par exemple à dix-huit ans quand on a passé un permis normal, on ne sait pas conduire, il me semble qu'on panique dans certaines situations. Par exemple, moi quand j'ai été lâchée avec vingt heures après ma formation initiale, je ne pense pas que j'aurais été capable de conduire toute seule... enfin... tout de suite, quoi ! J'ai des amies qui ne sont pas très à l'aise, par exemple à un feu, elles hésitent, elles ont peur de caler au milieu, par rapport aux stationnements... Les deux ans, ça a permis de travailler ça et puis de voir... on n'est pas toute seule. Par rapport à une situation nouvelle, les parents sont là, derrière pour aider, justement à anticiper...

A l'auto école j'ai pris vingt heures, le minimum, et puis j'ai fait les deux en même temps : je me suis rendue aux cours et après six heures de conduite j'ai passé le code. C'étaient des tests, quarante questions, la monitrice nous expliquait ensuite les fautes qu'on avait faites... Non, on n'a jamais vraiment eu des leçons. J'ai poursuivi la pratique et à vingt heures j'ai eu l'attestation. Oui, c'est suffisant.

Pendant la conduite accompagnée, j'ai dû faire quatre mille cinq cents kilomètres : je faisais beaucoup de parcours d'autoroute, sur Lyon par exemple, puisqu'on a de la famille là-bas et des petits trajets aussi, pour aller à l'école. J'allais travailler pendant les vacances, on m'emmenait, alors c'était moi qui conduisais. Je faisais environ cinquante

kilomètres par jour. On se déplace souvent, mes parents acceptaient tout à fait que je conduise à leur place, même pour des trajets de cent cinquante, deux cents kilomètres dans l'après-midi. La voiture, une Mercedes 190 D, oui c'est gros, mais quand on l'a en main, ça va. J'ai roulé par tous les temps : la pluie, le brouillard, la nuit...

J'ai conduit avec mes deux parents, mais ça s'est mieux passé avec mon père, parce qu'il était très patient... Enfin, je dirais il avait plus confiance en moi, parce que ma mère, elle, est un petit peu stressée. Vous me direz, c'est peut-être un petit peu normal, au début, c'est vrai que... Ca s'est bien passé aussi, quoi, ce n'est pas ça, mais je préférais conduire avec mon père, il me donnait plus d'initiative. Ma mère, c'était toujours : « lève le pied, attention, il y a un stop, il y a un feu rouge... » Pas jusqu'à la fin, mais peut-être bien pendant un an, quoi ! Même maintenant, j'ai le permis, parfois... Ca s'est toujours bien passé, je crois que maintenant ils sont rassurés car ils ont vu pendant deux ans comment je me comportais au volant, alors... en fait...

Ma mère est très respectueuse du code de la route. Mon père, lui, en ce qui concerne la vitesse, non... je ne pense pas, non. Au contraire, même souvent, au début, quand j'étais en conduite accompagnée, moi je respectais totalement les vitesses, il me disait : « **Là, tu peux aller un peu plus vite, il n'y a pas beaucoup de monde, la route est bonne, il n'y a pas de danger !** »

La voiture, pour moi, c'est un moyen de transport utile, un moyen de liberté aussi, parce que, pour une femme, par rapport à il y a cinquante ans en arrière, les femmes qui conduisaient, c'était vu comme quelque chose de banni... Je pense aussi que c'est indispensable... Pour être autonome, déjà. La vitesse, j'aime bien, mais il faut quand même être raisonnable, surtout quand on est jeune, qu'on n'a pas trop d'expérience... Par rapport à la conduite, je me dis toujours : « s'il arrive quelque chose, est ce que je serais capable, est-ce que je saurais anticiper par rapport à cette situation comme quelqu'un qui a conduit depuis vingt ans ? ».

Les rendez-vous pédagogiques, on avait trois heures : une heure en voiture pour évaluer notre niveau, par rapport à la phase avec les parents depuis le début, et on a eu deux heures en salle, c'était pour échanger des impressions par rapport à la conduite, aux autres conducteurs et aux parents. Beaucoup de prévention par rapport à l'alcool, la vitesse aussi... les assurances. Mes parents étaient là aux deux rendez-vous, c'étaient surtout eux qui parlaient. C'est utile par rapport à la conduite, on voit les erreurs, on peut rectifier certaines habitudes plus ou moins bonnes qu'on a prises. Le reste, non, ou alors ça a un effet psychologique... Pour moi, c'est surtout l'alcool et la fatigue qui ont bien marché ; la vitesse, si on est modéré, ce n'est pas dangereux. Malgré tout, on est responsabilisé. Par exemple : je ne me laisserais pas conduire par quelqu'un que je ne connais pas, je ne sais pas comment il conduit.

L'avantage c'est qu'on a vu plus de situations. En plus, on a peut-être évité des accidents ou des accrochages. On profite aussi des conseils des anciens qui conduisent depuis longtemps. Ils apportent aussi quelque chose. La conduite, c'est une expérience, donc... Avec les parents, en plus, on a confiance, on se permet plus de choses qu'avec un moniteur... Maintenant, quand je sors, mes parents me sentent plus en sécurité, car ils m'ont vue conduire pendant deux ans. C'est peut-être l'inconvénient, car on a l'impression

qu'on a toujours conduit ; on est trop confiant, on se permet, par exemple, d'aller un peu plus vite que la personne qui n'est pas sûre d'elle...

Quand j'ai été seule, après mon permis, je conduisais plus vite qu'avec mes parents, mais ça n'a pas duré longtemps... Je suis raisonnable, maintenant ; c'est vrai, dès que j'ai été toute seule, je me suis dit : « ça y est... » J'avais tendance à appuyer sur l'accélérateur, mais bon, maintenant ça va. Pour améliorer, il faudrait que ça s'étende, que plus de jeunes fassent la conduite accompagnée. Pour les autres, il faudrait plus... par exemple : des rendez-vous pour essayer de sensibiliser les jeunes... Quoique... à seize ans on est plus sensibilisé, car à dix-huit ans on ne pense qu'à rouler, faire des kilomètres, sortir. On n'est pas ou moins sensible aux accidents, par exemple... Les parents, il faudrait les former, ceux qui ne conduisent pas beaucoup... Les miens ça va, ils ont une grande expérience, assez diversifiée.

Denis, 18 ans, étudiant.

Je fais un BEP de maintenance des systèmes automatisés. Je compte enchaîner sur un BAC professionnel. Ma mère travaille dans un hôpital et mon beau-père est bûcheron. C'est moi qui ai voulu faire la conduite accompagnée car j'étais motivé, j'adore conduire, j'adore le sport automobile. Je n'ai jamais eu de moto, je voulais conduire le plus tôt possible. Mes parents... n'ont pas eu le choix, je crois. Ils pensent, maintenant, que cela fera un plus pour la suite. Au lycée, j'étais dans les premiers à le faire, après les copains ont suivi. L'avantage, c'est d'apprendre avec nos parents, ils nous freinent, je pense que c'est bien. Après à dix-huit ans quand on nous lâche, je pense qu'on va moins vite... si j'avais eu mon permis à dix-huit ans, j'aurais roulé fort.

J'ai appris à l'auto école où mon oncle est moniteur, ça s'est bien passé. J'ai fait l'évaluation de départ et j'ai eu vingt heures de conduite. C'était suffisant car j'avais conduit avant, dans les chemins, les tracteurs... j'ai eu l'attestation et j'ai pu partir sur la route.

J'ai parcouru environ cinq mille kilomètres, dans toutes les conditions. J'ai conduit avec trois personnes : ma mère, mon père avec l'Audi 90 et mon grand-père avec la Renault 21 turbo diesel. Trois accompagnateurs, mais, le plus souvent c'était avec mon grand-père. Avec lui, ça se passe très bien, le courant passe bien, ce ne sont pas les mêmes remarques. Mes parents, ce sont toujours des remarques : « va doucement, là, fais attention... la vitesse... ». Mon grand-père, il est relativement jeune, il a soixante-trois ans, j'ai l'impression qu'il a plus confiance. Moi aussi, je lui fais plus confiance à lui : si lui il me dit de ralentir, je le fais car il doit y avoir un danger. Mes parents, je crois qu'ils ont peur, avec eux, dans l'auto, ça craint. Ils me stressent complètement et je ne fais que des bêtises au volant. Ils sont toujours en train de dire quelque chose : « un peu trop à droite, un peu trop à gauche ». Mon grand-père me dit sur le moment, mais aussi à la fin quand on est arrivé. Avec lui c'est bien, on va exprès pour conduire : si je lui dis « aujourd'hui on va à Pontarlier ! », c'est parti pour l'après-midi. De toute façon, c'est pour conduire, car j'adore ça ! Si j'ai une occasion, j'y vais.

La vitesse, oui, je respecte les limitations... mais là où je juge que ce n'est pas dangereux, je roule à cent, cent-dix, quoi ! J'aime bien le sport automobile, plus tard je voudrais faire des rallyes, mes parents ne sont pas trop motivés pour que j'en fasse.

D'ailleurs, c'est pour ça qu'ils ont accepté de faire la conduite accompagnée, pour que je me calme un peu. Ce qu'il y a, il ne faut pas confondre rallye et conduite sur la route, ce n'est pas la même chose. Moi, je pense que je suis plus calme sur la route, je me défoule un bon coup sur les pistes...

Mes parents, oui, ils font attention quand ils conduisent, parce qu'au début ils me faisaient des remarques, moi je leur disais « mais vous, vous le faites bien... ». C'est vrai, ils font attention... le feu orange, les virages coupés... les clignotants, les contrôles rétroviseurs... mais bon, je crois que ça, c'est tout le monde !

Mon grand-père est venu à la dernière leçon de conduite et aux deux rendez-vous pédagogiques. On a fait une heure en voiture, ça allait, à part quelques défauts : rouler plus à droite, ne pas couper les lignes continues... En salle, on était trois, avec nos parents. C'étaient surtout eux qui discutaient. Nous, on écoutait. J'ai trouvé le temps un peu long, mais enfin, non, pas vraiment utile ! Mon moniteur m'avait bien dit que c'est vers trois mille kilomètres qu'il y a beaucoup d'accidents. Je comprends ça, car on se sent tellement sûr de soi, qu'on va beaucoup trop vite. C'est peut-être l'inconvénient du système, on est trop sûr. L'avantage, c'est la complémentarité : l'auto école qui nous donne les bases et les parents qui nous apprennent... avec les parents, c'est bien, on a l'expérience. Les former... oui, parfois ils ne savaient pas les panneaux, c'est moi qui leur disais. Deux ou trois heures d'auto école, ce serait bien !

Thibaud, 18 ans, étudiant.

Je suis au lycée, en première électrotechnique, je voudrais travailler dans la maintenance ou dans l'audiovisuel, je ne sais pas encore. Ma mère est aide au foyer et mon père est retraité, il était mécanicien. J'aime beaucoup conduire, c'est moi qui ai pris l'initiative de faire la conduite accompagnée. La mécanique m'intéresse, les belles voitures. Je pense faire des rallyes plus tard. Au départ, mes parents n'étaient pas trop chauds, surtout au niveau du prix. Sinon, au niveau de la conduite accompagnée elle-même, ils trouvent ça très bien. L'avantage... je pense que moi, de toute façon, à dix-huit ans, se trouver tout seul dans une voiture, je ne sais pas si ça se serait bien passé. Vu comme je suis... je me serais peut-être bien laissé embarquer, alors que là, j'ai une certaine expérience...

A l'auto école, j'ai passé le code et j'ai pris vingt heures de conduite. C'était largement assez, vu que j'avais déjà beaucoup conduit avant. Après, j'ai pu partir avec mes parents, ça me tardait !

La conduite, on l'a faite sur une vieille BX essence, mais elle allait bien. J'ai fait douze mille kilomètres. J'ai déjà fait des parcours de deux cents, trois cents kilomètres, j'ai été jusqu'à Chambéry, aller et retour. L'avantage, c'est qu'on roule le jour, la nuit, sous la pluie, par brouillard... à l'auto école, on ne peut pas faire tout ça. Je conduis avec mes deux parents, mais je préfère avec ma mère, car elle me retient moins. Mon père est beaucoup plus strict, au niveau de la mécanique, il veut une conduite souple, ce qui ne me convient pas très bien ! Moi, j'aime conduire comme les jeunes... On ne fait pas des parcours exprès, on roule comme ça, à l'occasion... mes parents n'aiment pas sortir que pour ça. Ils interviennent tout de suite, si je dépasse la vitesse, ils me font la remarque. Pour les autres erreurs aussi. Pour la vitesse, j'estime qu'une grande ligne droite, il n'y a

aucun risque, je peux forcer un peu... plus que quatre-vingts à l'heure, en tout cas ! Dans un dépassement, il ne faut pas traîner...

Mon père, non, il n'a pas changé sa conduite. De toute façon, j'estime qu'il conduit très bien... vite mais bien... Ma mère, je la disputais déjà avant. Elle conduit très mal, donc ça n'a rien changé. Moi, j'aime bien avoir une conduite jeune, mais alors elle, c'est brutal, elle est en sur-régime, sous-régime... une femme au volant ! Comme il est assez strict avec moi, avec mon père je conduis à sa façon et ça ne pose pas de problème. J'adapte ma façon de conduire suivant la personne qui est avec moi !

Les rendez-vous pédagogiques, c'était une heure en voiture et deux heures de théorie. C'est surtout un contrôle de l'évolution de notre conduite. Non, mes parents ne sont jamais venus, ils sont trop pris par leurs occupations. En salle, on parlait de la vitesse, les assurances, l'alcool... Oui, c'est utile, la conduite surtout. Le code, c'est un peu long.

J'ai un peu d'expérience. C'est l'avantage de la conduite accompagnée... c'est aussi l'inconvénient, car je me sens sûr de moi et je trouve que je roule bien assez vite ! Pour moi, il y a deux avantages : j'ai pu conduire à seize ans et j'ai pris de l'expérience avec les parents. La réussite, c'est surtout l'accompagnement. Les former... non, ce n'est pas la peine, l'expérience, ils l'ont acquise tout au long des années de conduite. Se passer de l'auto école et apprendre directement avec les parents... non, car ils ont oublié plein de trucs : les rétroviseurs, tout ça... c'est vrai, il faudrait peut-être leur rappeler !

Ludovic, 18 ans, cuisinier.

Mon père travaille dans une usine de forge et ma mère reste à la maison. C'est mon père qui m'a proposé de faire la conduite accompagnée, qui m'en a parlé, et j'ai accepté car ça m'intéressait. Ça m'a étonné, car avant, il me disait que si je voulais passer le permis, je devrais me débrouiller... donc, je n'avais pas trop les moyens. Quand il me l'a proposé, j'en ai profité ! Avant, j'en avais entendu parler. Donc je me suis dit que oui, ce ne serait pas mal. Surtout à seize ans, conduire, c'est peut-être mieux que de rester en mobylette. Lui, c'était surtout au niveau de l'assurance, et aussi qu'on sait mieux conduire après, quand on a son permis, qu'on nous laisse tout seul en voiture et qu'on peut nous faire confiance en nous prêtant la voiture. L'avantage, c'est que je sais mieux conduire que si je l'avais passé normalement. Au niveau de l'assurance, aussi, je paye moins cher ! J'ai plus facilement aussi la possibilité de trouver une assurance...

En auto école, j'ai fait vingt leçons, pile, vingt et j'ai repris deux autres leçons pour passer la conduite. J'ai eu mon code à la deuxième fois, la conduite du premier coup. C'était léger, je n'osais pas conduire, je n'étais pas sûr de moi, tout au début !

Pendant la conduite accompagnée, j'ai parcouru quinze mille kilomètres. C'est beaucoup, mais j'aimais bien conduire, donc ça allait. La voiture, c'est une Renault 21 diesel. On ne sortait pas exprès, mes parents me disaient « voilà, aujourd'hui on va à Châlon, tu viens ? », je disais « oui, oui mais je conduis... », donc ils me laissaient le volant. Par exemple, on descendait à Clermont, à Dijon dans la famille, ou même à Lyon, ils me laissaient le volant tout le temps. Si j'allais avec eux, c'était surtout pour conduire ! Ils le savaient, ils me proposaient et je conduisais. Je roulais avec mon père et ma mère... Au début, ma mère pas trop, car elle n'était pas trop rassurée. Mais après, c'était plus ma

mère que mon père. Avec elle, la conduite s'est bien passée. Mon père au début c'était plus pour regarder comment je conduisais et après c'était ma mère. Comme il avait vu que je conduisais bien et que je roulais sans problème, il a voulu se rassurer et après il a laissé faire... Les erreurs, oui, ils me le disaient tout de suite. Par exemple : une priorité que j'avais oubliée de faire, ils me le faisaient voir tout de suite ! Après, ce serait difficile, si on me dit : « tu te souviens ? ». Je fais : « non, non, je ne me souviens pas ! ».

Les règles, la vitesse, je les respectais car il y avait mon père à côté de moi, donc je n'allais quand même pas faire un excès. Il faut respecter et je pense que ce n'est pas un mal, c'est peut-être mieux. Le truc que moi j'ai trouvé embêtant, c'est quand j'arrivais à trois ou quatre mois avant dix-huit ans, je commençais à en avoir marre d'être tout le temps avec mes parents. Donc là, j'ai vraiment, vraiment trouvé long. Quand je voulais aller quelque part, j'étais obligé de dire : « tiens, maman, viens avec moi. » J'étais tout le temps obligé de demander qu'il y ait quelqu'un qui vienne avec moi... là, j'ai commencé à y trouver long.

Lui, il n'a jamais été trop violent au niveau de la vitesse. Parfois, lui, il me faisait des corrections et moi je lui disais : « non, à l'auto école on m'a appris comme ça ! ». Par exemple : le pied sur l'embrayage. Lui, il n'a jamais été d'accord. Il veut qu'on attende au feu rouge au point mort en lâchant le pied gauche. Quand il tient son volant d'une main, moi je lui fais : « les mains, c'est au-dessus avec un écart raisonnable... ». Il n'était pas trop d'accord... Il n'a pas changé sur ces points là ! Sinon, mon père, je pense qu'il conduit bien. Les rendez-vous pédagogiques, oui, on y a été. La première fois, ma mère et la deuxième fois, mes deux parents. On a déjà passé la réunion. C'est-à-dire avec toutes les personnes présentes, on a parlé. C'est surtout les parents qui parlaient : voir si on n'avait pas pris trop de défauts, si on respectait. En fait, c'est les parents qui expliquaient la conduite de leur enfant. Après, des discussions sur les ronds-points : les parents et le moniteur ne sont jamais d'accord ! Après, c'était la conduite, pour voir les défauts. Moi, c'était la main sur le levier de vitesses, le volant d'une main... je le tenais trop en bas. Le reste ça a été... Oui, c'est utile pour mettre tout le monde d'accord.

La voiture, pour moi, c'est un moyen de locomotion. Maintenant, je m'en sers aussi par plaisir... la liberté, être autonome... La vitesse, moi, non... j'aime mieux mettre trois heures pour aller à Lyon que mettre une heure et puis avoir un accident. Maintenant que j'ai le permis, je ne roule pas plus vite, parce que j'ai été habitué à rouler selon les normes. Les limitations « jeune conducteur », je ne les respecte pas car j'estime que je l'ai fait pendant deux ans, quatre ans, ça fait trop long. Sinon, toutes les autres règles, je les respecte.

Autrement, non, dans l'ensemble, ça marche très bien. Le principal avantage, c'est les quinze mille kilomètres, ce ne sont pas les parents, c'est surtout la conduite... c'est nous qui jugeons notre conduite... on voit ce qui va se passer, on intervient nous-même, on se fait nous-même à la conduite ! Bon, les parents sont là pour nous guider, mais après c'est nous qui faisons notre conduite. On se met nos petites idées. C'est la conduite qui fait beaucoup !

Pour certaines personnes, ça devrait être utile de les former. Moi je vois, j'ai un voisin qui fait la conduite accompagnée. Son père lui donnait plutôt les mauvaises habitudes,

que lui il prenait les bonnes. Moi, mon père, je lui donnais plutôt ma loi. C'est sûr, pour certaines personnes, ils feraient bien de faire les rendez-vous pédagogiques avant de commencer pour que les parents prennent l'initiative de bien faire conduire leurs enfants ; pas leur donner de mauvaises habitudes... c'est sûr que ça serait bien !

Christophe, 20 ans, étudiant.

Je suis étudiant à Annecy en mesure physique. Mon père est cadre commercial dans une entreprise de contre-plaqué et ma mère donne des cours d'Anglais à des jeunes, des cours particuliers. L'initiative de faire la conduite accompagnée, c'est un peu tout le monde... mes parents... moi... sachant que mes parents, ça les avantageait... au niveau des assurances, évidemment ! Moi, ça m'intéressait aussi, vu que j'ai toujours aimé conduire. A l'école, j'avais aussi pas mal de copains qui le faisaient et je trouvais ça bien. Je pense qu'avec ce système, on a son permis beaucoup plus facilement... et on est plus à l'aise sur les routes une fois qu'on est tout seul. Oui, on est plus à l'aise dans les interventions, les réflexes... tout ce qui touche à la conduite. En fait, dans sa tête on est mieux, on peut conduire avec l'autoradio parce qu'on a l'habitude. Moi j'aime la musique, je conduis tout le temps en musique...

La formation : j'ai passé mon code avec une bonne quinzaine d'heures, je pense... je l'ai eu du premier coup. Après, j'ai fait mes vingt heures de conduite. On m'a donné une attestation et j'ai pu partir en conduite accompagnée. Je pense que la formation était bonne. Moi, j'étais bien encadré.

Avec mon père, parfois, on sortait exprès pour faire de la route : les routes sont jolies dans la région, on en profitait pour rouler. D'autres fois, c'était à l'occasion de parcours. Je suis allé à Nice, j'ai fait une partie du voyage, ou alors quand j'étais à l'internat, il y avait trente kilomètres. Je conduisais à l'aller et au retour, c'est toujours ça de fait, en fait. Ou alors, quand ma mère devait aller en ville, c'était moi qui l'accompagnais. Je conduisais avec les deux, sur la Clio ou la Safrane. Sur les quatre mille kilomètres, ils ne sont jamais intervenus. On n'a pas eu de frayeurs... C'est depuis que j'ai le permis que j'ai eu chaud plusieurs fois ! Mon père est un excellent conducteur, sans vanter ses mérites. Il conduit très bien. Il voulait faire des rallyes... Il n'a pas peur de la vitesse, avec lui, je pouvais dépasser un peu... je roulais à cent, cent dix... Moi aussi, je voudrais faire des rallyes mais je n'ai pas les moyens... Plus tard, sûrement ! Les frayeurs que j'ai eues ? C'était surtout une fois : on était trois dans la voiture. Je discutais avec la copine derrière, en la regardant dans le rétroviseur, tout à coup, elle me dit de regarder devant. Quand j'ai « scotché » les yeux sur la route, il y avait une caravane en plein dans la file. Grand coup de frein et on n'a plus rien dit pendant vingt minutes... ça refroidit !

Les rendez-vous pédagogiques, on a fait les deux ; c'est ma mère qui est venue, on était trois dans la voiture : ma mère, le moniteur et moi. On a fait comme une promenade d'auto école, quoi ! Une leçon, sauf que là, c'était moi qui avais les commandes et il me disait : « Tu vas là, tu fais ceci, tu fais celà ». En salle, on nous fait des rappels sur l'alcool, sur les dangers, la vitesse...Les accidents... Il y avait un autre jeune avec son père et on parlait des difficultés rencontrées en roulant avec les parents. Rien de bien méchant, au fond ! Oui, c'est utile, surtout pour passer l'examen.

L'avantage, c'est tout de suite après le permis. On était toute une bande à passer le

permis. On était deux à avoir fait la conduite accompagnée et deux à ne pas l'avoir fait : ça se voit... Surtout par exemple, quand on sort d'un stop, il y a moins d'hésitation. Au point de vue mécanique, ça se sent aussi : les virages, les freinages sont plus saccadés. Le nombre de situations qu'on a vécues font qu'on est plus à l'aise et je suis persuadé que c'est un plus pour la sécurité. Le principe de la réussite de la conduite accompagnée c'est qu'on est deux ans accompagné par ses parents, car la formation est la même dans les deux cas. L'auto école qui nous enseigne des choses justes, on ne prend pas de mauvaises habitudes ; ensuite les parents qui nous font partager leur expérience...

Cédric, 19 ans, étudiant.

Je suis étudiant en Deug A, c'est à dire maths, physique et chimie. Je voudrais faire chimiste dans la police. Ma mère ne travaille pas. Mon père est employé à France Télécom. Mon père m'a parlé de la conduite accompagnée quand j'avais dix-sept ans. J'ai réfléchi un peu, j'étais déjà intéressé pour conduire, ça me plaisait bien donc je me suis dit : « pourquoi pas ? » C'est une bonne méthode. Mon père, lui, trouvait que c'était mieux de faire des kilomètres, avant, avec eux, pour voir un peu comme on conduit, ça le rassure un peu. Les avantages, moi, en ce qui me concerne, quand je compare avec les autres, j'ai fait de nets progrès sur l'anticipation, dans certaines situations. C'est à dire qu'on voit mieux les choses, on ne se limite pas seulement à la route, aux panneaux, comme à l'auto école. Au niveau du champ visuel, on voit plus grand, on va chercher d'autres informations. Et ça, c'est la période de conduite accompagnée qui l'apporte.

A l'auto école, j'ai passé mon code. Après on a fait vingt heures de conduite. Bon, ils n'ont pas jugé utile de m'en faire prendre quelques unes de plus. J'avais les bases, mais je n'étais pas fier, surtout que je n'avais jamais conduit avant d'apprendre à l'auto école.

Ensuite, j'ai roulé sur une Renault 5 essence, avec mes deux parents. J'ai parcouru à peu près quatre mille kilomètres en tout. C'était comme ça, à l'occasion. On a tout fait, la pluie, la nuit, le brouillard. La neige, non, ça ne s'est pas présenté. Quand on sortait, je faisais cinquante ou soixante kilomètres. J'ai même fait de longs voyages, quand on partait en vacances. Une fois, j'ai fait six cents kilomètres, j'ai conduit jusqu'à Oléron : on est content d'arriver, mais ça va. Ca a duré un an, jusqu'à dix-huit ans et demi, car en une année, je n'avais pas fait le nombre de kilomètres qu'il fallait ! Je n'étais pas pressé d'avoir mon permis, vu que j'étais étudiant, je n'en avais pas vraiment l'utilité. En fait, ça revient au même, commencer à seize ans et terminer à dix-huit.

C'était plus souvent avec mon père, vu que c'est lui qui a décidé. Il voulait vraiment être rassuré par lui-même. Ce qui est bizarre, c'est qu'il veut être rassuré, mais au départ, il ne l'est pas tellement ! En fait, bien qu'ils veuillent qu'on fasse la conduite accompagnée, ils acceptent mal qu'on prenne leur voiture comme ça. Je ne sais pas, c'est peut-être le fait de se retrouver à côté, on a l'impression qu'ils vont freiner à notre place. Dès que quelque chose clochait, même dans les manipulations, mon père me le disait tout de suite. Il avait plutôt tendance à me prévenir avant que les choses arrivent, avant la situation, ce qui n'est pas bien ! Me prévenir avant, même quand je connais : « Attention, là bas, fais ceci, fais cela », ce qui fait que moi, j'appliquais à la lettre. A mon avis, ils font ça car je pense qu'ils ont peur, c'est tout ! Alors que moi, au contraire, j'aime bien aller dans des endroits où je ne connais pas tellement et prendre l'initiative, quoi,

d'aborder le sujet. Au début, j'étais souvent frustré pour ça, après, ça arrivait moins souvent.

Ce que mon père me reprochait le plus, c'est de ne pas anticiper assez. Quand j'étais derrière une voiture, il trouvait que j'étais trop près. Il me disait de freiner plus tôt, de rester loin, il anticipait un peu trop à mon avis. C'est stressant ! Les limitations de vitesse, mon père les respecte en ville, sur autoroute, mais pas sur les nationales ou les départementales. Là, il roule à cent dix, cent vingt kilomètres à l'heure. C'est ce qu'on faisait en conduite accompagnée. Vers la fin, j'ai trouvé le temps un peu long, toujours sortir avec les parents ! Actuellement, mon frère le fait et il voudrait bien que ce soit moi qui l'accompagne. On devrait avoir le droit de le faire. Mes parents n'avaient pas fait la conduite accompagnée, donc ils ne connaissaient pas vraiment la méthode. Je crois qu'il faut trois ans de permis de conduire. On pourrait revoir ça pour ceux qui ont fait eux-mêmes la conduite accompagnée. On a l'expérience, on est passé par là, on pourrait être accompagnateur. Quand mon père conduisait, je lui disais toujours ce qui n'allait pas, car il conduit à sa façon, ça n'a rien à voir avec l'auto école ! Alors, quand il me fait des remarques, ça fait bizarre. Maintenant, ça va mieux, il a été mon accompagnateur, il a vu les manières qu'il faut avoir, ça se répercute sur mon frère et ça se passe bien.

J'ai fait les deux rendez-vous pédagogiques. Il y a une partie en voiture et une partie théorique. On était deux jeunes avec les parents. On repasse des diapos, des trucs comme ça. On fait un topo sur l'alcool, un autre sur la vitesse. Non, non, nous on écoute, c'est tout. On peut poser des questions, mais en fait, tout le monde écoute, c'est tout. Après, on va faire un tour en voiture, avec le moniteur pour voir comment ça se passe. Pour moi, ça allait bien, je n'avais pas de mauvaises habitudes. Le volant, un peu, mais j'ai rectifié ça très vite ! Utile ? Je ne sais pas, j'ai trouvé le temps long, une après-midi entière à chaque fois, ça fait beaucoup.

Le permis, je l'ai eu du premier coup, sans reprendre des leçons supplémentaires, ça s'est bien passé. Habituellement, je ne roule pas trop vite, il est clair que je ne respecte pas les limitations « jeune conducteur », mais je n'exagère pas. De toute façon, j'ai une petite voiture, je suis assez limité. Sur certaines parties en ligne droite, c'est vrai, c'est assez difficile. Moi, je ne regrette pas d'avoir fait ça, car je vois des copains qui ont appris à dix-huit ans, ils n'ont pas la notion du risque. Ils conduisent, on a l'impression qu'ils sont seuls sur la route ! Même au niveau de l'attention, ce n'est pas ça, ils sont trop distraits, pas assez centrés sur leur conduite.

Pour améliorer le système, il faudrait peut-être que les parents passent plus de temps avec nous et le moniteur. S'ils assistaient à la formation initiale, ce serait bien. Au niveau du code, ça va. Pour la conduite, ils auraient peut-être un stage à passer, juste pour des conseils. La formation initiale, c'est appliquer à la règle ce qui se passe ailleurs, en formation traditionnelle ; il faudrait peut-être trouver un autre système !

Jacques, 19 ans, étudiant.

Je passe le permis de conduire aujourd'hui, j'ai un livret de formation traditionnelle. J'ai demandé à la Préfecture de transformer le livret de conduite accompagnée en livret normal. Mes parents... ma mère, elle reste à la maison, mon père il est VRP, il a une grosse voiture, une 605 PEUGEOT, il roule beaucoup, il fait beaucoup de kilomètres, je

ne sais pas moi, peut-être cent-vingt-mille par an. Il route très très vite, mais bon, c'est un pro. Il a les réflexes. Au début, on avait choisi de faire la conduite accompagnée ensemble, mes parents et moi. J'ai fait les vingt heures à l'auto-école et j'ai conduit pendant un an avec mon père. On a parcouru environ deux-mille kilomètres. J'ai assisté à un rendez-vous pédagogique, mon père était venu. Et puis j'en ai eu marre, je ne voulais plus conduire avec lui, j'ai laissé tomber le système. J'ai préféré

attendre d'avoir l'âge de passer l'examen pour pouvoir conduire tout seul. Je n'ai pas conduit pendant à peu près un an. Là, j'ai repris quelques heures de conduite à l'auto-école pour être aux normes pour décrocher l'examen. Le moniteur, lui, il dit des choses, on est obligé d'écouter, sinon on n'a pas le permis.

Oui, oui, ça s'était bien passé, mais bon... C'est vrai que quand on est jeune comme nous, rouler avec les parents, c'est pas terrible. Moi, je veux conduire ma voiture et aller où je veux, quand je veux, sans avoir les parents sur le dos. Si on roule, c'est qu'on est adulte, c'est justement pour être libéré, par comme à la maison...

Merci, maintenant, je vais pouvoir emmener les copains, justement, on a prévu une balade en Allemagne ce week-end.

Pour améliorer le système, je ne sais pas, non... Je connais des jeunes qui ont été au bout, ils ont fait toute la conduite accompagnée. Mais quand même, pour eux aussi il y avait du tirage. Ca doit pas être fait pour tout le monde, il y a certainement des gens, ça leur convient bien, ils s'entendent peut-être. Et d'autres, bon, c'est pas la peine... Non, j'ai pas envie d'en parler... J'avais envie d'arrêter, c'est tout.

Mathieu, 19ans, sans profession.

J'ai changé la formation, j'ai quitté la conduite accompagnée et j'ai transformé mon dossier en conduite normale car, pour ma part, je pense qu'avec les parents, on n'apprend rien du tout. A part crier, et affirmer qu'ils ont raison, comme à la maison, ça va pas plus loin. J'ai préféré tout arrêter. J'ai fait trente deux heures de conduite, et en fait... Rien du tout ! Aujourd'hui, j'ai même raté mon permis de conduire.

Benjamin, 18 ans, étudiant.

Mes motivations au départ, ce n'était pas vraiment la sécurité. J'ai voulu faire la conduite accompagnée surtout pour un phénomène de mode. Étudiant à Dijon, tous mes copains conduisaient avec leurs parents. C'est surtout pour faire comme tout le monde et pour pouvoir aussi conduire à 16 ans que je me suis lancé dans ce système. La conduite accompagnée c'est bien, c'est mieux que l'auto-école car les moniteurs... C'est trop... Ils en font trop. Avec eux il n'y a rien qui passe, c'est toujours le clignotant, le rétroviseur, le coup d'oeil direct, ils ne laissent rien passer, il faut être très attentif. Dans la vie, dans la conduite normale, c'est pas du tout comme ça, on roule...

Donc j'ai déjà passé le code, et ensuite j'ai fait 21 heures de conduite, et à partir de ce moment là, le moniteur a estimé que j'étais capable de conduire avec mes parents, ou avec des gens de la famille, en conduite accompagnée.

Mon père est attaché commercial à Shell, et ma mère est institutrice, mon père conduit relativement raisonnablement, peut-être un peu vite sur autoroute, mais ça dépend encore... en général il est relativement prudent, et ma mère elle conduit

lentement, elle n'est pas très sûre d'elle en voiture. Elle est même loin d'être sûre d'elle, et ça fait qu'elle conduit vraiment on ne peut plus prudemment on va dire. J'ai conduit avec les deux, mais ils n'ont pas du tout la même pédagogie. Je dirais que le point négatif c'est que les parents ne sont pas vraiment éduqués pour être « moniteur », au début c'est pas toujours facile parce-que bon ils n'ont pas la double commande donc même si j'avais fait 21 heures de conduite, j'étais pas totalement néophyte. Ils avaient un peu peur, surtout mon père : il est naturellement anxieux, il était un peu sur le qui-vive à chaque fois qu'on prenait la voiture. Il n'avait pas trop confiance, c'est sûr qu'il y a un petit stress qu'apporte le passager, petit à petit ça se tasse. Ma conduite, oui, je la calque un petit peu sur la personne qu'on a à côté quand même, parce-que... par exemple, avec ma mère, c'est clair qu'elle a peur de la vitesse. Avec elle je suivais scrupuleusement les

limitations. Mon père lui il a surtout peur des accrochages, des choses comme ça, donc à la limite si je vais un peu plus vite que la normale, dans des conditions encore raisonnables, si je vais un peu au-delà, c'est pas ça qui va le déranger car lui-même il le fait, donc c'est vrai qu'on a pas la même conduite avec l'un ou avec l'autre. J'ai conduit sur une Saxo avec ma mère, et sur une Xantia avec mon père.

J'ai fait beaucoup d'autoroute, mais on essayait quand même de panacher, on a fait un peu de tout, de l'agglomération, de la nationale, de la montagne, j'ai parcouru environ 7.000 Kms. Au début c'était surtout le sempiternel « attention », qui font plus stresser qu'autre chose, ou « fait gaffe là », et puis après on en a discuté et il me disait avant : là fait attention, ça risque de freiner. A la limite c'était bien dans un sens, parce-que c'était fait en amont, mais par contre j'avais peur que ça m'assiste un peu dans le sens où c'était lui qui me disait où étaient les dangers, donc ce n'est pas moi qui les percevais, et donc j'avais peur que moi lorsque je serai seul sur la route, est-ce que je serai capable véritablement de les percevoir, parce-que j'avais peut-être pas aiguisé ça en conduite accompagnée. Il essayait des fois de me laisser faire, mais ce n'est pas facile.. Comme je dis, ils ne sont pas éduqués pour faire ça, c'est pas leur métier. Bon c'est difficile de les changer, en un an, c'est des habitudes qu'ils ont. Ca dépend de leur caractère. Ma mère, si je respectais les vitesses, elle ne faisait pas trop attention au reste. Disons qu'elle me faisait confiance, il n'y avait pas trop de pédagogie dans sa démarche.

Les rendez-vous pédagogiques ça a permis quand même d'enlever pas mal d'idées reçues aux parents. Moi je passais une heure de conduite. Le moniteur me demandais surtout comment ça se passait tous les deux, s'il y avait une bonne entente, si on arrivait à bien fonctionner. Il y avait déjà quelques mauvaises habitudes qui commençaient à s'ancrer, comme les mains dans le volant par exemple, ça ça doit être un classique je suppose... J'avais pris une petite mauvaise habitude qui venait de mon père, c'est en arrivant au feu de se mettre au point mort quand on n'est pas arrêté, pas toujours contrôler bien soigneusement quand on met le clignotant, changer de file, des choses comme ça.

On avait eu une vidéo de sensibilisation sur le port de la ceinture, sur les dangers de l'alcool, avec les parents on avait eu cette vidéo, et puis on avait eu un cours avec un moniteur sur la façon de franchir les ronds-points. Ca permettait aux parents de se remettre en question, car ils ne sont pas toujours au point. Ce que je reprochais à mon père, c'est que quand il sortait de l'autoroute, on m'avait dit en auto-école on essaie dans

la mesure du possible de ne pas ralentir avant d'entrer dans la voie de décélération, afin de ne pas ralentir la circulation derrière. Lui, souvent il freinait avant. Moi je lui reprochais ça, il disait « non moi je ne veux pas prendre de risque », il n'arrivait pas à croire. Quand on en a parlé pendant les rendez-vous, ça a permis de clarifier un peu les choses. Il y avait aussi le fait que je trouvais qu'il ne mettait pas suffisamment tôt les feux de croisement quand il commençait à faire un peu plus sombre. Il faisait la remarque : « De toutes façons, moi je vois bien ». Comme le moniteur lui a dit, ça ce n'est pas le problème, que vous voyez bien c'est une chose, mais il faut essentiellement être vu par les autres automobilistes, ça c'est un facteur qu'il n'avait pas envisagé. Il s'est aperçu qu'il avait fait une erreur.

Quand on retourne à l'auto-école, ou le jour de l'examen du permis de conduire, on conduit différemment. Le principal problème, c'est qu'en un an on a déjà le temps d'avoir quelques automatismes, quelques défauts, forcément, donc le jour du permis, il faut être irréprochable à tous les niveaux. On a véritablement beaucoup de contraintes le jour du permis, il y a des choses qu'on pense qui sont vraiment fastidieuses, et une fois qu'on a le permis, on se sent un peu libéré. D'un autre côté, on est peut-être un peu plus négligent, parce-que c'est peut-être un phénomène de rejet de certaines choses qui nous agacent, de faire sans cesse. On pense qu'elles sont contraignantes.

Ca fait un an que j'ai le permis de conduire, j'essaie d'adapter ma conduite suivant les conditions... Ca dépend dans quel état d'esprit je me trouve, il y a des fois où sur autoroute je vais être tout-à-fait... je n'aurai pas envie d'aller vite, je ne vais pas dépasser le 120, puisque ça va m'agacer d'aller au-delà, et puis il y a des jours, où je suis un peu plus speed, et je vais dépasser allègrement les 130.

Je pense que globalement la conduite accompagnée c'est positif par rapport à des gens qui passent le permis classique, on a quand même indéniablement une expérience qui est plus importante... on a une expérience que eux n'ont pas... Juste en auto-école. C'est appréciable. Les petits défauts c'est que on développe des automatismes qui ne sont pas forcément bons, par exemple, les mains dans le volant, se mettre au point mort quand on n'est pas arrêté... C'est vrai qu'on est plus à l'aise, donc on a l'impression d'être plus sûr de soi. Dans certaines situations ça peut-être un avantage, mais quelquefois on peut peut-être surestimer ses capacités.

Je pense qu'il faudrait un peu plus éduquer les parents. Donc avant de commencer la conduite accompagnée, leur faire des rendez-vous pédagogiques. Pour mes parents, il y en eu trois. Trois sur un an, je trouve que ce n'est pas assez. Il faudrait qu'ils soient beaucoup plus informés sur leur rôle pendant la conduite accompagnée. Quand on commence la conduite accompagnée on a un livret, mes parents eux ils ne l'ont même pas lu. S'ils avaient des rendez-vous avec une personne avec qui ils puissent discuter, ça serait plus constructif, ça serait plus concret, et ça permettrait, pendant un an, de moins développer de défauts, et d'être beaucoup plus constructif. Les parents et le jeune seraient plus en relation, il y aurait moins de clivage, de différence. Parce-que souvent les parents ont des idées arrêtées, des idées préconçues, et puis c'est difficile pour eux de donner raison à leur fils qui n'a même pas le permis encore. Il me disait « **Moi j'ai le permis depuis plus de 20 ans, tu ne vas pas m'apprendre** ». C'est un argument qu'on peut difficilement contredire, et qui pourtant ne vaut pas réellement quelque chose. Il

faudrait les informer sur le rôle qu'ils ont réellement à jouer pendant la période de conduite accompagnée.

Charlotte.

Mon père travaille dans le bâtiment, et ma mère est à la maison, j'ai plusieurs frères et soeurs, elle a de quoi faire. Mes parents conduisent tous les deux, mais pour aller à l'école, plus jeune avec mes frères et sœurs, nous allions à pied. Ensuite pour aller au collège, c'était plus loin, mon père n'était pas disponible à ces horaires, et ne pouvait m'emmener, et ma mère avec les petits ne pouvait non plus se déplacer pour les plus grands, alors j'ai eu un vélo, j'aurais bien voulu une mobylette, ou un scooter, mais ils craignaient, car il fallait circuler en ville. Enfin bref, j'aurais bien voulu pouvoir me déplacer motorisée.

J'ai passé toute mon enfance en Bretagne, nous habitons une grande ville, mais nous allions presque tous les week-ends chez mes grand-parents paternels qui habitaient dans le pays bigouden, près de la mer. Un coin très sauvage. Pour y aller, c'était tantôt mon père tantôt ma mère qui conduisait. Plus souvent mon père. En fait ma mère conduisait beaucoup moins, presque seulement pour aller faire des courses, quand les deux étaient là, c'était presque toujours mon père qui conduisait. Ensuite sur les dunes, parmi la lande, mon père me laissait conduire, ainsi que sur les plages, une fois que la mer était retirée, le sable fin bien durci, nous pouvions y circuler en voiture, nous avons l'impression d'être loin du monde sur ces étendues désertiques, et c'est sans risque que j'apprenais à manipuler la vieille deux CV ou la 4L sur les conseils de mon père.

C'est moi qui ai demandé à faire la conduite accompagnée. Bien sûr il fallait que mes parents soient d'accord, car financièrement, ce sont eux qui assuraient, j'étais apprentie, je ne gagnais pas suffisamment. J'avais donc déjà appris à manipuler la voiture, et c'était un plaisir, et j'avais hâte de pouvoir conduire, d'avoir mon permis. Pour moi le plus tôt serait le mieux. Mon père sait qu'il peut me faire confiance, que je suis modérée et prudente.

Je peux ainsi emprunter la voiture des parents quand ils n'en ont pas besoin, par exemple le soir, ainsi ils n'ont pas à venir m'emmener et me chercher quand je suis de sortie, ce qu'il faisait par exemple quand j'allais au cinéma. Il préférerait cela plutôt que de me voir aller dans la voiture de copains ou copines. Il y a aussi la prime d'assurance qui est sensiblement plus intéressante quand on a fait la conduite accompagnée.

La formation initiale s'est bien passée. Pour le Code ça a été tout seul, je connaissais bien les panneaux depuis déjà longtemps, toute gamine en fait, car il y avait à la maison un jeu dans lequel il y avait le Code de la Route et auquel on jouait souvent, c'est rentré sans qu'on s'en aperçoive pour moi et aussi mes frères et sœurs. J'ai aussi bûché le bouquin à la maison bien sûr. Les leçons de Code ça a permis surtout de s'acclimater au système, de voir comment ça fonctionne. Vingt heures de leçons de conduite en formation initiale, pour moi, j'ai trouvé que c'était trop. Évidemment ça changeait de conduire sur la route. J'ai eu un vieux moniteur et j'avais l'impression que ça traînait, de ne pas apprendre grand-chose à chaque leçon. Enfin bref... Cela peut paraître prétentieux, mais je sais qu'il faut bien des normes, pour certains c'est trop, et pour d'autres, je suppose pas assez.

J'ai surtout conduit avec mon père. Je pense que ma mère était plus craintive, et ne cherchait pas beaucoup à m'accompagner. Mon père par contre me laissait le volant à chaque occasion. Il paraissait très en confiance. Si un jour je fais la conduite accompagnée à mes enfants, j'espère que je serai aussi sereine que lui à côté d'un conducteur novice. J'ai fait à peine plus que les trois mille kilomètres demandés, car sur semaine ce n'était que de temps en temps et de petits trajets, de la ville. Le week-end, en sortie nous n'allions pas très loin, cinquante kilomètres de distance maximum, enfin cent aller-retour, pour aller chez mes grand-parents, d'abord de la belle route, des quatre voies, il n'y a pas d'autoroute en Bretagne, puis quelques kilomètres avant d'arriver de la petite route, et en arrivant carrément un chemin dans la lande, un coin perdu, impossible à trouver quand on ne connaît pas.

J'étais et je suis très sûre de moi au volant. Pourtant, je n'ai pas l'impression que c'est de l'inconscience. C'est vrai que quand on sent la personne à côté en confiance, on prend confiance soi-même. Si bien que la conduite accompagnée s'est très bien passée, à part quelques petits défauts qu'il a fallu que je corrige. Par exemple, les regards sur la droite et aussi la gauche en déboîtant, j'avais tendance à ne me servir que du rétroviseur intérieur, et puis aussi la conduite dans les ronds-points, mes parents ne savent pas comment les appréhender, il a fallu que je leur dise, et que moi-même je fasse attention, aux placements, aux clignotants. J'ai l'impression que moi aussi je leur ai appris certaines choses. Mon père me faisait des remarques, calmement. Ma mère, elle par contre ne disait jamais rien, elle semblait passive ou dépassée, ou serrait les fesses, je ne sais pas. Avec elle je n'avais pas l'impression d'apprendre quelque chose, j'aurai été toute seule, c'était pareil.

Les rendez-vous pédagogiques se sont déroulés en présence de mes parents. Une heure en conduite pour évaluer le niveau que j'avais pu acquérir, et deux heures en salle, toujours en présence de mes parents, et d'autres jeunes conducteurs avec leur père ou mère. Le moniteur a parlé de la vitesse, de l'alcool, de la sécurité routière en général, des assurances. A moi ces rendez-vous ne m'ont pas apporté grand-chose. Peut-être à mes parents. Ils étaient présents et ont posé quelques questions, discuté un peu. Il y a eu quelques anecdotes des personnes présentes. Oui, ils ont quand même leur utilité, mais ne sont pas assez approfondis. On est un peu sensibilisé par rapport à la vitesse et à l'alcool. On apprend quelques trucs au sujet de l'assurance.

La conduite accompagnée pour moi j'ai trouvé cela très bien. J'ai d'abord pu conduire plus tôt, autorisée légalement disons, car j'avais conduit un peu avant. Avec mes parents, les connaissant bien, je pouvais me permettre plus qu'avec le moniteur, et ainsi prendre plus d'assurance. L'apprentissage s'est donc fait dans de meilleures conditions. Il faut dire que j'avais aussi la chance d'avoir des parents qui sont assez respectueux du Code de la Route, et des autres usagers de la route. Par contre, quand je vois certains parents conduire, je me demande ce que ça donne si leurs enfants les copient et reproduisent leurs mauvaises manières. Je pense que c'est peut-être la crainte à avoir dans ce système.

Pour améliorer, je pense qu'il faudrait peut-être plus de rendez-vous pédagogiques moins « bla-bla », et aussi que les parents aient une petite formation avec le moniteur, avec ou sans nous, pour avoir des conseils pour la conduite et une remise à niveau pour

le Code.

Fabien, 18 ans, étudiant.

Je suis étudiant, je viens d'avoir mon BAC, et je veux préparer un DEUG Sciences et technologies. Je suis attiré par l'informatique, et j'aimerais y faire carrière. Mon père est contremaître dans une laiterie, et ma mère vendeuse dans un magasin de prêt à porter.

Mon père a son permis depuis tout jeune. Ma mère elle ne conduit pas, elle n'aime pas ça. Elle a eu son permis jeune aussi, mais ne conduit jamais. Elle va travailler à pied, et pour faire le plus gros des courses, mon père est toujours là, pour les ballades c'est pareil. Alors finalement elle n'en a pas besoin. D'ailleurs, si maintenant elle avait à conduire, il faudrait certainement qu'elle reprenne des leçons en auto-école, ou alors peut-être avec mon père.

C'est mes parents qui m'ont proposé de faire la conduite accompagnée, ça m'a fait plaisir car j'y avais pensé avant, mais en fait ma mère est bien contente que je puisse conduire, ça va ainsi permettre de partager entre mon père et moi pour la mener où elle en aura besoin, car elle n'a vraiment pas l'intention de s'y remettre, elle est habituée comme ça. J'ai commencé la formation initiale à seize ans. J'ai passé mon Code avec quelques heures et fait les vingt heures de conduite minimum, c'était sur une 205. L'auto-école m'a délivré une attestation pour que je puisse faire la conduite accompagnée.

J'ai trouvé que c'était juste ce qu'il faut pour que je me sente suffisamment rassuré pour prendre le volant. J'ai fait à peu près quatre mille cinq cents kilomètres. De la ville, de la campagne, des petites routes, et de l'autoroute. Quand il devait aller quelque part, mon père profitait de me demander de l'accompagner pour que je conduise. Quand nous sommes partis en vacances par exemple, il m'a laissé conduire une bonne partie du trajet.

J'ai fait toute la conduite accompagnée avec mon père, avec la Safrane. C'est un peu gros comme voiture, mais tellement confortable qu'on ne sent pas la vitesse. Sur l'autoroute par exemple, mon père était toujours obligé de me dire de faire attention à ne pas dépasser la vitesse. Ça s'est très bien passé. Mon père a l'habitude d'avoir des employés sous ses ordres, et de diriger les opérations d'une manière claire et précise, de plus il conduit bien, enfin à mon avis. Il me disait tout de suite ce qui n'allait pas calmement sans me stresser.

Les rendez-vous pédagogiques, j'ai trouvé ça très bien. Une partie dans la voiture, mon père, le moniteur et moi, un peu comme une leçon auto-école. Un contrôle. Ça s'est très bien passé, je n'avais pas pris de mauvaises habitudes, et l'autre partie en salle. J'ai trouvé cela super intéressant. On nous a parlé sécurité, en fait on nous a sensibilisé sur les dangers au volant, comme la vitesse, l'alcool. En plus il y avait avec nous quatre autres jeunes en conduite accompagnée, trois avec un de leur parent, et le quatrième ses deux parents. Il y a eu des discussions. Ils étaient tous très sympas, les deux heures ont passé très vite, chacun a parlé un peu des problèmes qu'il a rencontrés, ça portait surtout sur l'emplacement des mains sur le volant, la plupart des parents ne font pas comme nous. Pour les ronds-points, c'est pareil, sans doute parce qu'il n'y en avait pas beaucoup quand ils ont appris à conduire. On nous a aussi donné des renseignements intéressants sur les assurances, et aussi comment remplir au mieux un constat d'accident. Je crois

que c'est très utile, surtout en ce qui concerne la sécurité. Enfin, mon père et moi on respecte les limitations, on fait attention, mon père est à cheval sur toutes les règles, aussi ça n'a fait que nous renforcer dans notre manière de faire, mais les autres, je les entendais discuter, surtout les parents, ça avait l'air quand même de remettre en cause certaines de leurs habitudes. Mais on ne peut pas savoir ce que ça donne après, car quelquefois on réalise sur le coup et on décide comme ça à chaud de changer ses habitudes, mais c'est plus facile à dire qu'à faire.

Je pense que ces rendez-vous pédagogiques sont très positifs car il y a quand même à un certain moment une remise en question, parce que les gens, surtout les parents réalisent certains dangers dont ils n'avaient plus conscience, et puis ils mettent en principe en concordance les pratiques de l'auto-école et celles des parents, qui ne savent pas forcément comment faire, ou qui enseignent leurs mauvaises habitudes au jeune lors de l'accompagnement de la conduite.

La conduite accompagnée, pour moi, m'a permis d'apprendre tranquillement à conduire, je dis tranquillement car finalement on ne passe pas le permis de conduire plus tôt puisqu'il faut attendre dix-huit ans, mais elle m'a permis d'y arriver d'une manière plus sereine, et puis avec mon père c'était très intéressant qu'il puisse m'apporter son expérience de la route.

Les propositions, je ne vois pas, à part des rendez-vous pédagogiques préalable à la conduite accompagnée ce qui permettrait peut-être de relever les points qui diffèrent en général entre les accompagnateurs et les moniteurs d'auto-école. Enfin, oui, peut-être, une petite formation pour les accompagnateurs, car comme dans tout enseignement une remise à niveau s'impose au bout d'un certain temps, je dis ça, mais je ne vois pas bien comment on pourrait mettre en place une information sûre à tous les conducteurs, sur tout ce qui est nouveau, je veux dire autre que celle divulguée par les journaux ou les ondes, être sûr que tout le monde est bien informé sur tout ce qui change, les lois, les panneaux, un retour à l'auto-école peut être quelques heures.

Laurent.

Je suis étudiant. Il y a deux voitures à la maison. Mon père conduit pour aller au travail, et aussi un peu pour dans son travail, il est clerc de notaire et de temps en temps a quelques rendez-vous à l'extérieur de l'Etude. Ma mère elle est secrétaire-comptable dans un cabinet comptable, c'est pareil, dans son travail elle n'a pas besoin de voiture, juste pour y aller.

C'est mon père qui a eu l'idée de la conduite accompagnée. Mes parents ont des amis dont les enfants qui sont plus âgés que moi ont fait la conduite accompagnée. C'est comme ça qu'ils en avaient entendu en parler. J'ai été d'accord tout de suite car j'ai des copains qui viennent de la commencer et qui en parlent beaucoup. Mais si je n'avais pas été d'accord ils ne m'auraient pas obligé. L'avantage c'est que eux ils voient comment je conduis et mon comportement au volant, en fait ça les sécurise de avoir comment je conduis. Côté financier il y avait aussi la question d'assurance qui est plus intéressante dans ce système, mais en ce qui concerne le coût de la formation, en conduite accompagnée ce n'est pas plus intéressant car ça revient aussi cher que la formation traditionnelle. Dans la formation initiale, j'ai eu quelques cours de code, et le minimum de

20 heures de conduite. Ca se passe comme la formation traditionnelle, mais à partir de seize ans, c'est à cet âge que j'ai commencé. J'ai eu le code la première fois, puis j'ai pu partir en conduite accompagnée. Oui pour moi la formation initiale est largement suffisante. Avec un bon moniteur qui vous donne de bonnes bases pour la manipulation de la voiture, c'est même trop, car le reste se joue après, faire attention à tout, être à l'aise et prendre de l'assurance, ça vient petit à petit avec l'expérience.

J'ai parcouru près de dix mille kilomètres. Toutes les occasions étaient bonnes pour que je conduise. Lors de sorties les week-end et surtout en allant en vacances chez mes grand-parents en Normandie, deux mille kilomètres aller-retour, deux fois dans l'année, bien sûr je ne conduisais pas toute la route, mais je dois dire que mon père savait aménager des temps de poses et quelques temps de conduite pour lui ou ma mère. Je faisais à peu près quand même entre sept cents et huit cents kilomètres sur chaque parcours. Pour ça je dois dire qu'ils m'ont permis de conduire un maximum, sans que j'arrive à saturation.

Finalement la conduite accompagnée s'est bien déroulée. Je craignais un peu car il y a parfois des frictions à la maison, mais mes parents ont tout fait pour que ça se passe bien, j'ai conduit avec les deux, mais plus avec mon père, ça faisait bizarre de reléguer ma mère à l'arrière de la voiture, le week-end ou en vacances quand je conduisais. Mon père me donnait des conseils, c'est arrivé que je ne sois pas tout à fait d'accord avec lui par rapport à ce que m'avais appris le moniteur, je lui disais, et c'est arrivé qu'il reconnaisse, ou qu'il se renseigne, enfin je veux dire qu'il ne m'imposait pas forcément d'office sa manière de voir mais qu'il était près au dialogue. Il est intervenu très peu, mais une fois j'ai été distrait, et heureusement qu'il m'a « réveillé », d'ailleurs si je disais tout à l'heure que vingt heures c'était trop, c'est peut être aussi pour pallier au fait que les parents n'ont pas de double commandes, surtout pour freiner en cas d'urgence.

La conduite accompagnée a été très profitable pour nos relations. Nous avons un bon sujet de conversation, et puis, comme je l'ai dit, ils ont tout fait pour que ça se passe bien, avec ma mère, je savais qu'il n'y aurait pas de problème, elle est patiente, attentive, sait dire les choses sans passion et sans énervement, elle est plus tolérante. Avec mon père je craignais ses remarques et surtout la manière dont il les ferait, mais finalement il n'avait pas trop peur, enfin apparemment, alors ça se passait bien, et j'ai trouvé que ça nous avait rapprochés, mûris. Et puis, je crois qu'ils font plus attention eux aussi maintenant à leur propre conduite devant moi, ce n'est pas qu'ils conduisaient mal, mais j'ai l'impression qu'ils sont maintenant plus vigilants.

Les rendez-vous pédagogiques, nous y avons été tous ensemble, mon père, ma mère et moi. Pendant l'heure pratique, mes parents étaient à l'arrière. A la fin le moniteur a expliqué ce que j'avais fait ou aurais dû faire, et il en a discuté avec mes parents. En salle, après, nous sommes restés deux heures, nous étions avec six autres jeunes et des parents. Il y a eu la consultation des livrets, Il a dit en gros à chacun les défauts qu'il avait pu relever, puis sous forme de cours a donné des informations sur la vitesse, l'alcool au volant, la réglementation, puis il y a eu quelques échanges avec toutes les personnes présentes. C'était intéressant. Ces rendez-vous ont été utiles, d'abord pour mes parents ça les a sensibilisés, ils se sont sentis plus impliqués et ont certainement mieux compris comment aborder la conduite accompagnée, en conduite ils ont vu ce qu'il fallait exiger. Il

y a lors de ces rendez-vous une mise en concordance entre les manières d'enseigner la conduite, ce que le moniteur demande ou exige, et ce que les parents doivent exiger également, car ils ne donnent pas la même importance à certains points, exemple, position sur la chaussée, position des mains sur le volant.

Pour moi ça a été utile, surtout le dernier rendez-vous avant de passer le permis, c'est un peu stressant de changer de voiture, et j'ai pu ainsi conduire à nouveau celle de l'auto-école juste avant de passer le permis. J'ai trouvé que ça m'a permis de prendre de l'assurance. A mes parents ça leur a permis de corriger quelques défauts qu'on prend avec le temps et l'habitude. Lorsque j'ai eu mon permis, mes parents m'ont laissé partir en confiance, il n'avait pas peur de me prêter la voiture et de me voir partir avec. Ils connaissaient ma conduite, savaient que je manie bien la voiture, et que je suis prudent. En deux ans et dix mille kilomètres, ils ont pu voir mon comportement, et ont d'ailleurs tout fait pour que je sois respectueux, de la réglementation, des autres sur la route. D'ailleurs je conduit souvent depuis que j'ai eu mon permis, et je n'ai eu aucun problème sur la route.

Pour améliorer le système, peut être plus de rendez-vous pédagogiques, et plus tôt dans la formation, les accompagnateurs verraient ainsi s'ils doivent se remettre en question avant même de commencer, ou se remettre à niveau pour le code par exemple, et pour savoir sur quels points il faut être vigilant, parce que là, par exemple, mon père écoutait et se renseignait sur ce que je lui disais mais je pense que bien des fois ça ne se passe pas comme ça, alors là je ne voudrais pas être à la place du jeune qui n'ose plus et perd de l'assurance.

Séverine.

Mon père est paysagiste et ma mère reste à la maison, fait la comptabilité. Nous avons une maison éloignée de tout, et pour les déplacements il faut toujours la voiture. Nous avons pris la décision ensemble. Enfin, nous avons eu des discussions, ils y avaient bien pensé, ils en avaient parlé avec des amis, et moi de mon côté, j'avais la plupart de mes copines qui me parlaient de la conduite accompagnée, mais ils hésitaient, par manque de confiance en moi je crois, et moi aussi je me demandais comment ça allait se passer, car nous avons souvent des différends, mais j'étais pressée de conduire. Enfin nous en avons bien discuté, j'ai insisté, ils m'ont fait déjà un tas de recommandations, je me disais, voilà c'est déjà mal parti. Nous avons quand même décidé que nous la ferions. Eux en fait ce qui les a motivé pour adopter cette méthode c'est qu'ainsi ils pourraient voir comment je conduis, me donner leurs conseils, me corriger, et savoir s'ils pouvaient me faire confiance pour après me prêter la voiture. Il y avait aussi la question de l'assurance qui est moins chère après. J'ai fait la formation initiale toute de suite à seize ans, le plus vite que j'ai pu, en trois semaines c'était fait, et j'ai commencé la conduite accompagnée. J'ai trouvé la formation initiale largement suffisante. Vingt heures, je trouve que c'est quelques heures de trop. J'ai fait le minimum parce qu'il fallait le faire.

J'ai parcouru près de cinq mille kilomètres, le plus souvent avec mon père, car dès qu'il avait un déplacement à faire et il en fait beaucoup, et que j'étais disponible, je lui proposais d'aller avec lui et de conduire. Il parlait beaucoup, me donnait des recommandations avant de partir, des conseils lors de la conduite, il prenait les devants

pour m'avertir de ci ou de ça, si bien qu'il n'a jamais eu besoin d'intervenir, chez lui c'était plutôt de la prévention. Avec ma mère c'était totalement différent, elle ne me donnait qu'un peu de conseils, et attendait plutôt pour me dire après ce qui n'allait pas, par contre elle était plus peureuse, et avait tendance à vouloir saisir le volant si elle avait l'impression que je négociais mal un virage par exemple.

L'inconvénient de la conduite accompagnée c'est qu'il faut toujours être avec papa et maman, et que déjà parfois il y a des frictions, et là ce n'est pas toujours facile. Quand on allait quelque part et que je demandais de conduire, ils disaient toujours oui, mais c'était un oui qui n'était pas toujours très convaincant, j'ai l'impression que des fois ça leur pesait à eux aussi. En gros ça ne s'est pas trop mal passé, et avec les deux parents, c'est bien parce que c'est totalement différent, mais il était quand même temps que ça se termine, deux ans c'est long.

Les rendez-vous pédagogiques c'était très bien. Je pense qu'il devrait y en avoir avant même de commencer la conduite accompagnée, et plus souvent. Deux ce n'est pas assez. Il y a eu d'abord la conduite, comme une leçon, une heure avec le moniteur et mon père pour le premier, et ma mère pour le seconde. Le moniteur m'a fait conduire et ensuite a commenté ma conduite, et a mis l'accent sur les petits défauts qui reviennent, mais sur le volant, position sur la chaussée, le clignotant que j'oublie ou que je mets trop tard, enfin rien de bien grave, mais des petits défauts. Il a aussi insisté sur une vue panoramique, et le fait de prévenir les intentions des autres, mais ça au début c'est difficile, mais c'est vrai qu'on doit en être conscient, et ça on l'a retrouvé ensuite en salle, c'est vrai que c'est important pour la sécurité, non seulement l'alcool et la vitesse comme il a dit après en salle, mais aussi l'attention aux autres. Après donc en salle ont a eu un genre de cours, en fait c'était moitié cours, moitié discussion, des informations sur l'alcool, la vitesse, l'assurance, il a parlé de ce qu'il avait pu relever en général comme défauts dans les conduites comme pour la vitesse surveiller le compteur, bien rouler à droite, s'écarter à chaque voiture en stationnement, bien regarder dans les rétroviseurs et ne pas hésiter à les utiliser. Enfin bref, c'était instructif, et ça a lancé la discussion, bien qu'un peu tendu au départ, les gens ont petit à petit engagé la conversation, et chacun y allait de son expérience, c'est pour ça aussi que s'il y avait plus de rendez-vous pédagogiques, les gens se connaîtraient mieux, et parleraient plus facilement.

Mes parents ont beaucoup apprécié ces rendez-vous pédagogiques, et ont regretté de n'avoir pu tous les deux y assister étant pris par leurs activités. Si bien que mon père est venu pour le premier et ma mère pour le deuxième. Mais il y en aurait eu plus ils se seraient arrangé pour que l'un ou l'autre puisse venir. Le moniteur a ainsi attiré leur attention sur mes défauts, et les points à corriger, ils ont aussi pris conscience de certaines mauvaises habitudes qu'ils avaient pu prendre, de façon à ne pas me les inculquer. Ça leur a permis de voir les difficultés que les autres peuvent aussi rencontrer et je pense que cela a aussi contribué à une certaine harmonie dans nos rapports sur la route parce que je craignais un peu les heurts.

Pour moi c'est pareil, ces rendez-vous pédagogiques ont été très utiles, à plusieurs points de vue, d'abord ils m'ont ouvert les yeux sur une conduite qui n'est pas seulement une manipulation de voiture, mais une attention continuelle à tout ce qui peut se passer sur la route, et aussi ouvert les yeux sur les risques que font encourir des comportements

particuliers, comme la vitesse, l'alcool, la fatigue et l'inattention, tout ce genre de choses qu'on veut occulter, en se disant « Oh, pour une fois », une seule fois pouvant créer la catastrophe, non seulement pour nous mais aussi pour les autres.

Comme je l'ai dit, je crois qu'il faudrait plus de rendez-vous pédagogiques, un au moins tout au début, bon là évidemment dans la partie conduite il n'y aurait pas question de relever déjà les défauts parce qu'on n'aurait pas encore pris d'habitude, mais quand même des conseils en présence de parents, il faudrait pour cela que ce ne soit pas un jeune moniteur, mais un moniteur qui a déjà l'habitude de ces rendez-vous et des jeunes ayant fait la conduite accompagnée.

Ghislain.

Moi, je suis affûteur-régleur. J'ai fait douze-mille kilomètres en conduite accompagnée, j'ai fait au moins cinq-mille kilomètres en tractant une caravane. Ca s'est bien passé avec mes parents, dès que je sentais que j'étais fatigué, je repassais le volant à mes parents. Au début, ils m'ont corrigé, car on a beaucoup de choses à apprendre, donc on a commencé par des petits trajets, on n'a pas fait de grands trajets. Par la suite on a fait de plus grands trajets, tant que ça se passait bien, on continuait de nouvelles choses. Au début on ne faisait pas beaucoup de ville, après on a commencé à faire un peu plus de ville pour s'habituer quand même. Le plus grand trajet ça devait être sept-cents, sept-cent-cinquante kilomètres, mais en pas mal de temps. On prenait toujours le temps pour partir le vendredi matin, on arrivait largement le vendredi soir. C'était plutôt avec mon père quand j'avais la caravane. Mon père ne me criait pas vraiment dessus, il me corrigeait. Ca c'est bien par contre. Avant que ça se passe, et quelques fois c'est sûr, mon père, c'est pas comme un moniteur, il ne peut me corriger qu'après. Il m'a toujours corrigé. Ca, j'étais content, je pouvais presque lui dire merci à chaque fois que je faisais une faute, il me corrigeait. Le plus souvent, ce qui m'arrivait, c'était le plein phare. Je gardais mes feux de route en croisant les autres. J'oubliais souvent de les enlever, après c'est venu, voilà. Ma faute se répétait plus souvent au début.

J'ai été deux fois aux rendez-vous pédagogiques avec mon père. C'est bien parce-que le moniteur expliquait aux parents ce qu'il faut faire exactement, comment s'occuper de nous. J'ai fait deux fois avec mon père parce-que ma mère n'a pas pu venir, et ça met plus en confiance encore. J'ai trouvé que j'étais plus en confiance après qu'avant. Parce-que le moniteur a expliqué à mon père deux ou trois petites choses que mon père lui-même ne savait pas, ça fait longtemps qu'il a le permis, il y a de nouveaux panneaux. Ca, après, ça met plus en confiance.

Pour que ça aille mieux, il faudrait faire plus de réunions pédagogiques. Deux, ce n'est pas beaucoup, surtout en deux ans. Je verrais bien quatre, au moins deux par an.

Pascal.

Moi, j'ai fait à peu près quatre-mille-cinq-cents kilomètres. Je suis militaire en Allemagne, mes parents venaient me chercher, je conduisais pour le retour. Je ne savais pas que la conduite accompagnée était interdite à l'étranger. Ca s'est bien passé, au début mes parents étaient un peu anxieux de savoir comment je conduisais. Quand ils voyaient que je faisais des erreurs et que moi je ne les voyais pas, ils me le disaient.

Quand j'en avais fait, ils me le disaient après. J'ai été aux rendez-vous pédagogiques avec ma mère. Ça sert à savoir où on en est, voir ce qui va et ce qui ne va pas, ce qu'il faut corriger, enlever les mauvaises habitudes.

Didier.

J'ai fait deux-mille-huit-cents kilomètres en conduite accompagnée. Mon père a une entreprise de bûcheronnage. Ça s'est bien passé. Je conduisais avec mon père. Au début, il me disait ce qu'il y avait comme erreur, il me disait : faut pas faire ça, faut pas faire ça. Par exemple, en arrivant aux rond-points, il me disait : tu regardes bien derrière, tu regardes tes angles morts, tout ça avant que j'arrive au rond-point. Une fois que je me suis bien mis en route, il me disait juste deux ou trois petits trucs, après ça allait. Je suis à l'école à Bulgnéville, il y a à peu près cinquante-cinq kilomètres de chez moi, donc on passe Contrexéville, tout ça.

Les rendez-vous pédagogiques c'était très bien. Le premier rendez-vous mon père est venu avec moi, m'accompagner. Ce qu'il faudrait faire pour que ça aille mieux la conduite accompagnée, un peu plus d'heures de conduite, je pense. Avec le moniteur, au début ça apprend très bien.

La réglementation, la signalisation, on respectait tout ça. Les limitations de vitesse, avec mon père, il y avait intérêt de respecter, sinon ça allait pas, quoi ! Là dessus, lui, il les respecte, oui...

Anthony.

J'ai fait six mille cinq cents kilomètres en un an et demi. On est parti en vacances, l'année-ci, à Marseille. C'est moi qui ai conduit tout le long, c'est fatiguant. J'ai conduit avec mon père et ma mère. Mon père est mécanicien d'entretien, ma mère est aide-ménagère. Ils intervenaient après que ça se passe. Quand je faisais une erreur, ils me disaient tout-de-suite. Même en allant loin, on respectait les réglementations. Sur les autoroutes, on roulait à peu près à cent-vingt kilomètres à l'heure. Ça allait mieux avec mon père, parce-que ma mère elle a peur. Mon père me fait plus confiance. Avec ma mère, c'est plus sec, elle intervient assez souvent car elle a peur. La conduite accompagnée, c'est très bien, ça nous apprend, on est plus sûr de nous. Il n'y a pas eu de situation difficile. J'ai conduit dans toutes les situations, par tous les temps.

Les rendez-vous pédagogiques, ça sert pour apprendre aux parents, et puis pour nous aussi, mais surtout pour les parents. Par exemple, les limitations de vitesse, le moniteur met ça au point. Je conduisais une BX. J'avais au changement de voiture avec la voiture auto-école, mais au bout d'un certain temps ça allait.

ANNEXE 3 : Entretiens sur la notion de conducteur citoyen.

Nous cherchons à savoir ce que certains acteurs de la sécurité routière entendent par

conduite citoyenne. Nous avons pour cela interviewé deux responsables nationaux d'associations de victimes de la route, trois enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière, deux candidats venant d'obtenir le permis de conduire et leur enseignant, un Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, un responsable du Ministère des Transports. Nous avons sélectionné, en vue de leur analyse : un article intéressant d'un directeur de recherches de l'INRETS, un débat télévisé entre une Responsable d'association de victimes de la route et un pilote automobile, deux émissions de télévision au sujet de la violence au volant et une émission de radio commentant les débats d'un tribunal qui traite un accident de la route aux conséquences particulièrement graves.

Grille d'analyse.

Nous avons sélectionné quatre thèmes pour analyser les discours des acteurs sur la notion de citoyenneté.

Le respect des règles

La conduite citoyenne, la tolérance.

L'éducation, la formation.

Propositions pour parvenir à un comportement citoyen.

Liste des personnes interviewées.

- Christiane CELLIER, Présidente de la fondation Anne CELLIER, le 16 mars 2000.
- Faut-il brider le moteur des voitures ? Débat entre Geneviève JURGENSEN de la Ligue Contre la Violence Routière et Jean-Pierre BELTOISE, ancien pilote automobile.
- Madame Geneviève JURGENSEN, Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière, le 15 mars 2000.
- Monsieur Patrick CHEVILLOT, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, Sous-Direction de la Formation du Conducteur, Chef du Bureau de la Pédagogie de la Conduite Automobile, le 14 mars 2000.
- Trois enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière, le 29 mars 2000.
- Deux candidats venant d'obtenir le permis de conduire et leur moniteur, le 30 mars 2000.
- Monsieur Frédéric DAVRAINVILLE, Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, chargé de la circonscription Vosges-Meuse.

- Tribunal de Bernay, dans l'Eure. 13 juin 2000.
- Gilles MALATERRE, Directeur du Laboratoire de psychologie de la conduite, Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité.
- Emission Turbo, M6, 7 mai 2000, la violence au volant.
- Esther LENERMAN, Londres, 10 Mai 2000.

Christiane CELLIER, présidente de la fondation Anne CELLIER, le 16 Mars 2000.

Toute personne, je me souviens, il y a eu une commission sur la vitesse avec Robert NAMIAS, de TF1... NAMIAS, il a le physique, grand gars, beau, et qu'on voit très bien conduire comme tant d'autres... Je ne sais pas comment il conduisait avant mais, à la fin, c'est cela qu'il était intéressant de l'avoir pris d'ailleurs, il était convaincu, vu qu'il y a telle et telle chose, c'est prouvé... Bon, ça ne se discute pas. Basta, basta la vitesse !

Les gens, c'est ça qui est très perturbant, c'est là où les constructeurs ont un rôle, et comme je suis fille d'ingénieur, je crois toujours aux ingénieurs. A l'heure actuelle, on nous demande des prodiges. On doit rouler à cent trente, moi j'ai une voiture, j'ai toujours aimé les voitures. Justement, on voit que je ne suis pas un ayatollah. En fait, à mon compteur j'ai deux cent cinquante kilomètres à l'heure. Il est certain qu'on doit donner cette sensation de reprise avec moins de puissance de champignon. C'est vrai que c'est agréable, moi j'aime bien ma voiture. Les gens disent « **on a de la reprise, c'est moins dangereux pour doubler** ». Je dis non, ce n'est pas pour ça que j'aime ma voiture. Quand vous avez de la reprise, vous n'hésitez pas à ralentir, en sachant que vous pouvez repartir, tandis que, moi je me suis fait attaquer par un type qui était derrière moi depuis un moment, là, je me dis il y a plein de gens, des enfants, je ralentis, je voyais le type... Je me disais : au fond, maintenant qu'on a aménagé les routes, que j'ai sa voiture où la mienne, finalement on ne va pas plus vite. Après, on arrive dans une grande montée, et au milieu de la montée il y a une grande intersection avec des plots et tout ça. Moi, je ralentis, je ralentis même beaucoup. Alors lui, il avait sa vitesse, furax il m'a doublée, puis il a été obligé quand même de se rabattre, nos rétroviseurs se sont touchés. En fait, lui il voulait garder sa vitesse. Il a fait des gestes, il m'a traité de tous les noms d'oiseaux dont on peut traiter une femme. Il s'est déchaîné, moi je suis restée très calme, c'est un peu mon problème, je reste trop calme. Je m'aperçois du danger de rester calme face à de la violence qui se déchaîne. Parce que si j'avais poussé des petits cris de femme, ou si j'avais été un homme, je serais descendue et on se serait battu. En fait, il est parti furieux !

Ce que vous faites, c'est bien, l'éducation, la sensibilisation... C'est pour ça que moi, bien que je ne sois pas pour la répression, je crois terriblement au contrôle, à la dissuasion.

Aux Etats Unis, moi j'arrive, je n'ai pas le choix. Marcher ou pas marcher. Vous n'avez pas avantage à essayer de marcher quand il y a écrit « Don't walk » sinon, à ce moment-là, toutes les voitures s'agglutinent dans tous les sens. Avec tous les indiens, les

noirs, les taxis, vous allez dans n'importe quelle ville, pas New-York, par exemple San-Francisco, vous voyez une voiture devant vous, qu'est-ce que je fais, je m'arrête, et la voiture s'arrête me fait signe de passer. Si vous êtes en voiture et qu'il y a une intersection, en fait les deux voitures s'arrêtent, et ça c'est parce qu'ils sont très très contrôlés. Aux Etats Unis, j'ai conduit, la première heure, ça m'avait déjà coûté cinquante dollars, à l'époque. Vingt cinq dollars deux fois. Une fois parce que n'avais pas bien fait le calcul... en miles, c'était la vitesse, en petite française, je me suis fait arrêter, et une autre fois je n'avais pas vu qu'il était interdit de tourner. Comme il n'y avait strictement personne, j'ai fait mon demi-tour sur la route.

Ca, ça rentre dans la tête comme une impression d'injustice. Si vous ne faites pas assez de contrôle, pourquoi moi je me tape ça, alors qu'un tel se tape ça ! Mais, personnellement je crois au contrôle... En ce qui concerne les gros accidents, je ne crois pas à des mois ou des années de prison, je crois à un tout petit temps. Ce que les Anglais et les Américains appellent le « short », après il y a le « sharp ». « Short and sharp ». Le conducteur qui a envoyé Anne au trou définitivement, il aurait eu un « short, sharp, choc », où on lui aurait fait retirer sa cravate, déposé ses petites affaires, voilà, huit jours de réflexion... Je ne vois pas du tout, personnellement, dans le cadre de l'association des juridictions qui prononcent des sanctions, par exemple, deux ans de prison. J'ai le cas d'un père qui a tiré sur celui qui avait tué sa fille au volant d'une voiture alors qu'il avait bu. Lui a fait deux ans de prison alors que l'auteur de l'accident n'a strictement rien eu. Et ne me dites pas qu'il y a une justice. Parce que le type qui a causé l'accident, si ce n'était pas un notable, il aurait été fortement sanctionné, si ç'avait été un type sans job, sans argent, alors lui, il aurait fait des mois et des mois de prison. Parce qu'un type a de la dignité, sociale si je puis dire, on pense que c'est vraiment exceptionnel qu'il fasse ça, et on ne va pas le sanctionner.

Un type qui avait occasionné un accident l'été dernier, le juge a dit : « **c'est bien, il a appelé les secours avec son portable** ». Qu'est-ce que ça veut dire ? Ca veut dire que la norme c'est le délit de fuite. Puis alors, il a avoué qu'il allait trop vite... Ils ont trouvé ça très chrétien, faute avouée, faute à moitié pardonnée. Et puis enfin on a dit que ses freins n'avaient pas bien fonctionné, donc c'est la voiture ce n'est plus lui... C'est assez extraordinaire !

Les juges trouvent aux gens beaucoup de circonstances atténuantes, d'explications... Tout simplement parce qu'ils peuvent s'imaginer, eux, délinquants à leur place.

Autrefois, l'absorption d'alcool était considéré comme une circonstance atténuante lors d'un accident. « **ce n'est pas de sa faute, il avait bu !** » Pourquoi ? Tout simplement parce que les juges pensaient que ça pouvait très bien leur arriver un jour. On a toujours un peu cette tendance aujourd'hui. Par contre c'est tout-à-fait d'actualité pour la vitesse ! Ce n'est pas de sa faute, il était pressé, c'est un cadre dynamique, il travaille ! C'est plus flagrant, en effet, pour la vitesse car l'alcool passe moins bien, et ça depuis Anne...

Je me demande si je vais continuer, si je vais m'user à travailler à la grande cause. Ca vaudrait la peine de continuer à le faire comme un esclandre, vous voyez ce que je veux dire.

En même temps, je ne veux pas attaquer un type comme GAYSSOT, c'est le seul qui a eu le courage de faire la loi contre la vitesse. Avant il n'y en avait pas.

Concernant la conduite accompagnée, à seize ans, je pense que la découverte de la voiture et de la circulation a été faite dans une période peut être plus favorable, par chez tous, mais enfin, c'est connu ça. L'explosion, à dix-huit ans, c'est la majorité, j'ai ma voiture, je sors le soir et je me découvre. La brutalité du passage, tandis que l'autre, il a conduit, pas tout le temps, mais pendant le week-end, ça j'y crois, et c'est une découverte... plus longue, plus lente, progressive. Je crois en effet, comme il n'y en a pas encore des masses, c'est un peu une chance d'avoir des parents qui nous conduisent. Je pense qu'il y a un côté très bon aussi, ça fait un petit recyclage des parents. Ça pour moi c'est extrêmement important. Parce que même si le père conduit sec, il n'a pas envie que son fils, quand il va conduire, se tue. On n'imagine même pas forcément se tue, moi vous voyez, on n'imagine jamais le malheur complet, moi, mon obsession c'était que mes enfants ne créent pas d'accident.

Ca, je crois que le père, ou la mère, quand elle travaille, dans Paris, c'est toujours du trapèze volant. Femme ou pas femme, dans Paris, on voit bien les gens... Je crois que ça a une action bénéfique sur les parents. Moi, j'ai un ami qui fait la conduite accompagnée avec son fils, il me le dit : « **Yann m'a fait changer de conduite** ». Moi, j'aurais tendance à souhaiter qu'on ne revienne pas là-dessus, parce que je crois que c'est une forme de sagesse dans l'accession au volant. Moi je connais des jeunes qui ont fait ça, ce sont des enfants admirables, ils donnent l'impression d'être posés et ils reconnaissent avoir eu un traitement privilégié, je les ai trouvés fiers, peut-être fiers parce que un peu plus conscients. Ce qui serait intéressant de savoir, c'est, est-ce que ça fait moins d'accident dans les quatre premières années, entre dix-huit et vingt-deux ans.

Je fais partie de l'Observatoire Interministériel de Sécurité Routière. On ne peut pas dire que nous soyons une puissance importante ou quelque chose comme ça, mais il y avait une étude sur les jeunes, et il y avait dix-sept pour cent déjà de jeunes dans les accidents. Et dans tous les milieux, pas forcément les défavorisés...

Moi, j'ai conduit très jeune, j'ai passé mon permis à dix-huit ans, on en vient à la formation du conducteur, c'est un moule... Voilà ! Le risque, jamais, on n'en parle jamais ! Je n'aime pas Monsieur BELTOISE, mais c'est vrai que faire des cours avec le risque, c'est quand même souhaitable.

Ce dont je me suis aperçu, c'est qu'il y a des tas de connaissances. On sait énormément de choses. L'INRETS a des montagnes de documents, mais ne communiquent pas. Que l'INRETS communique dans la presse... sous une forme... quel est le média qui va donner des choses qui sont pourtant parfaitement intéressantes. On ne raconte jamais un accident comme il faut, presque jamais. Je vous passerai tout-à-l'heure le bouquin que j'ai écrit. On m'avait demandé, parce qu'un journaliste était venu m'interviewer sur la capacité ou non des cadres à rebondir. Il m'avait conseillé d'écrire, mais moi je n'étais pas prête. A l'époque, j'étais shootée, après un accident les gens sont shootés, ils sont KO. Pour moi, il y a l'avant Anne, et l'après Anne.

La société d'une manière générale préfère la voiture. On accepte de sacrifier à la voiture un certain nombre de personnes. L'individualisme ça conduit à l'égoïsme. Vous

n'avez qu'à voir, un Français a un lopin de terre, qu'est-ce qu'il fait ? Il met un mur pour commencer, ou des thuyas... Pour qu'on ne le voie pas. Donc la voiture représente pour lui un endroit, royaume personnel où les lois ne l'atteignent pas.

Je travaille quelquefois avec Monsieur PINAULT, je le connais bien. Une fois, je l'ai rencontré dans sa voiture, j'ai fait comme ça ! sur sa voiture, une pichenette, tout doucement. Il est sorti comme un fou. Ah ! c'est vous ? Lui qui a des milliards, enfin, des milliards de dettes, voilà ! Il ne faut pas toucher à sa voiture. Je veux dire, il faut être calme ! J'ai osé toucher à sa voiture !

Donc c'est un domaine où s'exprime l'individualisme français de façon sauvage. Et le français, pour lui, l'expression de sa liberté, c'est sa voiture... et la vitesse, alors qu'aux Etats-Unis l'expression de la liberté c'est d'avoir une grosse voiture.

Vous savez qu'aux Etats-Unis, vous roulez sur l'autoroute, vous êtes pépère quoi ! De temps en temps vous êtes doublé par une voiture brinquebalante, mais...

Le conducteur français est dans un espace où il pense que les lois ne le touchent pas.

Moi je pense que l'éducation peut faire quelque chose, et dans ce cadre je pense que le permis à points est une bonne mesure. J'ai un ami, il conduit comme un sauvage, avec un discours très agressif, il avait perdu presque tous ses points. Il avait décidé d'aller faire un stage, mais à contre cœur. Il disait, le cancre, je vais me mettre près du radiateur, et ils peuvent dire ce qu'ils veulent. Et lui quand il est revenu, il m'a dit : « c'est pas tout bête ». Chez lui ça a fonctionné. Est-ce que ça fonctionne encore ? Je n'en sais rien, mais il m'avait dit ça. Je pense qu'il ne faut pas l'abandonner ce permis à points.

Vous savez, moi, quand j'écrivais mon bouquin, j'étais en train de chercher un éditeur, je me disais : si un seul type lit mon livre et que ça agit sur son comportement, j'aurai gagné. En fait, je sais qu'il y en a... Les hommes le lisent bien... Les femmes, elles restent sur l'émotion.

Le premier qui m'a remercié d'avoir écrit le livre c'est le gardien kabyle de l'immeuble qui a perdu un enfant sur la route, il ne sait même pas qui l'a tué puisque le conducteur s'est sauvé.

Les autres, dans le livre, se sont ceux qui ont des certitudes. Ils vous disent : « **non, la vitesse, vous ne trouvez pas qu'ils exagèrent un petit peu ? Un type comme moi !** »

Pour en revenir au problème, je crois qu'il ne faut pas lâcher l'éducation, la formation, mais je suis intimement persuadée que ça ne suffit pas. Je suis persuadée de la nécessité du contrôle et de la sanction. Pas une répression excessive, mais une présence, un contrôle... En plus de ça il n'y a pas de police de la route en France. Aux Etats Unis, si vous voulez, la police de la route elle n'est pas perçue de la même façon qu'ici parce que ce n'est pas la même police qui s'occupe des malfaiteurs. La police, je vais vous donner un exemple, elle a des voitures toutes allumées, donc ce n'est pas : « je me fais piéger », toutes allumées, et il y a écrit « Patrol », patrouille de l'état. On peut la doubler, moi j'ai doublé des voitures, elle imprime un rythme. Donc vous voyez, elle est préventive par sa présence, elle n'est pas que sanctionnante, et bien entendu c'est la même police qui, le

jour où voiture ne va pas bien ou que vous avez un enfant qui n'est pas bien dans la voiture, va vous aider. C'est une perception de la police totalement différente. Il est clair que la police, vous comme moi, ça dépend comment elle me parle aussi la police. On monte très vite, moi je suis terriblement française. Une fois, j'ai eu honte d'être française, je crois que j'ai encore honte d'être française. A ce sujet, vous verrez, je crois qu'on est tout le temps en train d'esquiver la responsabilité. On dit tout le temps, ce sont les jeunes qui se tuent. C'est pas ça, ils sont tués par des quadragénaires ou des quinquagénaires, on le sait très bien. Les jeunes, ils aiment la nuit, ils se font tuer parce qu'ils n'ont pas forcément de voiture, ils sont sur des petites mobylettes, et les voitures, à fond la caisse, ils ne les voient même pas arriver. On dit aussi les vieux, on ne va quand même pas empêcher les gens de se déplacer. Néanmoins, la non-homogénéité des conducteurs est redoutable. Vous avez énormément de camions, des professionnels, ils sont là, avec leur masse, vous avez le type qui connaît cette autoroute et qui va à fond la caisse, et vous avez madame de soixante-cinq ans qui va faire ses courses à Paris II, et qui est terrifiée. On le sent qu'elle est terrifiée.

Ca, ce n'est pas la sensation qu'on a aux Etats-Unis. Le flot est homogène, c'est très agréable.

En France, ce n'est pas ça du tout. On ne va pas dire qu'il n'y aura sur les routes que les types qui ont entre vingt-deux et... On ne peut pas ! Moi, je n'aime pas, par exemple, dans le collectif, ils ont mis des gens pour les dix ans. Les gens disent : ah, mais pour mes petits. Je dis : « vos petits, on les prépare à être conscients des risques sur la route, même pour eux en traversant, c'est pas eux, ils ne vont pas conduire avant huit ans ». Nous, on est dans aujourd'hui ! On ne va pas se défausser en disant : « l'éducation c'est essentiel ». Et, après avoir dit ça, il va prendre sa voiture et il va aller à fond la caisse.

En attendant, sanctionnons, je ne dis pas envoyer en prison, mais sanctionner. Ceci dit, la prison c'est quand même, sur les gros accidents, ou même si le type est pris à deux cents à l'heure deux fois, qu'il fasse deux jours en prison, c'est très bien. Il n'en mourra pas, il aura la trouille...

Le type qui a tué Anne, il aurait fait de la prison, lui, il l'a mise dans la prison des brûlés, il l'a violée, puisqu'elle était belle comme un cœur, et qu'elle était totalement... Alors, quand on regarde les droits de l'homme... On parle des droits de l'homme, mais quand on regarde la route, je veux dire, l'intégrité... C'est effrayant.

Ils devraient faire attention, parce-qu'il y a plein de gens qui ne votent plus. Ils ne votent plus, ou bien il vote FN. Quand on a été victime d'une injustice, comme pour ainsi dire toutes les victimes de la route, quand on a été mal traité...

Personnellement, je pense qu'il faut maintenir les choses en place, il ne faut pas faire marche arrière, je ne pense pas forcément que ce soit suffisant.

Vous, dans votre domaine, continuez... Dans ces corps là, je pense qu'il y a le sens de la responsabilité, il ne faut pas lâcher. Il faut stopper les dérapages.

Moi, j'ai été contrôlée deux fois en une semaine. Enfin, contrôlée, non, j'ai vu les gendarmes deux fois, mais je veux dire : samedi après le déjeuner, à trois heures. Le gendarme m'a dit : « **non, non, vous êtes Madame CELLIER, je ne vais pas vous**

contrôler ! » Le samedi suivant, je me suis fait arrêter à six heures et quart, là, je n'avais pas bu, moi, je bois de la vodka le soir. Uniquement le soir, mais là, je ne conduis pas. Donc là, je n'avais pas bu de vodka, le gendarme n'a pas voulu me faire souffler non plus, il m'a dit : « non, pas vous ».

Mon mari, l'autre jour, il s'est fait arrêter, il était avec des Américains. Il venait de déjeuner, il avait bu du rosé, mais ça n'a pas viré. Et il a... Ce qu'il a fait, c'est qu'il leur a dit : « Ecoutez, c'est bien gentil... mais pourquoi vous n'êtes pas sur la route, où les gens brûlent les feux... Bon, ben Monsieur... Test !

Bon, qu'on contrôle l'alcool, c'est bien, mais qu'on contrôle aussi la vitesse. Nous on prend souvent l'A14. Tous ces gens qui viennent vers la capitale, c'est effrayant.

Bon, je vais voir au plan national, je ne veux pas attaquer le Gouvernement, je veux attaquer l'ensemble. Je ne veux pas attaquer GAYSSOT... Il faudrait que CHEVÈNEMENT mette le paquet. On avait interviewé à « Argent Public » Martine AUBRY sur les trente-cinq heures. Soixante-cinq milliards ça va coûter cette histoire. Elle a dit qu'elle prendrait sur les taxes du tabac. Vous voyez qu'il faut fumer, et elle a pris l'argent de l'alcool, alors qu'il y a besoin d'équiper la gendarmerie en véritables éthylotests électroniques, pas souffler dans le ballon... C'est Mathusalem. C'est Mathusalem, et je dirai que ce n'est pas républicain, ça n'est pas très démocratique, parce que, passer ces ballons de l'un à l'autre.

Moi, quand on m'annonce que je suis contrôlée, ça ne me gêne jamais ! Moi, j'ai confiance en moi. J'ai peur du régulateur qui m'empêcherait d'accélérer pour me sortir d'une situation difficile. Vous avez des gens qui vous arrivent dessus, je veux dire, il faut partir ! Si à ce moment là on ne peut pas...

Faut-il brider le moteur des voitures ? Débat entre Geneviève JURGENSEN de la ligue contre la violence routière et Jean-Pierre BELTOISE ancien pilote automobile. 27 février 2000

Paul Amar. Le point de départ de ce débat c'est cet accident de jeune qui a fait quatre victimes et en a blessé dix-sept autres sur une route départementale, il roulait à plus de cent kilomètres à l'heure. Ce drame oblige à poser de nouveau la question sur la vitesse parfois meurtrière.

Bonjour Madame JURGENSEN, vous êtes porte-parole de la ligue contre la violence routière, vous êtes aussi co-fondatrice, c'est ça ? Jean-Pierre BELTOISE on vous connaît tous vous êtes ancien pilote automobile, et vous avez créé une école qui s'appelle « conduire juste ».

JPB. En fait c'est apprendre à bien conduire d'une façon responsable dans le but justement de diminuer les accidents.

PA. J'ai évoqué ce terrible accident d'hier, on a tout vu les images dans le journal de vingt heures d'hier, et on les reverra sans doute à treize heures et ce soir. Si le garçon roulait à plus de cent kilomètres à l'heure, peut-être même cent-vingt... les images nous les voyons maintenant... Vous militez depuis longtemps pour le bridage des voitures Madame JURGENSEN, si votre projet avait abouti par exemple, est-ce que cet accident terrible aurait pu être évité ?

GJ. Oui et non ! Non car cent à l'heure ce n'est évidemment pas la vitesse à laquelle nous souhaitons que les moteurs soient limités puisque on peut sur une autoroute rouler jusqu'à cent trente. Oui peut-être parce que ce que nous attendons de cette mesure qui est quand même une révolution industrielle c'est qu'elle change l'atmosphère générale sur tout le territoire français et européen.

PA. Alors, un mot d'explication. Bridage des voitures, vous demandez quoi précisément ?

GJ. Nous souhaitons que cesse ce paradoxe extraordinaire qui est que nous n'avons pas le droit où que ce soit de rouler plus de cent trente, or sur ma propre voiture qui est une voiture familiale très quelconque, j'ai vu en venant que le compteur indiquait deux cent quarante. Donc je voudrais savoir où on veut que j'aille avec une vitesse pareille, donc nous voulons, pour répondre à la question brièvement que l'industrie automobile soit conforme à la réglementation pour l'usage qui est fait de la voiture.

PA. Autrement dit, vous voudriez voir sur votre voiture : cent trente.

GJ. Il a été demandé une première fois officiellement en 1988, ça ne date pas d'hier, au premier ministre qui était à ce moment là Monsieur ROCARD (le livre blanc de la sécurité routière qu'il avait lui-même commandé), que les voitures soient limitées à cent soixante, donc je ne vois pas de raison de revenir sur ce qui a été demandé officiellement à ce moment-là.

PA. Alors je dois dire, et je vais vous donner la parole, Jean-Pierre BELTOISE, que vous avez perdu vos deux enfants dans un accident de la route, et donc on ne reviendra pas sur cet accident et sur cette douleur qu'est la votre, mais je dois dire aussi Jean-Pierre BELTOISE, vous qui êtes opposé au bridage des voitures, et vous direz pourquoi, que vous avez perdu votre première femme et un frère dans un accident de voiture. Voilà, pour ne pas alimenter justement ce débat avec des sujets aussi douloureux que ça, je tenais à le préciser d'entrée. Alors, vous êtes opposé au bridage, pourquoi ?

JPB. Déjà, point de départ, on a déjà un point commun tous les deux, c'est qu'on trouve que les accidents de la route pourraient être diminués fortement, doivent être diminué fortement, et donc, il faut faire le maximum de façon à réduire les accidents de la route dans l'avenir. Alors, personnellement et depuis très très longtemps, et justement à cause de ces accidents qui m'ont touché, étant donné que j'étais dans le métier, mon métier c'est de conduire... Si je pensais un seul moment... que même la limitation de vitesse telle qu'elle est faite aujourd'hui... Le bridage des moteurs pouvaient apporter un bien sensible, c'est à dire réduire, on va dire trente à quarante pour cent ou cinquante pour cent, je voterais tout de suite. Malheureusement, je suis un spécialiste de la conduite, j'ai fait ça toute ma vie, donc j'ai eu le temps de réfléchir, on a ouvert une école qui rien que par l'information, la formation, les bonnes habitudes qu'on donne aux gens, et qui ne sont pas seulement, qui sont loin d'être de la technique de conduite, qui sont notamment le sens de la cohabitation dont on parlait tout-à-l'heure. Et je crois que tout-à-l'heure avec Agnès JAOUJ, qui a fait un film qui est basé sur la tolérance, et la tolérance c'est peut-être le plus grand mot d'une bonne sécurité routière, il faut apprendre à être tolérant. Cet accident, c'est à un moment donné, un manque d'anticipation de cette voiture qu'on n'a peut-être pas retrouvée, du jeune qui n'a pas levé le pied suffisamment

tôt. Donc bien sûr c'est la vitesse, mais c'est avant tout dans la tête ! Ce jeune qui s'est dit, qui ne pense même pas qu'il allait vers l'accident. Donc ce qu'il faut, c'est surtout déjà essayer de comprendre le sens du danger, et rouler d'une façon méfiante. Ca n'a presque plus rien à voir avec la vitesse.

GJ. Je n'ai pas d'animosité particulière contre Jean-Pierre BELTOISE, et il le sait, simplement, je voudrais qu'on cesse de penser le conducteur tel qu'il devrait être, et qu'on le pense tel qu'il est. Vous le savez comme moi, on délivre à peu près autant de permis de conduire chaque année qu'il y a de naissances. C'est-à-dire que tout le monde conduit, tout le monde a une machine à laver, tout le monde a un moulin à café. La voiture est un instrument d'usage quotidien, elle est loin de ne servir qu'à des gens qui sont en pleine forme, et donc il faut tout faire pour qu'elle ne puisse jamais être utilisée aux dépens des conséquences de l'utilisation. D'autre part, sur la vitesse, quoi que vous en disiez, je crois qu'il y a tout de même un consensus général. Si vous imaginez que vous allez confier vos enfants, n'importe lequel de nous trois, soit à quelqu'un qui va les emmener tranquillement à cent vingt-cent trente entre Paris et Nice, soit à un jeune homme qui vient d'acheter une magnifique voiture de deux cents chevaux, vous n'hésitez pas une seconde ! Les gens sont d'accord avec ça, et, pour ce qui est de les former, comment voulez-vous... Six ou sept cent mille permis de conduire par an ! Vous allez faire ça comment ? Ca va coûter combien ? Et pourquoi... Je vous pose une question : Puisque vous pensez que les voitures ne doivent pas être limitées à la construction, malgré la réglementation qui interdit de rouler au-delà de cent trente, pourquoi est-ce que vous êtes d'accord avec le fait qu'on bride le moteur des camions, des tracteurs, des tondeuses à gazon... Moi je voudrais bien une tondeuse à gazon qui irait à deux cent quarante à l'heure comme ma voiture !

JPB. Vous avez dit beaucoup de choses. Bien sûr on aurait toujours tendance à vouloir dire : je vais répondre à chaque fois. Déjà il faut dire qu'aujourd'hui la formation d'un conducteur automobile passe par l'auto-école et que c'est une formation beaucoup trop limitée. Puisqu'en fait, au bout de quelques heures de conduite, un jeune qui va passer son permis de conduire, il a surtout appris le Code de la Route, par coeur. Comme je dis toujours, on apprenait les dates de l'Histoire de France... Je veux dire, ça ne l'intéresse pas forcément, il ne comprend pas le sens, souvent des panneaux. En plus de ça, quand il sort de l'auto-école, bien sûr il ne sait pas conduire. Donc ce qu'il faut faire, c'est faire un petit peu comme ça existe en Angleterre depuis longtemps, c'est-à-dire qu'au bout d'un certain temps, on repasse déjà un contrôle de bonne conduite, quand on veut se libérer du signe distinctif qui est à l'arrière. Ce qui n'est pas le cas de la législation, je ne veux pas rentrer dans ce détail, mais là il y a une lacune qui est grave. Donc il s'agit de reprendre les gens... Qui va payer ? Eh bien, je vais vous dire, dans une formation comme celle que je fais dans mon centre «conduire juste», alors que la vie d'un conducteur va être de quarante ans, s'il y a deux fois moins d'accident, le prix de la formation est déjà payé après deux ou trois ans. C'est-à-dire qu'après il y a trente-cinq ans gratuits sur lesquels on gagne de l'argent, les assurances vont gagner de l'argent, tout le monde va gagner de l'argent.

PA. Geneviève JURGENSEN, vous demandez le bridage des voitures, est-ce que c'est un voeu pieux ? Où est-ce que vous avez une chance d'aboutir ?

GJ. Pas du tout ! Ce n'est pas du tout un voeu pieux.

PA. Le législateur est libre. Mais les constructeurs ont une certaine importance.

GJ. Je ne crois pas que les constructeurs y soient opposés. Ce n'est pas mon sentiment.

PA. Vous êtes sûre ? Quand on voit dans les journaux, aujourd'hui par exemple, de superbes photos de superbes bagnoles, au salon de Genève, qui roulent à trois cents à l'heure.

GJ. Ca veut dire quoi ? Si on vole le client avec ? Attendez, on vend des équipements dont ils n'ont pas le droit de se servir, donc on les vole. Tout simplement... Ca les constructeurs commencent à en être conscients, en tout cas en France. Par ailleurs, les politiques ne nous répondent pas, nous mettons donc à la Ligue Contre la Violence Routière à l'étude la possibilité de les poursuivre devant la Cour de Justice. Ce sont les ministres qui ont, année après année, malgré le Livre Blanc de la Sécurité Routière en 1988, continuer à homologuer des voitures dont ils connaissaient le danger, je crois qu'ils en connaissaient le danger.

PA. Sur quoi vous vous fondez. Par exemple, vous allez prendre un cas concret ?

GJ. Par exemple, ce mois-ci a été jugé à GAP un procès dans lequel était mis en cause un conducteur de PORSCHE qui voulait montrer sa voiture à ses amis et qui a provoqué un accident très grave à deux cents à l'heure. Selon les occupants eux-mêmes du véhicule, sur une nationale, à un endroit où c'était limité à soixante-dix. C'est ce genre d'accident sur lequel bien sûr nous allons fonder notre plainte.

D'autre part, je voulais juste demander à Jean-Pierre BELTOISE, puisque vous ne souhaitez pas que les voitures soient limitées au-delà de cent soixante, prenons cette vitesse si vous voulez, où voulez-vous que les gens aillent, qui ont payé ces voitures fort cher, au-delà de cent trente. Pour faire quoi ? C'est juste une question.

JPB. Je suis d'accord sur un point, c'est que, effectivement, c'est tout-à-fait anormal que la limitation de vitesse soit maximum à cent trente à l'heure dans beaucoup de pays du monde, pas dans l'ensemble. Dans ce sens là je le regrette un petit peu d'ailleurs, je vais vous expliquer pourquoi. Il est anormal que ce soit limité à cent trente et que l'on vende des voitures qui vont jusqu'à deux cent cinquante à l'heure. Mais, il faut dire une chose, c'est que n'importe laquelle des petites voitures aujourd'hui fait cent cinquante kilomètres à l'heure. Les voitures les plus populaires font cent cinquante kilomètres à l'heure. Donc le gros problème c'est d'abord le débat : «Est-ce que vraiment la très grande vitesse est dangereuse?». Vous citez un cas avec la PORSCHE, d'accord, mais moi, quand je lis la presse tout-à-fait honnêtement, depuis dix ans, vingt ans, la presse à scandale, qui va titrer sur les accidents, ça va être comme ce qui s'est passé cette nuit, ce jeune qui part, par insouciance, par manque de... Je crois qu'il avait sa voiture depuis deux jours... Ou bien il l'essayait... Vous savez comment sont les jeunes, bon, il n'avait pas bu hein ! Il avait l'esprit ailleurs.

Il y a eu un autre accident cette nuit. C'est un autocar qui s'est renversé avec quelqu'un, j'en sais quelque chose, qui a eu une syncope au volant. Et quand on regarde tous les accidents, franchement, ce sont toujours des camions avec d'autres voitures, et

la vitesse, je peux dire, la très grande vitesse est rarement en cause.

C'est pour ça que je dis que ce débat en fait n'est pas bon, et regardez par exemple, dans le dernier numéro d'Auto-Plus il y a eu un sondage sur le permis à points. On sait que ce sont les jeunes jusqu'à vingt-cinq ans qui font le plus d'accidents. On sait qu'après cinquante ans, c'est là qu'il y a une recrudescence des accidents. Entre les deux, c'est-à-dire vingt-cinq/cinquante ans, il y a le moins d'accidents, chez les hommes, d'ailleurs les femmes ont autant d'accidents que les hommes, et pourtant dans le cadre du permis à points ce sont les hommes qui sont extrêmement pénalisés par la perte du permis. Il y en a eu dix mille retirés cette année, alors qu'ils sont moins dangereux que les autres catégories qui ne sont pas soumises justement au retrait de points.

GJ. Moi, je suis perdue dans toutes ces informations. Je voudrais juste dire une information : ce sont les assureurs eux-mêmes, plus une voiture est puissante, plus elle est neuve, plus elle provoque de dommages corporels aux tierces personnes. C'est sur ce point de morale que je m'arrêterai.

PA. Et sur les délais, vous vous fixez des délais ?

GJ. Le plus vite possible, ça fait onze ans qu'on attend, on a demandé souvent, et maintenant vraiment on en a marre.

PA. Merci beaucoup Madame JURGENSEN et Jean-Pierre BELTOISE, vous vous êtes déplacés sur le plateau de BMA.

Dernière séquence de cette émission, séquence signée avec Agnès JAOUI.

AJ. La tolérance, d'accord, admettons oui. Et que du coup il fallait être tolérant vis-à-vis de la conduite à deux cents à l'heure par exemple, eh bien moi ce n'est pas du tout ce que je pense! Etre tolérant ça ne veut pas dire accepter n'importe quoi, et je trouve que c'est très bien qu'il y ait des lois. Donc ça c'est une chose importante que je voulais dire.

Madame Geneviève JURGENSEN, Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière. Le 15 mars 2000.

Je ne crois pas qu'il y ait de règles différentes sur la route de celles qu'on a dans la vie. A cette différence près qu'un écart de conduite sur la route n'a pas les mêmes conséquences que l'écart de conduite dans la vie. Mais c'est vrai que sur la route, comme partout ailleurs, la règle c'est de ne pas faire à autrui ce qu'on ne voudrait pas qu'on nous fasse à nous-mêmes.

Sur la conduite accompagnée, je l'ai fait faire à ma fille, et mon fils qui vient d'avoir seize ans va s'y mettre aussi... J'ai pu constater avec ma fille, c'est vrai, ça en demande beaucoup aux parents, ça demande beaucoup de disponibilité, beaucoup de patience. Généralement quand on prend la voiture c'est parce-qu'on est un peu pressé.. On est là, passer le volant à son enfant... Donc on ira un peu plus lentement, nettement même, il ne connaît pas le trajet, il faut lui dire ceci, cela tout le temps, et on n'a pas le plaisir d'être passager, parce-qu'être passager, on se détend, on pense à autre chose... Donc on fait moniteur avec son propre enfant, et il faut en plus faire très attention à ne pas ramener à l'avant de la voiture les irritations qu'on a couramment dans la maison. Ce n'est pas le moment de critiquer tout le temps, si on lui apprend à conduire ce n'est pas pour le traiter

de crétin tous les deux kilomètres. Donc ça demande un effort de pédagogie, des disponibilités, une volonté au fond que je pense que relativement peu de parents ont...

Donc au fond, la conduite accompagnée profite aux milieux les plus structurés et à des enfants qui étaient d'avance les moins à risques. C'est quand même très bien ! Je trouve ça formidable de penser qu'on lâche son enfant sur la route alors qu'il a déjà trois mille kilomètres dans les jambes... Pour moi, c'est un repos de l'esprit, ça veut dire qu'à dix-huit ans, c'est ma fille qui emmène les autres, ce que je préfère mille fois, à savoir qu'elle est emmenée. Il y a des choses dont je suis archi-sûre, je sais qu'elle ne sera pas en excès de vitesse, qu'elle ne boira pas. Je le sais absolument ce que je ne peux savoir d'aucun de ses camarades. Donc la récompense est énorme, mais l'effort est très grand.

Maintenant, je dirais que le seul point de vue un peu original que je peux avoir sur la question de la citoyenneté, c'est que je trouve que l'on attend du conducteur seul qu'il soit citoyen, c'est-à-dire qu'on ne le contrôle pas, donc on lui demande, en l'absence de tout contrôle quasiment, d'être citoyen pour le plaisir de l'être. Ce qui n'est quand même pas donné à tout le monde. On lui demande, alors qu'il est souvent, non seulement pas contrôlé, mais anonyme dans la foule. L'autre jour je me suis fait vraiment menacer, alors que le feu était au rouge depuis longtemps... La voiture qui m'a menacée, en accélérant, j'étais piéton sur le passage clouté... C'était déjà la troisième qui passait au feu rouge, rouge de chez rouge comme disent les enfants, quand j'ai vu que c'était une femme, ce qu'elle osait faire, et aussi les risques qu'elle osait me faire courir, j'ai compris une chose que je n'avais jamais comprise avant, c'est que dans la voiture je ne pouvais pas voir son visage. C'est-à-dire qu'elle est dans l'ombre, j'ai pu distinguer des cheveux qui montraient que c'était une femme... Je me suis dit au fond les motards sous leur casque, les conducteurs dans leur voiture sont exactement comme quelqu'un qui rentre dans un ascenseur, où il est seul, il a envie de faire un graffiti obscène, qu'est-ce qui le retient ? Rien. Et il y a cette dimension en voiture ou à moto qu'il n'y a pas à vélo ou à pieds, et qu'il n'y a pas au bureau ni au restaurant, qui est que si on se met à se tenir comme un cochon, les gens ne savent pas qui vous êtes. Donc il y a à la fois l'anonymat et l'impunité. Donc l'anonymat on n'y peut rien... Mais je me disais en pensant à cette femme, il y aurait écrit en gros : Mme DURAND, elle ne pouvait pas le faire, elle ne pouvait pas se comporter comme ça.

Je me souviens un jour, c'était beaucoup moins dramatique, j'emmenais mes enfants à l'école à pieds, dans la cohue des voitures il y avait une grosse Volvo, avec cette espèce de beauf qui klaxonnait parce que ça n'avancait pas. J'ai regardé, et j'ai reconnu le père d'une amie de mes enfants, ce n'est pas contre moi qu'il klaxonnait, mais il se comportait comme un vrai plouc ! Ca ne servait à rien, ça faisait du bruit, il y avait des encombrements, on n'y peut rien. Quand nos regards se sont croisés, il a été pétrifié, parce qu'il ne se montrait pas sous le jour où je le connaissais.

Donc je pense que cette question de l'anonymat est centrale dans la citoyenneté, il y a donc anonymat, impunité. Il y a autre chose qui n'a vraiment rien à voir mais que je trouve moi considérable, c'est que dans toute l'Europe, dans tout le monde industrialisé, on impose des limites de vitesse, et on met entre les mains des gens des instruments qui peuvent rouler deux fois plus vite que la limite supérieure. Alors, quelle est la tentation à laquelle on soumet le conducteur, pourquoi le fait-on ? Je ne crois pas qu'il y ait d'autre

domaine industriel où la politique soit aussi incohérente, et je trouve que on est en Europe dans la situation où sont les Etats-Unis avec les armes à feu. Bien sûr, aucun Président des Etats-Unis ne veut qu'on s'entretue dans les collèges avec des armes de guerre, mais ils laissent l'accès à ça. Chez nous, personne ne veut qu'il y ait huit mille deux cents morts par an, mais on laisse l'accès libre et le libre arbitre, alors que tout le monde conduit. C'est-à-dire que si la conduite était réservée à une élite particulièrement éduquée, contrôlée par des psychologues de la conduite, bon, on verrait !

Mais, on délivre autant de permis de conduire chaque année qu'il y a de naissances, c'est-à-dire que tout le monde conduit. Je pense que si on attend que le citoyen moyen, y compris les pires, y compris les meilleurs, se comporte parfaitement, on rêve complètement.

En faisant référence au débat avec Paul AMAR, c'est vrai que Jean-Pierre BELTOISE pense que huit cent mille personnes chaque année peuvent être au sommet de leur forme, ça n'a pas de sens ! Un jour, ils seront fatigués, distraits, ils auront eu un conflit avec leur petit ami, et puis etc... Je ne vois pas quel est l'argument rationnel ! J'entends, l'argument émotionnel, affectif, on les a tous entendus, mais l'argument rationnel qui dise on ne peut nulle part conduire à plus de cent trente, mais il est normal que toutes les voitures aillent à deux cents, deux cent quarante, si ce n'est plus... Je ne vois pas !

AS. Comment définiriez-vous un conducteur ouvert aux autres, comment doit-il se comporter au volant ? Si on avait quelques indicateurs ?

Tout moins que ce qu'il voudrait. Moins vite que ce qu'il voudrait, moins bien nourri que ce qu'il voudrait, moins endormi, mieux attaché et mieux casqué. On voudrait tous... Qui a envie de s'attacher, qui a envie de mettre un casque ? Personne. Tout va dans le sens de la contrainte, car derrière cette contrainte, il y a une liberté plus grande. Ils sont sûrs qu'ils s'embêtent à s'attacher, à rouler lentement, et à ne pas boire, alors qu'ils ne sont pas sûrs qu'ils auront un accident s'ils ne font pas tout cela. Il y a dans l'appréciation du risque quelque chose d'extrêmement irrationnel. Le risque absolument mineur mais certain, ils y croient, forcément, ils s'ennuient à s'attacher, ils s'ennuient à rouler lentement, mais le risque lointain mais terrible... Pour rouler comme moi je roule, il faut avoir une motivation en béton. Et donc elle est double cette motivation, la première c'est évidemment ne pas revivre ce que j'ai vécu il y a vingt ans, ça c'est sûr, mais il y a aussi ne pas avoir l'humiliation, en tant que fondatrice d'une association, de me faire pincer en tort. Des motivations différentes, mais elles sont très très fortes l'une et l'autre.

Je vous assure, quand je me gare, l'arrière de la voiture sur les passages piétons, dans le quartier où tout le monde me connaît, où tout le monde sait la cause que je défends, je ne suis pas fière !

AS. L'éducation, la formation, la sensibilisation, les limites...

Il faut bien reconnaître que tous les pays qui font mieux que nous ont une répression bien plus grande. Il faut savoir ce qu'on veut, pour le moment, en l'absence de vraies pressions du public, je doute que les autorités aient un vrai désir d'améliorer la sécurité routière autre qu'incantatoire. Je pense qu'autrement ils y mettraient les moyens qui ne

sont quand même pas... Si les moyens sont à la portée des Anglais, ils sont à notre portée. Les Anglais ne sont pas ruinés par la police qu'ils mettent sur la route.

Au contraire, je pense qu'ils font des économies globalement énormes. J'étais intéressée à écouter récemment, il y a un atlas de la santé qui est sorti. La personne qui avait effectué les travaux disait sur Europe 1 que, jusqu'à soixante-cinq ans, il n'y a pas de problème de santé spécifique chez les gens, mais que si on supprimait le tabac, l'alcool, les accidents de la route, il n'y aurait aucun problème de lits dans les hôpitaux.

Donc, je veux dire ça c'est quand même un défi intéressant ! On est là, on pleurniche parce qu'effectivement les hôpitaux sont au complet, etc... Il y a un effort de prévention, on n'a qu'à y gagner. On y gagne individuellement, on y gagne en santé, en avenir, en activités, en absence de souffrance, en absence de douleur de deuil, en pognon, et ça n'excite pas les gens. Ce qui les excite c'est d'avoir plus de tout, plus de médecin, plus de plus... pour être malade, blessé, cancéreux et... ruiné ! C'est les raisons de ce dur combat !

Moi, je ne baisse pas les bras, Claude GOT, qui est quand même essentiel, non plus.

Dire que la formation, pour ce que j'en ai vu à travers ma fille, en tous cas, la formation à la conduite, je la trouve très bonne. Je trouve qu'on lui a demandé beaucoup. Que l'exigence pour le code est énorme, et elle a eu un moniteur qui était extrêmement attentif. Evidemment qu'elle était débutante quand on l'a lâchée, mais si on supprimait les débutants, il n'y aura jamais de confirmés non plus. Je trouve que c'est une tarte à la crème d'aller dire que la formation n'est pas bonne du tout. Je la trouve, pour ce que j'en ai vu, vraiment bien meilleure que celle qu'il y avait à mon époque en tout cas. Je n'ai pas l'impression que là-dessus on baisse les bras, alors qu'il y ait des problèmes chez les auto-écoles, qu'il y ait de méchants, il y en a dans toutes les professions, simplement, ce n'est pas le sentiment que j'ai globalement.

Je pense qu'effectivement la gendarmerie a de quoi baisser les bras. Ils doivent en avoir archi marre de ramasser les malheureuses personnes détruites sur le bord de la route pour rien, de voir la mauvaise presse qu'ils ont à chaque fois qu'ils mettent un radar pour notre bien. Là je pense qu'on lasse les bonnes volontés, effectivement. De voir les PV qui sautent... A quoi bon arrêter quelqu'un pour ne se faire que des ennemis dans un secteur où ils ont besoin d'être bien intégrés les gendarmes parce qu'ils ont d'autres choses à faire. Ils mettent des PV, ensuite les PV sautent... Quand ça arrive au tribunal, il y a des jugements qui sont pires que symboliques... Je pense que les gendarmes en effet sont... usés.

Ma fille a fondé il y a trois ans une association pour les jeunes. Avec ses jeunes militants, qui ont entre douze et vingt-cinq ans, elle s'arrange avec des boîtes de nuit dans un département, elle cherche des fonds, toujours des fonds privés, elle n'a jamais reçu d'argent public encore. La nuit qu'ils ont décidée, le samedi soir, ils se postent à l'entrée de la boîte de nuit. L'accord c'est que l'entrée est gratuite pour les conducteurs qui confient leurs clés de voiture ; à la sortie, les conducteurs soufflent dans le ballon, et si le test est négatif ils reprennent leurs clés, mais si le test est positif, avec l'aide du patron de la boîte de nuit, ils sont priés d'attendre une heure ou deux ! La première fois qu'ils ont fait ça dans le Gard... Eux les jeunes leur bonheur c'est d'avoir plein de clés, évidemment...

Ils comptent au pourcentage de clés. Et il y a toujours une compétition car ils font ça dans quatre boîtes en même temps, alors ils se téléphonent pour savoir combien, etc... La première fois qu'ils l'ont fait, ils ont été surpris du bon accueil. Ils pensaient que dans le Gard, les petits parisiens pour la plupart, ils se disaient on va se faire moucher parce qu'on n'est pas du cru. C'est sur qu'il parle du bon accueil mais ce qui leur a fait plaisir, c'est la troisième fois qu'ils descendent dans le Gard, maintenant ils sont connus, les jeunes arrivent et disent « tiens vous êtes là, c'est génial, etc... ». Il y a aussi, si on savait y faire, moyen de toucher ces jeunes-là, dans un département viticole, qui viennent généralement... Ceux qui ne confient pas leurs clés, c'est qu'ils arrivent déjà ivres-mort, puisqu'ils entrent en boîte à onze heures du soir, ils ont déjà fait la tournée des bars avant. On n'a pas l'impression d'une nation d'irréductibles. On a l'impression d'une nation laissée à elle-même, sur ce plan là.

C'est sympa, ils ont des petits tee-shirt, c'est marqué « une nuit pour la vie », puis derrière il y a marqué « la route des jeunes ». En tant que mère de famille ce n'est pas marrant, car ensuite, eux ils attendent jusque six heures du matin, les derniers clients qui s'en vont, et ils reprennent la route au pire moment. A six heures du matin, fatigués, avec tous les gens ivres qui rentrent chez eux aussi. Quand ils sont tous rentrés, on est soulagé. Surtout qu'ils font de la route, ils sont à trente kilomètres de Nîmes. Là, ils vont le faire à Angers, à Rennes, ils l'ont fait il y a deux ou trois ans en Haute-Savoie. Les premières fois qu'ils le font ils ont toute la presse locale qui se déchaîne avec eux, ce qui fait que ça a quand même une ampleur. C'est très très sympa, mais c'est un travail de fourmis. Pourquoi ce sont eux, qui sont étudiants, qui ont autre chose à faire, qui font ça ?

Le lien que je voulais faire, ce sont les gendarmes. Ce que la gendarmerie a pu les accueillir à bras ouverts, c'est inimaginable ! Ils ont été adorables avec eux. Ils leur ont trouvé des alcotests, en grand nombre, parce qu'ils n'avaient pas le fric pour s'en équiper. Ils leur ont livrés, ils leur ont dit « vous voulez qu'on vienne », alors les gosses ont dit « surtout pas, car... ». « Alors écoutez, on va patrouiller ailleurs, mais vous nous appelez s'il y a un problème ». On sentait qu'ils avaient besoin qu'on leur tende la main, ils ne pouvaient pas faire ça tout seuls dans la haine du public, avec tout le lobby de «Auto-Plus», et tout ces gros crétins, il faut bien le dire, qui n'arrêtent pas. L'époque de Bernard PONS, je ne dis pas ça sur le plan d'affinités politiques, mais c'est vrai que ça a été désastreux ! Ca a vraiment fait reculer les choses. Bernard PONS avait pris le parti... des conducteurs de BMW, en gros ! Non seulement on a perdu deux ans, mais c'est pire que ça ! D'abord, le nombre de morts a augmenté, ce qui est déjà le premier signe, mais... Il a cassé un élan. Malgré tout, ses prédécesseurs de droite ou de gauche depuis 1973, il y avait l'impression qu'il fallait y arriver, il y avait une continuité là-dedans avec plus ou moins d'efficacité, mais, un esprit ! Là, il a fait des choses dramatiques, par exemple il a mis à la Direction de la Sécurité Routière un fonctionnaire qui était de très petit niveau, en comparaison de ces prédécesseurs. Et donc les fonctionnaires de la Sécurité Routière se sont sentis humiliés d'avoir Monsieur BODON, un type qui n'avait pas brillé du tout en Nouvelle-Calédonie !

Ces fonctionnaires là, qui sont très militants eux-mêmes, se sont dit : « **maintenant on a ce préfet aux petits-pieds** », et ensuite la conséquence de ça c'est que ça a laissé une trace cette idée que la DSCR pouvait être dirigée par un fonctionnaire de moyenne

ampleur, car ils ont mis Madame MASSIN, qui elle-même, n'est pas méchante, mais franchement, elle n'est pas du tout à la hauteur, du tout !

Auparavant, il y avait toujours eu des gens qui avaient les épaules drôlement larges. Donc si vous voulez, ce sont des dommages durables qui sont faits, ce n'est pas seulement une mauvaise passe. Ça laisse des traces. Ça donne de mauvaises habitudes.

Je ne sais pas. Je trouve normal qu'à dix-huit ans on ne croit absolument pas qu'on va faire du mal à qui que ce soit, ni à soi-même. A partir du moment où vous avez cette réalité très très dure, et très naturelle en même temps, je ne vois pas d'autre moyen possible que de ne pas mettre entre leurs mains des instruments avec lesquels ils peuvent éventuellement d'une part, et d'autre part les encadrer avec une répression. Le prix est trop coûteux. Trouver un jeune motard de dix-neuf ans tétraplégique pour toujours, ça ne m'intéresse absolument pas. C'est intéressant quand on voit un reportage à la télé, sur ces jeunes-là, filmés à Garche ou ailleurs, ils ont des photos de leur moto partout dans leur chambre. Immobiles complètement, avec ces merveilleux souvenirs, et aucune rancune, aucun retour sur soi. Il n'y en a pas un qui dit : « **Je dis à mes camarades : Arrêtez, ne faites pas ça, vous serez comme moi** ». Sans parler de ceux qui ont envoyé leurs copains...

Je pense que dans les pays où ça marche bien on observe que la chaîne est complète. C'est-à-dire qu'il y a une éducation correcte, il y a des contrôles, et il y a une répression. Dans l'éducation il y a ce que vous faites, et puis il y a la publicité, les contrôles on voit ce que c'est, la répression aussi. Si vous enlevez un des trois maillons, les deux autres ne servent à rien. Donc, je ne pense pas que les instructeurs doivent se mortifier sans arrêt en disant «qu'est-ce qu'on peut faire de plus ?». Je dirai « **qu'ils fassent leur boulot, et que les autres fassent le leur** », simplement, moi je suis éditeur, je peux corriger un manuscrit, mais si personne ne me l'imprime, je suis fichue... L'imprimeur, s'il n'a rien à imprimer, il est fichu aussi. C'est là comme dans la vie, on ne peut pas tout faire. On ne tient pas toute la chaîne, elle est faite de maillons, et chez nous, à mon avis, l'éducation est faite... La publicité non, il y a très très peu de budget, un tout petit budget pour ça. Les contrôles n'y sont pas, et la répression n'y est pas, et c'est pire que ça, il n'y a non seulement pas de répression, mais il y a des passe-droits, partout...

Quand on est parent, et qu'on a toute la chaîne à soi-même, on sait bien qu'on n'aime pas réprimer, mais qu'il y a un moment où il faut arrêter de raconter des histoires, et dire « si tu ne fais pas ça... ». Si ça ne tombe jamais, il ne faut pas s'étonner non plus. Donc ce n'est pas un rôle agréable, je ne vois quel est le parent qui aime punir. Je ne crois pas que mes enfants m'en veuillent quand ils savent exactement pourquoi ils ont été punis, et que ça a été bien dit à l'avance.

Il n'y a que pour ces huit mille deux cents morts-là qu'on se pose tant de questions. Regardez la listériose, combien de temps ils nous ont emm... Avec ça, ils ont ruiné une entreprise, ils ont mis cinquante personnes à pied, parce que soi-disant il y avait de la listériose là, en fait elle n'y était pas, ça leur est égal.

On nous dit l'Europe, par exemple, quand il s'agit de la vache folle, on s'assoit dessus, l'Europe. Donc, il n'y a que ces morts là... C'est vraiment très mystérieux !

Il faut croire que le plaisir de conduire est si grand, les habitudes si anciennes...

Le délit de très grand excès de vitesse a été tellement amendé qu'il ne sert à rien... Récidive dans l'année, ça ne sert absolument à rien ! Se faire pincer deux fois dans l'année, avec une telle vitesse en plus, il faut prévenir les gendarmes « **attention, je m'en vais à telle heure, et je vais rouler à deux cents à l'heure** ». Ca n'a aucun sens.

La conduite accompagnée, je trouve que c'est très tributaire de l'état dans lequel je suis, moi. Si je me suis laissée forcer le volant par exemple, si j'avais envie de prendre le volant, ma fille me dit « Ah, maman... », ça va se passer probablement assez mal. A l'inverse, si on s'est mises d'accord toutes les deux et qu'on se dit « **ça va être chic, elle n'a que seize ans, je suis fière, elle est au volant** », à ce moment-là je peux être parfaite. Autant quand je me suis laissée forcer le volant je suis là «gr...», autant quand c'est bien, elle est en confiance, moi je sais qu'on ne risque pas grand chose, à la vitesse où elle va. Ce que je me reproche, puisque maintenant elle a son permis, c'est de ne pas avoir préparé les trajets avec elle avant. Au fond ça m'a vite énervée de voir que Mademoiselle se met au volant et ensuite attend que je fasse tout le boulot barbant qui est de dire « il y a une bifurcation à tel endroit », pour aller à la campagne quand on ne sait pas exactement le chemin... C'est un peu facile ! C'est très agréable de conduire, le seul aspect un peu fastidieux c'est de préparer son trajet justement. Alors elle m'avait comme navigateur, et là je trouve que j'aurais dû... Je n'ai pas été très pédagogique sur ce plan-là. Tu veux conduire, alors prépare ton parcours.

Et puis, il y a des moments un peu décourageants, quand, par exemple, il y avait quelque chose qu'elle n'arrivait pas à faire, quand elle a raté un embranchement, il y a un moment où il faut trouver un endroit pour faire demi-tour. On ne pouvait pas partir à l'aventure comme ça. Elle m'a fait faire des kilomètres, comment je fais pour faire demi-tour... je ne peux pas, je ne peux pas... et qu'on est quand même à soixante kilomètres à l'heure sur une route départementale, et qu'il y avait un endroit où on pouvait, Ah ben c'est raté. Il arrive un moment où je me dis, on y arrivera jamais, j'en ai marre. Je me suis rendue compte en la voyant conduire, ça demande beaucoup de maturité, de se dire, tiens j'ai loupé l'embranchement, il faut que je cherche tranquillement un endroit où je vais pouvoir reculer et tourner, où c'est autorisé, où c'est faisable, et qu'on ne peut pas... mais c'est peut-être elle qui était comme ça. Mais je me demandais jusqu'où elle allait m'emmener. Ca c'était des moments d'énervement, je lui disais : « **mais, enfin arrête-toi, tu as bien vu !** ». Il y a un moment, on ne comprend pas ce qui se passe. On s'énerve soi-même.

Il y a autre chose, je ne sais pas si d'autres parents vous en parlent, il y a autre chose que moi je n'ai pas aimé du tout, qui est plus subtil, qui est que... nous on est une famille de quatre personnes, quand c'était mon mari qui faisait la conduite accompagnée avec notre fille, moi j'étais derrière avec le petit... Je les voyais trôner devant, bavarder et tout, et moi j'étais reléguée derrière avec le petit et je me disais ce n'est pas ma place, ma place elle est devant. Et donc il y avait un côté peut-être même de jalousie un peu, de rivalité, et mon mari était très content de bavarder devant avec sa fille, il est fier de sa fille et je le comprends. Je lui ai dit « **Tu verras quand ce sera lui, le garçon, qui fera la conduite accompagnée, que tu seras derrière pendant que tu seras devant à faire avec mon fils, et tout...** » Tu verras, tu n'aimeras pas ça ! ». Je trouvais que tant qu'on était deux, mon fils et moi, ou mon mari avec sa fille, très bien, mais quand on est en

famille, et que l'un des deux parents doit s'emm... derrière, il n'y a pas d'autre mot, il se demande un peu ce qu'il fait là. On se traîne, on n'aime pas le trajet qu'ils prennent. On est jaloux, tout simplement. Une fois, j'ai dit à Elvire parce-qu'elle voulait prendre le volant, parce qu'elle insiste, avec la complicité de son père, mais sur un long trajet comme ça, en rentrant du Mans... En sortant de là, j'étais d'une humeur de chien, et je lui ai dit « écoute, moi, jusqu'à tant que je quitte mes parents, j'étais à l'arrière. Et maintenant, je ne veux plus y être, c'est tout ! Donc, quand on était quatre, je le prenais assez mal... Et même maintenant qu'elle a son permis, quand elle dit « allez, c'est moi qui conduit », elle n'a plus besoin de conduite accompagnée, et je dis à mon mari « **c'est très bien, tu la laisses faire, c'est toi qui monte derrière** ». Je ne sais pas si les autres parents le ressentent comme ça. Mais moi je l'ai ressenti parfois assez fortement. Comme si elle prenait ma place auprès de mon mari. Ma place d'adulte, d'une part devant, mais aussi ma place d'épouse.

En plus, si on le fait bien, je trouve que c'est un moment de réconciliation. C'est un moment où on honore son enfant en lui confiant la voiture, qui est quand même précieuse, on a du temps, on peut rétablir un dialogue rompu... Par exemple mon fils, qui vient juste d'avoir seize ans, il vient de s'inscrire, il n'a pas encore commencé la première leçon, j'ai appris qu'il fallait qu'il se fasse recenser avant... Première dispute, non, je n'ai pas le temps de me faire recenser... Je lui dis : « **Ecoute, tu permets, on a eu le temps d'aller faire le chèque, tu vas trouver le temps d'aller te faire recenser** ». Première source de conflit. Il a de vrais problèmes scolaires, je me réjouis de penser qu'il va pourra être mis en valeur car il conduira très bien, ça peut être quelque chose d'un peu réconciliateur, et un peu guérisseur dans une famille, de penser qu'un enfant qui échoue dans certains domaines va pouvoir réussir là... En tous cas, c'est bon pour nous.

Sur la mécanique, je trouve que c'est l'unique vraie lacune de la formation. Qu'on ne leur dise pas où est l'huile, comment on change une roue... Elle n'a jamais soulevé un capot, ma fille. Elle tombe en panne sur le bord de la route, ce n'est pas la peine, elle fait SOS... qui vous voulez, mais elle ne sait rien faire. Je trouve que c'est très très dommage, car même moi, en tant que femme, je n'en sais pas assez. En plus, les femmes, ce sont elles qui ont les gosses dans la voiture, qui les ramènent de vacances, etc... Elles sont vraiment exposées à être dans des situations délicates dont elles pourraient se tirer très bien si elles avaient deux ou trois connaissances de base. C'est au programme, mais si ça a été fait ça a du être fait en vidéo, pas de travaux pratiques. En tous cas elle ne l'a pas fait elle-même, elle n'a pas mis les mains dedans. Je trouve dommage parce qu'en plus c'est très angoissant d'être sur le bord de la route avec une voiture qui ne marche plus. Là aussi, c'est un moment où on peut faire des bêtises, s'aventurer sur une route à pied, ou... Si on ne se dit pas « je peux m'en sortir » c'est moche.

Ca n'a pas de rapport avec notre sujet, mais au tour de France il y a régulièrement des photographes qui se mettent au milieu et qui font tomber tout le peloton. Les gens disent « mais quelle andouille, etc... ». D'une part, ils vont très vite, et on ne s'en rend pas compte, d'autre part, dans un objectif on ne voit pas les distances, ils ne voient pas que les gens sont sur eux. Je pense que dans toutes ces histoires de voitures, on est habitué à une vitesse de ville car on la vie comme piéton fréquemment, et entre cinquante à l'heure et cent trente, on ne se rend absolument pas compte.

C'est moi qui vous remercie de pousser la roue dans le même sens que nous.

Monsieur Patrick CHEVILLOT, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, Sous-Direction de la Formation du Conducteur, Chef du Bureau de la Pédagogie de la Conduite Automobile, le 14 mars 2000.

Ce dont on parle c'est des formations post-permis dites labellisées Sécurité Routière, c'est une volonté du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 22 novembre 1997 réaffirmées ensuite le 1er avril 1999, et pour lesquelles le Gouvernement a décidé de mettre en oeuvre les décisions du CISR qui consistent à proposer partout où c'est possible deux choses : la mise en place de stages de sensibilisation destinés aux conducteurs novices (un an de permis) et l'expérimentation de stages destinés aux conducteurs de plus de dix ans de permis. Ca c'est la lettre du CISR de 1997. Mais, toute l'année 1998, le Bureau de la Pédagogie a travaillé pour mettre en place le cahier des charges de ces deux propositions.

Pour ce faire, le Bureau a auditionné la plupart des familles idéologiques de formateurs qui existent dans le pays. Alors on a auditionné des Associations de formateurs, type ANPER, une entreprise comme l'ECF, qui on le sait a des structures pour faire ce genre de choses, les CER -Centre d'Education Routière Association-, des enseignants de base, Jean-Pierre BELTOISE évolution (conduire juste), la FASA -Formation Active à la Sécurité Routière-, et CENTAURE. Donc on avait un panel à peu près complet des grandes familles de formateurs, soit formation de conducteurs classique, soit formation de conducteurs post-permis, plus, bien entendu, les gens qui fonctionnent dans la formation permis à points avec des psychologues et des formateurs. On a d'abord fait des audits, et ensuite un groupe de travail spécialisé avec des BAFM et des psychologues pour essayer de définir un cahier des charges vraisemblable à partir des différents éléments en notre possession.

Pour que ça rentre dans l'objectif, l'objectif c'est une journée, c'est un action de masse, une journée de sensibilisation à la sécurité routière. Le résultat des courses, on l'a soumis, une première fois, en juin 1998, à l'approbation cette fois-ci des mêmes familles, mais aussi des syndicats représentatifs, à quelques assureurs, notamment des mutuelles qui sont déjà engagées dans cette politique là, donc une politique favorable à la formation. On a eu un accord sur le pratique d'une journée de six heures de sensibilisation minimum, scindée d'une part en un audit de conduite, et d'autre part une séance en groupe de sensibilisation. La caractéristique de l'audit de conduite c'est qu'il est aussi en groupe, et qu'il est fondé sur le principe de l'auto-évaluation, puis de l'évaluation sous contrôle d'un formateur spécialement formé, et de l'ensemble des participants. C'est-à-dire que chacun... L'objet de l'audit est moins que la façon de conduire, c'est de la façon dont les gens perçoivent les dangers. C'est le noyau dur du cahier des charges.

Il n'y a pas de différence fondamentale dans la structure, entre le rendez-vous d'évaluation pour les jeunes conducteurs et un rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs plus expérimentés. Il n'y a pas de différences de structures, on n'en a pas trouvé, simplement il y a des différences de contenus et de ton. Certainement, on ne

s'adresse pas de la même façon... C'est une formation modulaire, mais qui a la même structure. Du coup, l'idée de scinder en deux l'expérimentation... Dire partout où c'est possible on fera des stages pour les jeunes, et une expérience spécifique pour les expérimentés, ça ne tient pas !

La deuxième étape, à partir de juin 1998, on a mis en place une réflexion sur la formation des formateurs. On est arrivé à un consensus assez simple de l'ensemble des formateurs, de toutes ces organisations, ce qui n'est pas un mince exploit. Là on a fait un travail de négociation mais aussi, sans faire trop de concession, la concession qu'on a faite c'est sur la durée. On avait prévu une formation complémentaire de trois semaines, et la profession, dans son ensemble, s'y est refusée en expliquant qu'elle n'avait pas les moyens d'autofinancer ce type de stage, sauf à ce que l'Etat rende obligatoire dans la société le suivi d'un tel stage. Au cours de cette mise au point, il n'y a pas eu par contre de proposition différente de celle qu'on avait faite sur les contenus. On s'est centré essentiellement sur les techniques d'animation et sur la connaissance de l'insécurité routière. Ce sont les deux principales lacunes de la formation de base des moniteurs. La question était de savoir s'il y aurait un lieu unique de formation. L'ENSERR avait proposé que ce soit à NEVERS, ça n'a pas été accepté. En fait, en réalité, au bout d'un an d'expérimentation, on a l'impression qu'il y a trois ou quatre groupes qui se sont structurés pour répondre à la demande. L'ANPER a formé environ cinq cents formateurs à l'heure actuelle, l'ECF sans doute une centaine, l'EFCASER a formé quelques personnes, et quelques CFM déjà engagés, qui font aussi dans le permis à points. Quelqu'un comme BOURIETTE dans les Hautes-Pyrénées, en fait, là où s'est tissé un partenariat particulier, a formé une soixante de personne dans le secteur Sud-Ouest, grâce à un partenariat avec les AGF. Il a su se vendre aux AGF pour faire ça, et de très bonne qualité semble-t-il.

La troisième étape du processus qu'on a suivi est de trouver des préfectures d'accueil. Il y a une trentaine de préfectures qui, sans trop savoir ce qu'elles achetaient se sont portées volontaires. On peut dire que là il y a une quinzaine de préfectures qui fonctionnent. Il y a environ quatre mille jeunes qui sont passés en stage. Je dis environ car la difficulté qu'on a c'est la remontée d'informations de la part des préfectures. L'opération n'a en fait réellement débuté qu'en septembre 1999. Il a fallu faire un gros travail d'information qui est loin d'être terminé. Il y a encore les trois/quarts des préfectures qui ne se sentent pas encore vraiment concernés par ces opérations. La labellisation est en principe délivrée pour un an, mais en réalité maintenant on en est à dire : c'est délivrée pour une période à laquelle l'Administration mettra fin. Ce n'est pas si clair que ça, la semaine nous avons eu une réunion où étaient présents les trois composantes de l'expérience, c'est-à-dire l'administration locale, les assureurs nationaux ou locaux, et les formateurs, ça a été un échange très très riche, on va faire un compte-rendu, un synthèse, car on voit qu'il y a différentes solutions possibles du point de vue de la prise en compte du dossier (il y en a qui sont très bonnes, et d'autres très autoritaires, très normatives, d'autres au contraire où il y a une certaine créativité qui se met en place). Au plan des solutions adoptées, l'évaluation qui se met en place nous informera, je te passerai le plan d'évaluation... On loge les actions pour déjà constituer une base de données, à partir de données officielles, c'est-à-dire remontées par

l'administration locale, qui permet d'identifier chaque intervenant, à la fois les sponsors, que j'appelle les prescripteurs, qui sont en général des assureurs mais qui peuvent être aussi telle ville, telle collectivité locale, telle administration pour ses propres agents, ou telle entreprise d'ailleurs.

Ce sont eux qui financent en général, identifier, en terme de quantité, le nombre de stagiaires, avoir donc une base de données où tu retrouves classiquement les coordonnées des gens, avoir aussi un retour sur le vécu des stagiaires, et à partir de là, il y a deux types de suivis qui sont faits, il y a les suivis qui sont faits par les prescripteurs, chacun suivant ses cohortes de conducteur, par exemple en ce qui concerne notamment les assureurs, la sinistralité, et puis alors il y a un suivi, beaucoup plus unifié, qui est fait au niveau qualitatif par un laboratoire, le LPC, le Laboratoire de Psychologie de la Conduite, de l'INRETS qui est maître d'oeuvre avec comme maître d'ouvrage des cabinets spécialisés, dont notamment un qui se trouve à Toulouse, se sont des élèves de Maryse SIMONNET, qui fonctionnent dans ce cadre là et qui viennent de faire un travail remarquable sur l'AAC d'ailleurs. Il s'agit de l'étude de Françoise CHATENET, qui répondait à une commande très particulière, passée par l'Etat, programmée en 1996 et qui est rendue maintenant. On a fait la réception de l'étude, c'est la première fois qu'on le fait. On a fait un truc client.

Conduite citoyenne, certes, pour moi ce n'est pas une conduite citoyenne... Je pense qu'un jeune qui a fait l'AAC selon le profil haut, il a effectivement de meilleures chances de survie... Moi la notion de citoyenneté me laisse... J'y vois aussi l'armature des réflexes de survie des individus. C'est-à-dire que toute notre vie sociale est une aussi une vie où on survie, c'est-à-dire on est environné de dangers, il y a les dangers potentiels et il y a le risque qu'on prend, ce qui est aggravé par les risques qu'on prend en circulant, en étant plus ou moins armé pour bien circuler. Il est certain que quelqu'un qui est... le bon sens populaire le dit « un homme averti en vaut deux », déjà avoir le droit de circuler en ayant une meilleure technique du regard, c'est effectivement déjà mettre de meilleures chances de son côté de survie.

Après il y a le fait que savoir trouver les indices pertinents ce n'est pas forcément angélique, ce n'est pas pour ça qu'on a une conduite citoyenne à mon sens. Mais c'est vrai que ne pas se disperser dans la recherche des indices c'est déjà qu'on dirige son attention vers un certain nombre de points particuliers. Après il est évident aussi qu'il y a des dangers à être meilleur, ou se croire meilleur, ça c'est une des choses qui est mise en lumière aussi par l'étude de Françoise CHATENET, c'est-à-dire qu'il y a des points sur lesquels le formateur de formation initiale n'a pas insisté, alors il y a des choses qui sont occultées de manière générale dans la formation, c'est tout ce qui est accidentologie, c'est tout ce qui est une meilleure connaissance du risque, en ce sens là, les jeunes en A.A.C. ne sont pas très différents à mon sens des autres. Par contre, il y a toujours une dialectique de la prise du risque, ils...

La notion de citoyen, il y l'adhésion à la cité, il y a le fait qu'on connaît mieux les codes, à mon avis, ils ne connaissent pas mieux les codes de manière formelle, par contre ils ont une meilleure connaissance des conditions de survie en circulation, c'est-à-dire que l'apport des anciens, la situation de conduite accompagnée, si elle a été normalement faite, c'est-à-dire si on a consacré le temps, c'est par ailleurs... C'est là qu'il

y l'ambiguïté un petit peu de la conduite accompagnée, c'est donc quelle est la part de l'accompagnant ? quelle est la part du compagnon ? Ca peut être une part qui peut être tout aussi désastreuse. Ce qui m'intéressait beaucoup, c'est la notion de profil de formation qui donne un profit de conducteur ensuite. C'est difficile à mesurer mais c'est une bonne approche quand on va essayer d'évaluer la formation. Les critères sont assez formels : on a fait tant de kilomètres, on a un accompagnateur qui se donne suffisamment à sa tâche, on a un formateur de base qui a fait une formation conforme au programme, on a toutes les chances d'avoir quelqu'un qui a un meilleur rendement en tant que conducteur que quelqu'un qui a subi une formation tronquée, qui a l'illusion, qui plus est, qu'il a une meilleure formation parce qu'il a fait des kilomètres, mais quels kilomètres ? Toute partie reste encore un peu floue. On n'a pas un mètre-étalon pour mesurer la pédagogie.

Dans la conduite citoyenne, je vois dans cette notion le fait que la formation a été plus longue. C'est-à-dire, que quelque part, on n'est pas passé quasiment instantanément, ou en très peu de temps, de l'état semi-larvaire de conducteur à l'état d'ouvrier complètement machiné. Ca a pris du temps, ça a pris un an. Là encore, si la conduite accompagnée a été bien faite, il y a une accoutumance à l'outil, une accoutumance à la circulation, qui fait qu'effectivement on peut là parler de gens qui ont eu le temps, qui ont pris le temps, de se couler dans le moule.

J'ai un discours un peu fort là-dessus, je dirais que la formation par essai-erreur est amoindrie quelque part par la conduite accompagnée, c'est-à-dire qu'il y a toujours bien essai-erreur, probablement pendant la conduite accompagnée, mais le fait qu'il y ait le compagnon, ça minimise les choses, alors qu'on n'a plus les doubles commandes.

Ce qui est intéressant dans l'étude de Françoise CHATENET, je trouve que c'est précisément le compte-rendu des enseignants, comment ils voient les choses. C'est quasiment un compte-rendu ethnographique qu'ils ont fait. Il y aussi autre chose, c'est très clair, ce qui est un peu décourageant, en tous cas qui peut nous permettre de rebondir sur d'autres objectifs, c'est la façon dont les gens voient l'importance de l'apprentissage de la conduite. Il y très peu de demande sociale qui plombe effectivement toute tentative volontariste pour par exemple développer le post-permis. S'il n'y a pas un effort éducatif fort, alors là on peut parler de projet citoyen, ce n'est pas de conduite citoyenne, pour, ne serait-ce que tout simplement, expliquer aux lycéens, j'emploie lycéens à dessein, quelle formation ils auront à subir. On a rédigé ça : des fiches toute bêtes, comment bien choisir son auto-école ? On le fait pour les lycéens, car en fait d'une manière assez concrète, là ce n'est pas encore assez concret à mon avis... Ca suit trop notre déroulé administratif encore. L'analyse de la conduite en AAC, ce qui serait bien ça serait de voir quelle est l'évolution entre les premiers kilomètres et puis la fin. En fait, la question que ça pose, c'est : en combien de temps réellement j'acquiers une expérience significative.

Mademoiselle SAADA Farida à l'INRETS doit avoir fait à Lyon une étude très poussée sur les essais-erreurs en matière de conduite. Ils ont fait à partir de documents filmés, documents vidéo, un énorme travail avec des véhicules équipés spécifiquement pendant la formation initiale et les premiers kilomètres après permis. Il faudrait voir s'il n'y a pas de possibilité de les « aider » à exploiter ça.

Il faudrait qu'on puisse monter un truc, qu'on puisse exploiter tes travaux, te faire travailler, par exemple à l'INSERR, c'est-à-dire qu'ils te mettent dans leur groupe d'experts. Il faut utiliser ta compétence.

Respect de la loi, c'est-à-dire respect des règles formelles, des règles communes, ne pas transgresser le feu rouge, ne pas transgresser le stop... Il y a deux façons d'analyser les choses. On peut penser que les vingt pour cent de parents (il y a vingt pour cent d'AAC maintenant, deux cent mille sur huit cent mille permis par an, ça ne baisse pas, ça ne monte pas, je pense qu'on a atteint une espèce de palier). J'aurais tendance à penser que les vingt pour cent qui font la conduite accompagnée ne le font pas particulièrement pour transgresser la loi. Les parents qui sont là ont quand même toujours une main pour eux, et une main pour la voiture... Ceci étant, ça renvoie à leurs connaissances standard des règles. L'idée qu'on avait, c'est mettre un garde-fou supplémentaire, peut être même aussi augmenter la base du nombre de personnes, c'était faire des stages pour ces parents-là. On se heurte à chaque fois à un problème de ressources et de demande sociale. A quoi on va les former ? On pourrait imaginer des modules du style de celui qu'on a mis en place sur la façon dont ils perçoivent les dangers. Sans les former particulièrement à la conduite commentée, ce qui prend du temps, leur faire prendre conscience peut-être... L'idée, c'est que tout conducteur français devra pouvoir disposer... déjà de mieux se connaître en tant que conducteur, se connaître soi-même, faire un petit retour sur sa propre pratique de la conduite, en faisant bien prendre conscience à travers soi et à travers les autres, des différences qu'on peut avoir, et de ses connaissances ou de ses méconnaissances en matière de zones de danger, de zones d'incertitude, de distance de freinage... Il y a là une première culture de base à acquérir en tant qu'accompagnateur et qui pourrait être la culture de base de tous les conducteurs, qui est loin d'être le standard.

La deuxième chose, il y a la justification du respect des règles vis-à-vis de la loi. Il y a une loi, pourquoi il y a une loi, et pourquoi est-ce qu'on doit la respecter ? Ce n'est pas parce-qu'il y a une loi qu'on doit la respecter. Déjà est-ce que l'Etat lui-même respecte toutes les lois... On voit bien que ce n'est pas le cas, effectivement tout le monde voit que ce n'est pas le cas...

Il y a un gros travail à faire aussi au niveau des arbitres pour la reprise en compte dans le corps social, pourquoi, sur ce domaine-là particulier, on est intransigeant, on serait intransigeant ?

Après, je vois un autre problème, ce qui est bien noté dans l'analyse faite par Françoise CHATENET, les deux grosses transgressions, c'est la vitesse et l'alcool. Donc est-ce que les jeunes qui font l'A.A.C. transgressent moins ? Pendant la conduite accompagnée, ça certainement, sur la vitesse ? Très probablement on aurait un miroir très précis si on faisait une analyse des transgressions faites pendant la conduite accompagnée par le couple, en apportant un correctif sur la population qui est en conduite accompagnée, c'est que probablement il y a quand même une motivation à bien faire, en tous cas à bien apprendre, plus importante que dans la méthode traditionnelle, à quel pourcentage, on ne peut le dire, mais on peut imaginer qu'il y a une meilleure motivation à apprendre, à respecter, il y a une meilleure motivation de sécurité routière. Déjà, il y a des efforts à faire, donc celui qui fait l'effort ne le fait quand même pas en

général gratuitement, il y a certainement l'aspect assurance qui joue au départ, mais ça... il faut les faire les kilomètres après en conduite accompagnée ! Ca veut dire qu'on ne le fait pas gratuitement. Mon avis n'est pas un avis mathématiques, c'est un avis qui se fonde sur une analyse de la transaction.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière a évoqué l'A.A.C. en 1997, plus en 1999. En 1997, il est dit que, pour développer l'A.A.C., il faut modifier l'âge d'accès. On imagine un mécanisme d'accès automatique, pour tous les jeunes à seize ans à l'E.T.G... qu'on n'a pas fait !

Il y a à la fois une volonté affichée par la superstructure, mais une certaine résistance de l'administration en charge du problème. Ce n'est donc pas forcément cette mesure-là qui est la plus porteuse. La volonté de Madame MASSIN de développer est claire, en tous cas... vers les publics en difficulté. Ca serait, peut-être, aller vers une modification de l'âge de l'accompagnateur, c'est-à-dire permettre à plus d'accompagnateurs, les règles c'est trois ans de permis, d'expérience, et vingt-huit ans. Il s'agirait d'abaisser l'âge de l'accompagnateur à vingt-cinq ans. Ce qui, certes, procède d'une intention louable. La question reste posée, les assureurs sont-ils d'accord ? La réponse est non, sauf si vous nous prouvez que les jeunes, à vingt-cinq ans sont aussi peu accidentogènes qu'à vingt-huit... Et ce n'est pas le cas !

Une autre proposition, il y a les emplois jeunes, on peut imaginer les former spécifiquement... On attend.

Le produit d'une étude de l'ENSERR, qui commence à jouer un rôle plus important de conseil, de recherches... On lui a confié cette année cinq études, là aussi on procède à une réception type client.

La volonté de développer l'A.A.C. est fondée sur un pari. La vérité actuelle, c'est qu'on ne sait pas si les jeunes AAC sont plus ou moins impliqués dans les accidents que les autres. On ne sait pas et on a des indications contradictoires sur l'accidentologie des jeunes. A la fois on a des gens qui nous disent « c'est pas bon », qui sont incapables de nous sortir des études prouvant que ce n'est pas bon, en disant « ce n'est pas mieux », on a des gens qui nous disent, comme la MACIF : « depuis qu'on a des jeunes en AAC, c'est clair, le gain en matière de sinistralité est entre deux et trois pour cent, sur une population de... ». Certes il y a toujours des accidents, et certes AAC ou pas AAC, les jeunes sont beaucoup plus impliqués, mais le jeune AAC moins. Avec deux ou trois pour cent, je m'en sors, je sors du rouge. A ma connaissance, il y a la MAIF, la MACIF, on pourrait opposer que ce sont des fils d'enseignants, de cadres, mais à l'intérieur d'une même compagnie il y a un panel qui suit la conduite accompagnée et le pendant une formation traditionnelle. Par contre la MAAF a une optique différente en disant « **non, ce n'est pas la bonne solution, certainement le concept est bon, mais il est mal appliqué** », ce que dit Françoise CHATENET : « L'essentiel n'est pas appliqué ». Tout cela reste très parcellaire.

Après, il y a toutes les études faites par Yves PAGE qui datent un peu, qui avaient été faites à partir des échantillons des années quatre-vingt-dix, ce n'est plus la même chose maintenant. Il y avait là aussi des biais, dans l'étude de SYLAB, car on n'a pas une assurance méthodologique. Il n'y avait pas de tués. Je pose la question : dans un

échantillon de vingt mille jeunes, est-ce qu'il n'y avait pas de tués. Eh bien non, il n'y en avait pas dans ceux qui avaient fait l'A.A.C. Sur les vingt mille qui avaient fait l'A.A.C. il n'y en avait pas, ce qui n'est pas reconnu comme significatif. Cette étude était beaucoup axée sur les comportements et prise au téléphone. J'avoue que moi, si on me demande au téléphone : vous êtes communiste : oui, vous au RPR : oui. En plus, si le sondeur tombe au mauvais moment, je vais lui raconter...

Le CISR continue à promouvoir, l'administration aussi.

Nous avons fait la réception de l'étude de Françoise CHATENET devant toute la DSCR. C'est bon, il y a eu un débat. Le débat a confirmé une partie des conclusions de l'étude, c'est-à-dire que ce n'est pas bien appliqué, et que pour l'instant, ce n'est pas encore digéré, et que, par ailleurs, le fait d'avoir permis à tout le monde de le faire n'était pas une bonne chose.

Il y a donc une volonté de poursuivre, de développer, et de le faire aussi d'une manière favorable au consommateur.

Regarde... J'ai une petite note : suivi des études commandées à l'ENSERR. Convention du 16 août 1999. Une convention relative au programme d'études entre la DSCR et l'ENSERR a été signée le 15 novembre 1999. Ce programme comprend la production de quatre études. Dans le cas du suivi de cette commande par le maître d'ouvrage (formation du conducteur), une première réunion entre le bureau FC3 (tout le bureau) et Monsieur Henri RAMANAZZO, chef de projet, représentant le maître d'œuvre, a eu lieu le mardi 18 janvier 2000. La première étude, c'est la rédaction d'un guide pour la formation des motocyclistes. Une deuxième étude c'est une enquête descriptive sur les centres de perfectionnement à la conduite automobile. Conception et modalités de mise en œuvre d'un label qualité des activités d'enseignement de la conduite, là il y a tout un groupe : DUNEUFJARDIN, WEBER, BILLARD, BARRY, GILLOT, LAUMONT... des gens que tu connais, et qui font un travail pour l'ENSEER, pour le compte de la DSCR. Ils devraient rendre compte bientôt, mais je vais réactiver le camarade RAMANAZZO pour qu'il me trace un compte-rendu de ce qui se passe, car je devrais déjà engranger certains résultats, je ne peux pas. Elaboration d'un module de formation pour les jeunes accompagnateurs AAC.

Objectif de l'étude : élaborer un module de formation spécifique de deux jours pour les futurs accompagnateurs AAC, à l'attention des formateurs de formateurs. La cible visée étant constituée par des titulaires d'emplois jeunes. L'élaboration du module a été confiée à un groupe de travail, cependant si les contenus axés sur la sécurité routière ne posent pas de difficulté en soi c'est le contexte des emplois jeunes qui pose problème au groupe de travail.

On a ce travail qui est en cours. Ca va être intéressant de voir ce qu'ils vont nous rendre. Ce qui est intéressant aussi c'est que l'ENSERR joue un nouveau rôle Henri RAMANAZZO est quand même un type assez concret, il a pris le taureau par les cornes.

L'étude de Françoise CHATENET se voulait aussi une vérification du bien-fondé des prémices scientifiques. Est-ce que les concepts de formation en alternance, de progressivité d'accès à la difficulté restent opérationnels, restent opérationnels au niveau de ce qu'en pensent les chercheurs ? La réponse est : oui. De plus, derrière tout cela on

reste dans l'échelle des motivations les plus intéressantes pour la conduite elle-même et pour la formation des conducteurs. L'A.A.C. constitue un outil. Le schéma reste directeur dans les conceptions qui sont derrière la stratégie de la formation des conducteurs, c'est de tirer l'ensemble des conducteurs vers une meilleure connaissance d'eux-mêmes, et notamment de leurs motivations, des stratégies de vie... En fait, dans les strates inférieures de la conduite il y a la formation initiale de base, et puis il y a une meilleure connaissance des stratégies de survie, donc l'A.A.C. reste, très probablement un des outils de formation. Pour les dirigeants de la DSCR ça reste néanmoins un concept opérationnel politique intéressant. Ça demeure quand même un des seuls points sur lequel il y a un cahier des charges autre, que la seule obtention du permis de conduire.

Au milieu de la problématique, il y a aussi l'atonie de la demande sociale qui au fond ne demande qu'une chose à la formation c'est apprendre à passer le permis de conduire. La plus ou moins grande exigence qu'on a au niveau du permis de conduire vient du fait qu'il y a la demande sociale... Il y a ceux qui ne font pas la conduite accompagnée. Quatre-vingts pour cent de la population ne font pas. C'est ce que j'appelle l'atonie du corps social en matière de conception sur l'importance de la formation. Il y a certainement des tas de raisons qui font que tu choisis telle ou telle formation... Après il y a tous les cas : des parents divorcés... finalement, faute d'avoir une autre évaluation, faute d'avoir eu dans la vie une autre évaluation que celle du permis de conduire, qui est une évaluation en général douloureuse, et que tu n'as pas envie de revivre... Il y a beaucoup de gens qui n'ont pas confiance en eux en tant que conducteurs, paradoxalement. Donc, n'ayant pas confiance en eux en tant que conducteurs, ils n'ont pas plus confiance en tant que parents accompagnateurs, ils ne se sentent donc pas autorisés à être des modèles. C'est paradoxal. Je pense qu'il y aurait là une voie à explorer, c'est comment les gens se voient en tant que conducteur, questions : « **Ce n'est pas votre enfant, vous êtes accompagnateur ?, C'est votre enfant, vous êtes accompagnateur ?** » Gertrude NIDEBERG qui était une amie de Pierre MAYET à l'époque, avait fait une étude, sur notre commande, sur les raisons pour lesquelles les familles choisissaient ou pas l'A.A.C. C'était une des premières études psychosociologiques sur la conduite accompagnée. Il y avait notamment toute une analyse sur les deux ou trois mille premières conduites accompagnées. Il y avait ceux qui choisissent de faire l'A.A.C. et ceux qui ne choisissent pas. Il y avait une analyse très poussée sur ceux qui choisissaient de ne pas faire l'A.A.C., les jeunes, les parents.

Je crois qu'il y a beaucoup de gens qui se donnent de bonnes raisons pour ne pas le faire, très profondément parce qu'ils n'ont pas confiance en eux en tant que conducteurs. Il y a des tas d'autres raisons, certainement, mais il y a ça. Il y a certainement une part non négligeable de gens qui se contraignent à conduire.

Pour bon nombre de jeunes, conduire n'est pas une motivation première. C'était mon cas, j'étais dans une génération... Conduire, ça fait peur, objectivement ça fait peur ! Il faut avoir une bonne dose de... Il faut être un bon rhinocéros... Maintenant, je suis un gros rhinocéros, je vois que je continue à prendre des risques de manière importante, je joue toujours au basket, je prends toujours des coups, quand je fais un peu d'introspection, je regarde mes mains, j'ai quatre doigts cassés... Avec les copains : « **c'est la vingt-septième entorses que tu te fais** ».

Ma femme, elle conduit dans Paris, pas question de lui faire prendre le périphérique, elle le ferait, elle pourrait le faire, mais elle a peur. Pourtant elle a vingt-cinq ans de volant derrière les mains. Elle, ce n'est pas la conduite, c'est d'être dans une boîte bien fermée qui protège de l'univers, qui protège des autres. Idem pour la perception des dangers. Il y a très probablement un choix inconscient dans les dangers qu'on choisit d'affronter, et ceux qu'on n'affrontent pas, qui fait que...

Je disais ça l'autre jour à un journaliste du Monde, il me dit « **ouh la la, qu'est-ce que c'est que tous ces trucs-là, non, ils conduisent avec leurs pieds, avec leurs fesses** ».

Je dis « **oui, c'est comme ça que vous écrivez vos articles, avec vos fesses, avec vos pieds** »

ah bon ? oui, ce n'est pas avec vos yeux que vous conduisez ? Ce n'est pas avec votre cerveau que vous analysez ? Ca fait quinze ans qu'il faisait des articles sur la sécurité routière, sur les auto-écoles... Du coup, dans son article, il a fait passer une information.

Les problèmes qu'on se pose pour l'A.A.C., on se les pose aussi pour le post-permis. L'idée d'axer notre évaluation sur la perception du danger, c'est ce que tu fais aussi.

Madame MASSIN avait fait une réunion, elle avait fait venir Gérard MILLER, psychanalyste bien connu des auditeurs de « L'oreille en coin », or il faisait partie de la commission GIRAUDET. Il a animé une causerie sur le risque, sur la politique de la sécurité routière telle que lui pouvait la voir en tant que représentant de la société civile, son discours a été de dire à un moment donné « **Il y a une part totalement incompressible des comportements humains, il y a une part inéducable** ». A partir de là, la mission des pouvoirs publics est de mettre en place une politique de sécurité routière qui repose sur un équilibre éducation, formation, communication, d'une part, et contrôle-sanction de l'autre.

A un moment donné c'est moi qui ai parlé de conditionnement. Tout le monde paraissait étonné. Conditionnement ! Gérard MILLER rétorque « mais oui, il n'a pas tort ».

Moi, les rats, on les conditionne pour éviter... L'avantage de l'A.A.C. c'est que si tu mets des rats sur un parcours en laboratoire, qu'il y a une guillotine à un moment donné, tu leur a appris à éviter la guillotine, là il ne faut pas aller, ils y vont quand même, tu peux les prendre par la queue, par l'oreille, et tu les mets dans le droit chemin... Quand tu as ton jeune qui a obtenu son permis de conduire par la formation traditionnelle... Quelque part, l'A.A.C. c'est une manière, celui qui est à côté dit attends, tu fais pas d'abord et tu ne vas pas là. A ce moment-là il est capable d'expliquer pourquoi. Car c'est sa voiture et c'est lui qui est dedans. Voilà, il y a un conditionnement, il a vécu un certain nombre de situations et c'est ancré. Quelquefois, les jeunes ne comprennent pas. Ils ne comprennent pas parce qu'on ne sait pas expliquer. C'est là que l'accompagnateur doit avoir des vertus pédagogiques ou d'autorité pour faire.

Par la méthode traditionnelle, c'est clair, on va droit dans le mur. La question qui se pose est beaucoup plus vaste à mon avis, c'est une question sociale, elle est liée à la notion d'accompagnateur. Faut-il seulement un accompagnateur ? Là c'est clair, toutes

les associations d'insertion montrent qu'on fait un travail de très grande qualité, c'est un accompagnement de vie. Ca va même au-delà d'une sensibilisation à tous les risques, mais à la vie, c'est-à-dire des modèles de vie qui doivent être donnés, et c'est bien comme cela qu'on fait, on imite des modèles de vie. Le problème c'est que dans notre société, les modèles de vie... C'est un modèle de vie d'une sauvagerie considérable, c'est un modèle de vie où on boit, où on va très vite... Là, la vertu de l'accompagnateur s'arrête et c'est un miroir. Et alors c'est vrai, ce qu'on pourrait nous reprocher c'est que le passage à l'auto-école est beaucoup plus court que le passage dans la voiture avec l'accompagnateur.

Alors, je bois... mais je conduis quand même... et je n'ai pas toujours d'accident ! Donc, tu vois mon fils, tu peux boire aussi !

Nous voyons bien ici quelles sont les limites du système. Ceci étant, entre un modèle où on t'a appris à passer le permis de conduire, et puis le modèle où tu as vécu quand même avec quelqu'un, où tu as survécu, je pense que le modèle de survie est meilleur que pas de modèle du tout. Il est clair que quand tu es dans un régiment de cavalerie, le jeune cheval que t'amène et qui n'est pas débourré, il est plein de qualités, ceci étant il est incapable de faire la manœuvre, et quand tu l'amènes sur le champ de bataille, un cheval qui a été éduqué, lui ne réagit plus aux coups de feu de la même façon que celui qui ne l'est pas. Il est évident que face au danger il aura des réactions naturelles, mais la voiture n'est pas, l'environnement n'est pas naturel, l'environnement de conduite n'est pas naturel. Là, il y a une part de conditionnement à acquérir, la conduite accompagnée paraît importante à ce niveau-là. Que la méthode des essais-erreurs se passe dans une situation où le danger est minimisé me paraît une chose fondamentale.

Correctif quand même, c'est ce que j'ai dit très fortement à Madame MASSIN, bien qu'il y ait eu une volonté affichée dans les écrits, et personne ne m'a démenti, au niveau budget en termes de communication il y a combien ? Silence de mort dans la salle, je dis vous savez ce n'est pas une mesure qui a coûté bien cher à mettre en place, peut-être un million de francs, ce qui n'est vraiment pas beaucoup. Ca n'a même pas coûté ça depuis vingt ans que c'est mis en place.

A un moment donné un Ministre, Monsieur BOSSON a affirmé : « **oui, la conduite accompagnée c'est très bien, il faut l'encourager** ». C'était une période intéressante.

La conduite citoyenne, le respect des autres peut certainement être obtenu par d'autres moyens que la conduite accompagnée. Il y a le continuum éducatif qu'on essaye de développer, ceci étant, il faut quand même être réaliste... Est-ce qu'un conditionnement via des outils de simulation, est-ce possible ? C'est une hypothèse forte, mais là encore faut-il qu'il y ait des gens qui aient la volonté d'utiliser ça à ces fins-là. En 1999, on a été contacté par deux types d'entreprises, il y a toujours ceux qui font la simulation, comme FAROZ, SAULNIER qui était le concepteur a toujours l'idée de développer des simulations spécifiques. Il y a toujours deux approches, une basée sur des simulations en 3D sur le DVD. Ce sont des jeux sur play-station, des jeux sur écran PC, qui sont maintenant tellement sophistiqués qu'on peut reproduire avec une interface micro, souris, on peut reproduire des situations virtuelles tout-à-fait, extrêmement réalistes. On peut les programmer pour faire ce qu'on veut, des jeux sanglants, aussi bien

que des jeux vertueux, ou des simulateurs vertueux. J'ai vu des choses hallucinantes, qui au fond avaient un moteur de fonctionnement... c'était les fabricants de jeux. Tu arrives, c'est un atelier, tu as soixante personnes qui travaillent, aussi bien pour SPIELBERG que pour faire des spots publicitaires, donc ils font des images de synthèse, c'est vraiment le truc de l'avenir. Là, ils avaient créé une ville, virtuelle, hallucinante de réalisme, ils avaient créé une circulation en voiture, non moins hallucinante de réalisme, problème : c'est de savoir ce qu'ils allaient en faire. En fait, ils avaient des idées de jeunes, le PDG vingt-trois ans déjà à la tête d'une entreprise de cent cinquante personnes, le commercial devait en avoir vingt-cinq. Ils nous ont expliqué comment ils avaient fait. Au lycée, ils avaient mis au point un truc, ils étaient partis aux Etats-Unis tous les trois, ils avaient vendu un démonstrateur à une société new-yorkaise de production, ils avaient développé tout un produit jeux, et ils étaient devenus les « number one ». Semble-t-il en France on a des créateurs d'images époustouflants et on a des idées, et une exigence de qualité des images par rapport aux japonais par exemple, encore plus fortes. Il paraît qu'on est très réputé au niveau mondial, sur la qualité des graphismes PC et images de synthèse. C'était étonnant, ils avaient... Tu circulait dans la ville, là j'ai pas fini la rue, on fait marche arrière, on passe les vitesses, c'est la nuit, c'est le jour. Tiens, là on va lui mettre 0,5 gr dans le sang. Evidemment, le PC permet de rétrécir le champ de vision, de brouiller la vue, c'est formidable mais eux ils avaient une claire conscience qu'ils pouvaient en faire ce qu'ils voulaient, aussi bien un jour on s'amuse à écraser les piétons.

Il y a les techniques, ça coûte cher, mais ils nous ont expliqué que c'était pour NINTENDO, SEGA ou d'autres. Ce n'est pas le problème. Un jeu ça coûte un milliard de francs, ils font comme au cinéma, ces gens-là t'avancent l'argent, si ça marche, eux touchent le jackpot, si ça ne marche pas, eh bien il y en a d'autres... Ca c'était une solution.

Il y avait une deuxième entreprise, je ne sais pas ce que ça a donné. Ils ne voulaient pas d'argent, ils voulaient des spécialistes qui habilleraient leur ville. Eux ils ne savaient pas le faire, ce n'était pas leur problème, pas leur spécialité.

L'autre chose, ce sont des entreprises qui font l'ingénierie du risque mais qui faisaient dans la simulation pour les machines de chantier, et qui envisageaient de faire des propositions comme ça. C'était un groupe franco-belge. C'était dans le cadre du PREDIT, programme de recherche européen. C'était des outils de simulation sur PC, assez réalistes.

Les images virtuelles sont très probablement une des sources potentielles d'apprentissage du risque. On fait déjà des choses sur le combat aérien, sur la façon de piloter les avions. L'autre solution, à plus long terme, c'est la voiture intelligente. Avec les aides, il y a une part de libre arbitre moins importante. Des voitures, par exemple, si tu as plus de 0,5 gr tu ne peux pas démarrer. On en arrive toujours à des limites de répression, mais là il faut mesurer le coût bénéfice. Le bénéfice que je vois, c'est de l'emploi, c'est l'innovation technologique, c'est de l'installation de nouvelles technologies, que j'y vois un alourdissement des coûts mais surtout une privation du libre arbitre. On y arrive inévitablement. L'accord passé entre PEUGEOT et VIVENDI est un premier pas. On va arriver à : « **Attention, la voiture déboîte !** » et la voiture s'arrête.

La limite de BELTOISE elle est là, moi j'ai fait les différents exercices effectivement, mais quand tu as quelqu'un qui te refuse la priorité, tu ne t'y attends pas. Une voiture qui te coupe sous les yeux, tu te dis « **mais les gens ne font pas ça dans la réalité** ». Tu percutes un ballon, tu te dis c'est un enfant, très bien, la deuxième fois, non seulement tu veux redémarrer, mais d'un seul coup, tu as un gars qui surgit ramasser le ballon. Il te dit vous ne l'éviterez pas de toutes façons, c'était avant qu'il fallait y penser. Tout dépend de l'environnement, seul sur une route de campagne tu pourras éviter, mais sur le périphérique, si tu t'amuses à éviter l'obstacle, ou tu tapes les freins et tu sais le faire, ou bien tu tapes ! Le discours de BELTOISE c'est ça de plus en plus, il faut lever le pied... les ballons, tu as du mal à les éviter ! Ils te surprennent une fois et on arrête. Le plus dur c'est l'exercice de freinage. Tu es derrière une voiture, freinage d'urgence, un vrai, un hard. Après tu le fais, tu y arrives, certains n'y arrivent pas. L'exercice le plus sympa, je trouve, c'est tu suis une voiture, il effectue un freinage d'urgence, tu freines, tu t'arrêtes, et on voit à combien de mètres tu es passé au travers... à côté. On a vu, ceux qui avaient un chauffeur n'y arrivaient pas. Le fait d'avoir un chauffeur...

Il y a une limite soft. Il faut montrer aux gens, surtout pas leur demander de faire. Ce que je reproche à toutes ces formations, c'est que c'est très difficile à vendre. Vendre de la technique de la formation c'est quand même ambiguë aussi, à quelqu'un qui sait déjà conduire. Ca peut aussi renforcer l'idée : « **Venez chez moi, vous vous en sortirez** ».

Enseignants de la conduite. Le 29 mars 2000

Rassemblement de huit moniteurs d'auto-école.

Ca se passe comme au supermarché, on se bouscule avec les caddies. C'est à celui qui passera le premier. Même en vacances, je vois, au restaurant, ça ouvre à dix neuf heures, il y a au moins cinquante personnes qui attendent, et dès que c'est ouvert, tout le monde s'agglutine à l'intérieur dans une bousculade... On laisse manger les enfants, les doigts dans les plats, ça fait rien... Voilà, c'est la base... Comment voulez-vous que ça se passe autrement sur la route ? Comment voulez-vous bien travailler en auto-école ?

Ou alors, il faudrait une autre solution, si on voulait remettre tout à plat, on enlève les auto-écoles et on met tout à l'enseignement. A ce moment-là, on fait tout à l'école. Il n'y aurait plus de discussion possible, l'enseignement aurait plus de poids, c'est quand même l'Etat.

La réforme, oui, le livret c'est bien, mais le minimum de vingt heures non. Depuis, les élèves veulent tous passer dès qu'ils ont vingt heures. Avant, nous on nous faisait confiance et les élèves prenaient les heures dont ils avaient besoin. Quoi qu'il en soit, on n'avait toujours cette règle de base : une leçon par année d'âge. On ne peut pas faire moins. Plus si la nécessité s'en fait sentir, mais pas moins. Aujourd'hui, on en est loin. De plus, nous ne sommes pas sur place, il y a les trajets, donc il faut encore un peu plus d'heures.

Notre clientèle est un peu plus difficile qu'en ville, c'est vrai. Bon, moi je préfère, en ville ils savent tout, ils connaissent tout. Nos clients sont un peu plus lourds mais nous écoutent. Parfois, on a du mal à leur dire quelque chose.

La conduite citoyenne, c'est le respect des autres. C'est le respect du Code de la

route. C'est l'état d'esprit dans lequel on circule au volant. C'est être tolérant. Il n'y a pas de mystère, c'est rouler doucement et bien regarder pour faire face à toute éventualité. C'est aussi tenir compte du comportement des autres, de leurs erreurs éventuelles. Oui, c'est ça, c'est être capable de tenir compte des erreurs des autres et de réagir en conséquence. De toutes façons, en auto-école on est limité. On fait vingt heures, ils ont leur permis, après ma foi... Ils font comme ils veulent. Surtout la vitesse, ils respectent en leçon avec nous et surtout le jour de l'examen parce-qu'ils veulent la feuille rose, mais après ils s'éclatent complètement. Vous les voyez bien, on est sur la route toute la journée, on voit les A derrière les voitures. Je pense que ce n'est pas de notre ressort. C'est plutôt la répression. S'ils étaient contrôlés plus souvent, on ne verrait pas des accidents qui se sont déroulés dernièrement. Les deux derniers, c'étaient deux conduites accompagnées, vous voyez bien, même eux ! Il faut les brider une fois qu'ils partent seuls au volant.

C'est comme à la danse, l'autre jour, la prof. leur demande de venir toutes avec le même tee-shirt blanc. Ma fille m'a dit que toutes ses camarades étaient venues avec des polos bariolés. Elle était la seule avec un tee-shirt blanc. La prof. leur dit : « **mais je vous avais dit toutes la même tenue, un tee-shirt blanc** ». Alors, en voyant comment ça se passe, ces petites punaises, comment voulez-vous obtenir quelque chose d'elles en auto-école, elles se fichent pas mal de ce que vous pouvez dire.

Pour moi, c'est dans l'usage des clignotants qu'on voit si un conducteur conduit de façon citoyenne ou pas. De très nombreux automobilistes ne s'en servent jamais ! Ils sont seuls, seuls dans leur tête, seuls sur la route. Ils tournent, c'est tout, ils ne s'occupent de personne. Vous êtes arrêté à un stop, ça ne coûte rien à l'autre de signaler qu'il tourne, ainsi on peut démarrer tranquillement. Mais non, c'est chacun pour soi, et adienne que pourra.

On voit bien, le souci de l'autre, c'est de se dire je vais mettre ma flèche, et l'autre comprendra, je lui facilite la tâche, je lui rends service, je ne le surprends pas. Je serai bien content, dans la situation inverse, qu'on me signale, qu'on me prenne en compte !

Les rétroviseurs, c'est bien pareil, des fois, on suit un véhicule sur des kilomètres et des kilomètres, jamais on ne voit le conducteur regarder dans son rétroviseur ! on remarque bien, quand ils jettent un coup d'œil. C'est que l'automobiliste de croit seul. C'est lui et la route.

Conduire de façon citoyenne, c'est avoir en permanence le souci de l'autre, en utilisant les moyens de communication que nous avons, ils sont pauvres, mais si on regarde en permanence autour de soi, devant, derrière, sur les côtés, et si on signale ce que l'on va faire, ça veut dire qu'on a le souci des autres, on les prend en compte, pour ne pas les gêner, les aider, enfin, faciliter la vie à tout le monde. Il y aura forcément aussi plus de sécurité, car tout le monde sera moins stressé. En tout cas, moi, je ne les lâche jamais avec ça, les jeunes.

Quand ça ne marche pas bien, il faut dire, c'est souvent la faute des parents. Tout le monde ne peut pas être bon conducteur, bon accompagnateur. On ne s'improvise pas éducateur. Sans parler de ceux qui font n'importe quoi et de ceux qui laissent tout faire. Vous parlez d'un modèle ! Le jeune est un véritable magnétoscope... Alors, vous imaginez

le résultat. Quand ils reviennent, au premier rendez-vous pédagogique, on voit, ils débrayent partout, le moindre danger, le moindre incident, ils débrayent. Ils se placent, il faut voir comment... Ils ne respectent rien, les lignes, les flèches... Bien sûr, les parents n'ont jamais rien dit, puisqu'eux, ils font pareil. Du moment que ça roule pas trop mal, qu'ils ne sont pas bousculés, ça va bien... Il y en a même, le jour de l'examen, j'ai honte pour eux, c'est vraiment n'importe quoi.

Pour qu'ils arrivent à conduire en sécurité, il faut qu'ils soient convaincus des risques qu'on prend sur la route. Au code, par exemple, il faut qu'ils comprennent sans arrêt le pourquoi. Quand je les interroge, des fois, ils ont juste, ils ont coché la bonne réponse, mais ils répondent un truc qui n'a rien à voir. Même si c'est évident, il faut expliquer le pourquoi des comportements à adopter dans chaque situation. C'est comme ça qu'on travaille sur les attitudes, et qu'on n'en reste pas simplement au permis de conduire. C'est la condition nécessaire du transfert.

Un moment important, c'est les rendez-vous pédagogiques. Tous les parents disent que les jeunes arrivent trop vite sur les obstacles, qu'ils ont un manque total d'anticipation **« j'en ai marre, mon fils... roule beaucoup trop vite, il ne voit rien ! »**. En plus, ils ne se laissent pas faire, ils contestent tout, il faut tout prouver...

Ils s'aperçoivent pourtant que les autres... Ben, c'est pareil ! Ils se rendent compte que les autres parents ont les mêmes problèmes et qu'en fait, leur travail, en accompagnement c'est bien ça !

La sécurité routière doit être l'affaire de tous dans le véhicule. Pas seulement celle du conducteur. Un grand nombre de tués, jeunes, le sont en tant que passager. Chacun doit avoir sa propre personnalité. Les passagers, jeunes, doivent être capables d'identifier les risques et de refuser la situation s'ils la jugent trop dangereuse.

La conduite citoyenne, par exemple... Je refuse de faire des appels de phare lorsque les policiers sont présents au bord de la chaussée. En ne faisant pas ces appels, j'estime que je deviens un citoyen responsable, comme doit l'être celui qui vient en face et qui roule un peu trop vite. Il doit assumer les conséquences de ses actes.

Deux candidats venant d'obtenir le permis de conduire et leur moniteur.

La conduite citoyenne c'est le respect des autres, de l'être humain, d'autrui, les priorités, les limitations de vitesse. Faire attention à l'usager, aux autres, aux piétons, aux voies cyclables, tout ce qu'on trouve en agglomération, même hors agglomération. Ne pas mettre en danger autrui.

Ce qui est plus dangereux pour moi c'est la vitesse et l'alcool au volant. Il faut faire en premier attention à la sécurité des autres et à la mienne, par exemple, bien regarder dans ce carrefour ce qui arrive.

La conduite citoyenne, c'est comme tu disais tout-à-l'heure, le fait effectivement de penser aux autres. C'est vrai qu'en France, on oublie aujourd'hui d'être citoyen, on est tout seul dans sa voiture, on ne pense qu'à soi, et le problème c'est qu'il faut penser aux autres, ne pas conduire que pour soi. Savoir aussi accepter les erreurs des autres, c'est peut-être aussi ça la conduite citoyenne, ne pas être agressif vis-à-vis de quelqu'un qui fait une faute, parce que nous aussi ça nous arrive de faire des fautes, savoir les

accepter.

C'est un gros problème, c'est clair. Je pense que si on devient plus citoyen sur la route, c'est un problème de société, ce n'est pas qu'un problème lié à la route, c'est un problème général de notre éducation, à la base. Si on veut rendre les gens plus citoyens, je pense qu'il faut... C'est très difficile de rendre quelqu'un à dix-huit ans plus citoyen que ce qu'il n'est. Je pense qu'il faut prendre les choses à la base, c'est-à-dire essayer d'attaquer dans les tous petits déjà. Peut-être aussi faire de la formation au niveau des parents pour savoir éduquer les enfants vis-à-vis de la citoyenneté, et on le retrouvera sur la route, c'est clair.

Il n'est pas normal qu'on prenne un pays, par exemple comme l'Angleterre, qui est un pays qui est pourtant sous nos latitudes, qui a à peu près le même réseau routier que nous, le même type de véhicules que nous, ce n'est pas normal qu'il y ait moitié moins d'accidents que nous, moitié moins de tués, et en plus ils n'ont pas le même mode de calcul que nous, en plus...

Donc, ce n'est pas normal, effectivement, qu'on ait en France autant de tués. Ce n'est pas forcément plus sévère là-bas, c'est plus un comportement. Quand tu pars en Angleterre, par exemple, si tu as des gens qui attendent sur le passage piétons, on va s'arrêter à la limite, même s'ils n'ont pas encore le pied sur le passage piétons. Nous, Français si on peut rouler sur les pieds des piétons, on va rouler dessus. Il faut dire une chose, c'est qu'avant de rentrer dans notre voiture, on a été piéton. On a failli se faire écraser par une voiture, on a râlé après cette voiture. On monte dans sa voiture, et on fait la même chose aux autres, et en plus on râle après les piétons. Ce n'est pas être citoyen. Etre citoyen, c'est essayer de faire en sorte de changer ce comportement, et faire en sorte qu'on accepte plus les autres.

Monsieur Frédéric DAVRAINVILLE, Délégué au Permis de Conduire et à la Sécurité Routière, chargé de la circonscription Vosges-Meuse.

Mon point de vue personnel, par rapport à ma fonction, par rapport à ce que je vois. Ce que je vois, c'est qu'il y a une dégradation au niveau de l'accompagnement de la conduite. Au début, cela concernait les personnes fortement impliquées dans la sécurité routière, maintenant ça s'est démocratisé. En outre, au niveau de l'accompagnement et du suivi de l'auto-école, il y a aussi une dégradation, car il semblerait que beaucoup de rendez-vous pédagogiques ne soient pas réalisés du tout, ou ne soient pas réalisés dans de bonnes conditions, pas conformément à ce qui était prévu au début.

L'accompagnement par les parents, je pense qu'il serait nécessaire de renforcer la réglementation, une obligation de présence des parents au début de la conduite accompagnée obligatoire. Une séance de formation, avec leur gamin, avec le moniteur, qu'on soit bien d'accord, qu'on parte sur des bonnes bases, des bons principes. Car voir ça avec les parents au bout de mille kilomètres, c'est déjà un peu trop tard.

Quand on discute avec les gens, il y a des parents qui sont consciencieux, qui font ça correctement, d'autres qui le font moins bien. Je pense que ce qu'il leur manque aussi c'est peut-être un cadre assez précis, pas des instructions, mais des pistes à travailler, à aller travailler la circulation de nuit, etc...

Donc, renforcer le rôle de l'accompagnateur. Présence obligatoire pendant les rendez-vous pédagogiques, apparemment ça se fait quand même, ils ont du mal. Par contre présence obligatoire des parents juste avant, au moment de l'attestation de fin de formation initiale, ça je pense que ça se fait bien.

La plupart du temps, c'est quand même bien apprécié par les parents le fait de retourner à l'auto-école, d'entendre parler de la conduite. Ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a un certain laisser-aller de la part de certaines auto-écoles, donc, automatiquement, s'il n'y a plus de rendez-vous pédagogiques, il n'y a plus de suivi, et il n'y a plus de contrôle de la réalisation des trois mille kilomètres minimum et de la diversité des parcours.

Ce qu'il faudrait prévoir aussi, c'est un nombre maximum de personnes aux rendez-vous pédagogiques. J'ai l'impression, mais je ne l'ai pas constaté, au vu des dates et des heures fixées par certaines auto-écoles, on se retrouve avec douze, quatorze, quinze personnes convoquées à la même heure pour un rendez-vous pédagogique en salle. Je n'ai pas fait de courrier à l'auto-école, mais je pense que je vais le faire.

Là où il faudrait recentrer aussi, c'est le rendez-vous pédagogique pratique. J'ai bien l'impression que la plupart du temps c'est un rappel, une préparation au permis de conduire, alors qu'en principe, il devrait y avoir une certaine autonomie vérifiée.

La conduite, c'est un acte d'intégration dans la société. On participe à une action de groupe. Conduite citoyenne : conduite respectueuse, respectueuse des autres. Ça c'est la première idée qui me vient. L'indicateur d'une conduite citoyenne : observation des autres, respect des autres, et je pense que ça va de paire, respect de la réglementation. Car la réglementation est en place pour faciliter la circulation de tous, ça passe aussi par là.

Tribunal de Bernay, dans l'Eure. 13 juin 2000.

Contrits, angoissés, sans tout comprendre de la bataille d'experts... Eux, en ont encore plein les yeux de ce carambolage qui fit douze morts et quatre-vingt-quatorze blessés. Tous évoquent le mur de brouillard, les dix à trente mètres de visibilité, certains sont à la fois victimes et prévenus. Ils essaient encore de comprendre.

Les automobilistes auraient dû réduire leur vitesse à cinquante kilomètres à l'heure, quitte à s'arrêter. C'est ce que déclarent cet après-midi les experts à la barre, après deux ans d'enquête et de reconstitution. Ils estiment que, lors du drame, les distances de sécurité n'ont pas été respectées. Mais pour les prévenus, tout n'était pas si simple, et encore moins pour Marcel VIVIEN. Cet homme est renvoyé devant le Tribunal pour homicide involontaire sur sa femme, décédée dans l'accident.

« Eux, j'aurais bien voulu les voir... C'est bien joli de faire des expertises, mais quand on est sur le fait, c'est tout-à-fait différent. Moi je vous garantis que je n'ai strictement rien pu faire. Je conduis depuis 1953, je n'ai jamais eu de problème jusque-là. Je ne pensais pas du tout que ça m'arriverait . Je ne me sens pas responsable du tout. »

Comme Marcel VIVIEN, ce 29 septembre 1997, plus de cent trente conducteurs se sont percutés dans le brouillard sur l'autoroute A13. Douze personnes ont trouvé la mort dans une succession de huit carambolages. Chez les vingt-cinq personnes qui

comparaissent aujourd'hui, se mêlent les sentiments de culpabilité et d'impuissance.

« Je pense que, n'importe qui à ma place, aurait fait... aussi mal... Je pense que j'ai eu les bonnes réactions quand même. J'ai freiné au maximum. Ce qu'on peut dire, c'est que j'allais peut-être un peu vite au départ, je n'avais pas eu le temps de baisser suffisamment ma vitesse en fonction des difficultés, de la visibilité. »

Le mur de brouillard se situait seulement à dix kilomètres après le péage, et la Société autoroutière n'avait rien signalé. Entre le premier et le dernier carambolage, il y eut vingt-cinq minutes, preuve que la circulation n'avait pas été stoppée.

Certains avocats se demandent déjà pourquoi la Société autoroutière n'a pas été mise en cause.

Thierry MANIABLE conduisait un poids lourd lorsque l'accident s'est produit, il n'a pas pu s'arrêter à temps. En percutant la voiture de devant, il aurait tué cinq personnes. **« Je me mets à la place des gens qui ont perdu des gens de leur famille. Difficilement, mais on s'y met quand même. Malgré que l'on se sent un petit peu fautif, on se met quand même à leur place. Ça doit être très dur pour eux. »**

On a analysé les « boîtes noires » installées dans les poids lourds, ces fameux disques de carton qui enregistre la vitesse au kilomètre heure près. Et les chiffres sont éloquents, quatre-vingt-onze kilomètres à l'heure pour le premier, cent pour le suivant, alors qu'on n'y voit pas à cinquante mètres, et que théoriquement, on ne devrait pas dépasser les cinquante kilomètres à l'heure.

De l'inconscience avance le Procureur, et pourtant Thierry MANIABLE, le routier mis en examen pour cinq homicides involontaires, persiste et signe : il n'y avait rien à faire pour éviter le drame. **« Je n'ai pas eu le temps de réagir. C'était trop tard, j'étais déjà dedans. Vous savez, avec un ensemble qui fait pratiquement quarante tonnes, même en roulant à cinquante kilomètres à l'heure, dans la limite de la vitesse, vous n'arrêtez pas un ensemble de quarante tonnes. »**

De cet accident, Thierry se sortira *in-extremis* en quittant précipitamment sa cabine. Deux minutes plus tard, c'est un camion, citerne celui-ci, qui s'encastre sous son poids lourd avant d'exploser. Bilan : six morts et neuf blessés.

C'est le procès d'automobilistes ordinaires qui s'est ouvert aujourd'hui. Les conducteurs n'ont rien de chauffards. Ce matin-là, ils étaient tout simplement un peu trop pressés. Pour cette imprudence, certains risquent jusqu'à trois ans d'emprisonnement. Les prochaines audiences serviront à déterminer les responsabilités exactes de chacun.

Gilles MALATERRE, Directeur du Laboratoire de psychologie de la conduite, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

Risque et sécurité sur la route ¹¹⁷. En France le bilan peu enviable de la sécurité routière tient en partie à un consensus qui tend à éviter toute forme de contrainte limitant le libre usage de la voiture. Le conducteur se considère capable d'estimer lui-même les risques encourus, et exige en même temps une protection collective. Face à ce paradoxe, éducation et contrôle sont nécessaires.

¹¹⁷ MALATERRE (G.), *Risque et sécurité sur la route*, Projet numéro 261, Risque et précaution, pp.73-82, 2000.

Après avoir procédé à un bilan de l'insécurité routière en France et constaté l'attitude ambivalente de nos sociétés face aux risques, Gilles MALATERRE affirme : il vaut mieux former les conducteurs, et il faut les responsabiliser. Ceci n'est guère contestable, mais signifie implicitement que l'on ne souhaite pas une politique répressive dure, et que l'on accepte de laisser au conducteur une grande liberté d'appréciation, sa formation et son sens des responsabilités devant suffire à lui faire correctement évaluer quels sont les comportements adéquats et à s'y conformer.

Les conducteurs revendiquent la possibilité de faire, personnellement, une analyse intelligente des situations. Pourquoi respecter une limitation de vitesse quand on juge qu'il n'y a pas de danger ? Le fondement de l'insécurité repose sur ces arbitrages individuels. Un tel discours passe très bien : il défend l'intelligence par rapport à l'arbitraire de la réglementation. Si un consensus se dégage de plus en plus sur les dangers que font courir la vitesse et l'alcool, à l'échelon individuel les bonnes intentions disparaissent en raison du filtre de l'appréciation personnelle.

Il faut cependant admettre qu'améliorer et former ne suffisent pas toujours. La répression est malheureusement un outil indispensable, et penser qu'une « responsabilisation » bien menée entraînera un respect spontané des réglementations est totalement utopique. Si les sanctions sont lourdes, la probabilité de se faire contrôler, quant à elle, ne varie guère, et elle est globalement très basse.

Quand les messages donnés par une politique de sécurité routière ne sont pas assortis des mesures de contrôle correspondantes, ils ne sont pas crédibles. Le contrôle-sanction a des effets par lui-même, mais il témoigne de l'ensemble des moyens mobilisables. On ne peut pas être vertueux tout seul. Pour le moment, je ne suis pas sûr que ce message soit suffisamment entendu, malgré la conviction et la détermination de notre déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Ce qui est essentiel, enfin, c'est la mise en œuvre d'un vrai programme de formation au sein de l'Education nationale. Il ne s'agit pas de cours de conduite, mais d'une éducation à la sécurité routière, permettant aux enfants de reconnaître les dangers et de faire un apprentissage des comportements adéquats en situation réelle et d'acquérir les bases d'un « civisme routier ». Il existe déjà des initiatives : l'attestation scolaire de sécurité routière et le brevet de sécurité routière. Mais elles sont freinées par le manque d'encadrants.

Il faudra bien se résoudre à se fâcher un peu. Finalement la route demeure un lieu où la société tout entière demeure assez tolérante : la population comme une partie des rouages de l'Etat accepte un certain niveau de risque, renonçant à prendre tous les moyens nécessaires pour les éviter. Il est fondamental de comprendre que le vrai problème est celui de l'acceptation par tous de la mise en œuvre des moyens nécessaires pour combattre ce risque. Pour atteindre cet objectif, les conducteurs devront renoncer à une partie de leur autocontrôle et de leur liberté d'appréciation. Il faudra pour cela que l'Etat pèse de tout son poids, au risque d'être impopulaire et de se heurter au lobby des constructeurs automobiles. L'harmonisation viendra sans doute davantage de la technique (affichage, info-traffic, etc...), de la réglementation ou des normes de lutte contre la pollution, plus que de la prise de conscience d'une appartenance à une société ayant

des règles et des valeurs communes.

La violence au volant, émission Turbo, M6, 07 MAI 2000.

Le bilan des accidents de la route en 1999 est désastreux. 8029 tués, 167.572 blessés dont 31.851 gravement. Amélioration sensible par rapport à 1998, mais le réseau routier français demeure l'un des plus meurtriers d'Europe. De très nombreux accidents ce sont produits le week-end de Pâques. Bilan encore plus dramatique pour le week-end du premier mai, quatre-vingt-dix-huit morts, et près de deux mille blessés. Le Ministre des Transports Jean-Claude GAYSSOT a annoncé une mobilisation exceptionnelle ce week-end, en tout vingt mille policiers seront sur les routes pour éviter une troisième hécatombe. Des mesures décevantes pour l'ensemble de commentateurs. Panne d'idées ! Titrait vendredi Le Figaro, d'autres réclament la démission d'Isabelle MASSIN, Déléguée Inter-ministérielle à la Sécurité Routière.

Pour Turbo ce sont les conducteurs les premiers responsables, arrêtons de croire que les accidents n'arrivent qu'aux autres, ou bien que trois verres dans le nez ça va. C'est bien trop bête de mourir à vingt ans, au volant d'une voiture écrasée contre un arbre, tout le monde en conviendra.

Les chiffres font aussi réfléchir sur l'efficacité sur les campagnes de sensibilisation. Elles ont pourtant été multipliées ces dernières années par les différents organismes de prévention, il y a la violence des spots publicitaires diffusés au cinéma et à la télévision, il y a aussi les campagnes d'affichage public dans les rues et sur les autoroutes. Téléphone, ceinture, vitesse, alcool, respect du piéton, tous les thèmes ont été abordés, alors soyons vigilants.

Un accident comme bien d'autres que l'on aurait ajouté méthodiquement aux statistiques s'il n'y avait eu les circonstances du drame qui ne sont encore d'ailleurs qu'hypothèse, puisque l'affaire est en cours d'instruction. Il n'empêche que c'est cela aussi la violence au volant. Pas seulement la menace, l'insulte, ou le coup de poing, c'est aussi aller jusqu'à provoquer un accident et tuer parce que l'on ne supporte pas, apparemment, l'idée de se faire doubler. Enquête pour Turbo...

« Ah, je suis sûr que c'est une gonzesse ! »

« Y a rien, mais il n'y a rien qui bouche là, il n'y a que des cons qui ne savent pas conduire ! »

Vous insultez un peu les gens de temps en temps ? « Oui, connard, connasse », « Espèce d'enfoiré, merde, avance ! », « patate », « Ca sert à rien, je préfère défoncer qu'insulter ». Et vous avez le même comportement en voiture que dans la vie ? « Bien sûr ».

Vous vous êtes déjà fait agresser ? « Absolument oui. On m'a sorti de la voiture, on voulait me mettre un coup de boule, enfin. »

Scénario classique, une queue de poisson impardonnable, des appels de phare insultants, la rivalité pour une place de parking, un accident qui tourne mal. Ces choses là se produisent partout, tous les jours sur nos routes.

Gérard MERMET, psychologue, auteur de Francoscopie.

Nous sommes effectivement dans une société qui est violente, et dans laquelle la compétition est permanente et à tous les âges de la vie, que ce soit à l'école, que ce soit plus tard dans la vie professionnelle, ou même dans sa vie personnelle et familiale, il y a beaucoup de violence qui est induite par cette compétition permanente.

On s'énerve, on insulte, on provoque parfois le pire. Le comportement agressif ou violent des automobilistes, vaste sujet ! Si la majorité des actes irascibles de certains conducteurs restent heureusement sans conséquence, il y en a malheureusement pour qui cette violence routière se termine tragiquement.

Meurthe-et-Moselle, Maxéville, Près de Nancy, le 24 février dernier. Un couple de motards, père et mère de trois enfants trouve la mort, parce qu'un automobiliste n'aurait pas supporté qu'une moto double sa camionnette. Terrible, absurde, et consternant ! L'automobile est-elle devenue pour certains un instrument d'une nouvelle forme de délinquance routière ?

Maître Jehanne COLLARD, Fondation Anne Cellier.

De plus en plus, la voiture comme un moyen d'exprimer sa pulsion d'agressivité vis-à-vis de l'autre. Une arme c'est une arme, la voiture est une arme ! Et je crois vraiment, mais je le crois vraiment qu'il y a un combat à mener pour que d'homicide involontaire, on passe vraiment dans certains cas à homicide volontaire.

Homicide volontaire, voilà un changement grave, lourd de conséquence. La justice en France condamne avec une plus grande sévérité les actes de violence routière. L'automobile est considérée comme une arme par destination. On peut être responsable pénalement, on peut être considéré comme criminel si la preuve de culpabilité est apportée, et si le caractère intentionnel, volontaire de faire du mal est démontré, le risque : la prison ferme, pas de quartier !

G.M. Les conducteurs, en tous les cas un certain nombre d'entre eux, finalement règlent des comptes avec leur voiture qui devient un peu le prolongement d'eux mêmes, une espèce de prothèse, d'arme dans certains cas, et se font aussi les justiciers d'un certain nombre de situations qui leur paraissent anormales, ou inacceptables sur la route.

J.C. Il est irresponsable du début jusqu'à la fin. C'est-à-dire qu'il est irresponsable lorsqu'il commet l'acte, il est irresponsable lorsqu'il est entendu à la Police, vous ne le verrez jamais reconnaître, mais jamais... Et il est irresponsable le jour de l'audience.

Irresponsable, et coupable. Mais qu'est-ce qui fait que tout-à-coup on peut basculer de la violence verbale à la violence physique et se transformer parfois en assassin ?

Professeur Maurice Ferreri, Psychiatre, Hôpital Saint-Antoine.

La voiture est une carapace. C'est le sentiment d'impunité, la fuite c'est l'impunité aussi parce qu'on ne va pas retrouver les gens, et un sentiment d'invulnérabilité. Un autre ne peut pas me toucher puisque j'ai la voiture la plus puissante, puisque je peux m'en aller. Donc ce sentiment d'impunité et d'invulnérabilité fait que le sujet est dans la toute puissance. Donc, tous ces éléments mis bout-à-bout, ça finit chez les gens qui sont mal contrôlés à des fois presque de l'attentat.

Dans l'espace de la circulation nous devons faire normalement appel à la règle, celle

du Code de la Route, qui permet en principe de résoudre toutes sortes de conflits. Si la contrainte des règlements n'est pas correctement assimilée, elle entraîne naturellement l'agressivité et la violence. Le citoyen discipliné laisse alors parfois la place à son ancêtre de Néanderthal qui résolvait les conflits... à coups de massue !

Esther LENEMAN, en direct de Londres, Informations Europe 1, 10 mai 2000.

Le Week-end... a été meurtrier... 83 personnes ont quand même trouvé la mort sur les routes, 1847 blessés, plus de 1300 accidents, alors que faire ?

Une juge de CHATEAURoux qui a travaillé sur le dossier vient de rédiger un rapport pour le Ministre de la Justice. Elle estime que la sécurité routière devrait s'inspirer de l'exemple britannique. Cela fait trente ans, écrit Catherine DAIR, que les Anglais ont deux fois moins de morts que nous, et ce n'est pas un hasard.

Esther LENEMAN, vous êtes en ligne de LONDRES. On a d'abord le sentiment que le civisme est une valeur plus ancrée chez les Britanniques que chez nous.

C'est vrai dans tous les domaines, mais c'est surtout vrai sur la route, je vais vous donner un exemple concret. Tout le monde sait évidemment qu'un piéton traversant dans un passage clouté est prioritaire, la différence c'est qu'ici à Londres, dans 80 % des cas, les automobilistes s'arrêtent effectivement, ils s'arrêtent automatiquement quand un piéton s'engage dans le passage clouté. Mais en fait, ce civisme n'est pas tout-à-fait inné, il y a trente ans, on avait en réalité le même nombre de morts sur les routes britanniques que partout en Europe, c'est-à-dire 7985 en 66, la baisse a été progressive, en 91 on était passé à 4600, en 94 : 3650, les derniers chiffres pour 98 : 3581 et le gouvernement espère passer sous la barre des 2000 d'ici 10 ans.

Est-ce que la répression Esther est plus forte chez vous qu'en France ?

Mais bien sûr, il y a tout un arsenal répressif, il y a les amendes par exemple qui vont jusqu'à 25.000 F pour un dépassement de vitesse sur autoroute, 10.000 F sur route, dans les cas graves il y a un retrait de permis, et les tribunaux prononcent environ 1.000 condamnations par semaine. Mais, je crois que la différence, c'est que cette répression ici s'accompagne toujours d'un effort d'information. Un autre exemple concret, à Londres sur tous les grands axes, il y a des caméras qui filment les excès de vitesse. Si une voiture est filmée dépassant la vitesse autorisée, vous recevrez automatiquement un PV, mais ces caméras ne sont pas cachées, au contraire, il y a partout des panneaux qui annoncent qu'il y a une caméra, et parfois en fait ces panneaux annoncent des caméras qui sont des leurres. L'effet dissuasif étant considéré comme aussi important que l'effet répression proprement dit. Je crois que l'exemple le plus parlant, c'est celui de la lutte contre l'alcool au volant. Les alcootests ont été introduits à la fin des années 60 avec un impact relatif mais pas suffisant, donc dans les années 80, le gouvernement a lancé une énorme campagne anti-alcool, avec l'objectif de rendre inacceptable socialement le fait de boire et de conduire, et comme toujours sur deux plans, une immense campagne d'information avec pubs massives à la télé, et pubs répétées tous les ans, et en même temps un déploiement policier très fort sur les routes pour sanctionner les délits. Résultats : en 88, on avait 119.000 condamnations sur 500.000 alcootests passés 20 % étaient positifs. Un peu moins de dix ans plus tard en 96 on avait fait passer 750.000 tests, le

pourcentage de tests positifs était tombé à treize pour cent. Je vais vous donner une anecdote très révélatrice, il y a deux ans dans un département de l'Ouest de l'Angleterre les policiers ont arrêté 4.000 véhicules pour vérification au moment des fêtes de Noël, puisque c'est à ce moment-là que les risques de voir les gens boire et conduire sont les plus grands. Ils ont fait passer 266 alcooltests ces 4000 véhicules arrêtés, résultat positif : un seul.

ANNEXE 4 : Conduite commentée jeunes A.A.C.

Nous utiliserons la conduite commentée : pendant une demi-heure, le jeune explique ce qu'il est en train de faire, la raison pour laquelle il l'a fait. Nous prélèverons ce corpus et procéderons à une analyse en termes d'opérations mentales. Nous observerons un panel de jeunes ayant suivi le cursus Apprentissage Anticipé de la Conduite et un autre ayant suivi une formation traditionnelle. Par comparaison, nous essaierons de voir s'il y a des choses qui sont différentes en termes d'anticipation, de prise d'information, et de décision, bref, de conduite « sécurité » chez des personnes qui ont fait la conduite accompagnée et chez les autres. Les commentaires devraient nous éclairer sur l'attention aux autres.

Grille d'analyse.

Lors de l'analyse des commentaires, nous serons particulièrement attentifs aux points suivants : bien manipuler son véhicule, la position sur la chaussée, l'importance du Code de la Route et la prise en compte des autres. Dans ce dernier thème, les commentaires des jeunes A.A.C. devraient, selon nous, être beaucoup développés que ceux des formations traditionnelles, avec notamment des indications sur la communication, l'anticipation et la prise d'indices informels pertinents pour la tâche de conduite.

Julien :

En sortant du parking : « J'attends qu'il n'y ait plus de voiture pour passer. Je regarde l'autre voie même si c'est un sens unique. Je ne vois rien je continue. Il y a un virage, il y a des piétons, je ralentis un peu. Je tourne à droite. Plus de voiture, je passe. Je tourne à droite, pas de problème, j'ai la priorité. C'est le marché, je vais à droite aussi. Au loin pas de voiture, pas de piéton, pas de problème. J'arrive à un pas de piéton, pas de voiture. J'ai levé un peu le pied car je croyais qu'il y avait peut-être un problème, mais il n'y a rien eu. Je vais tourner à gauche, je vais aller par les feux. Je fais bien attention de marquer le STOP. J'avance un petit peu pour avoir la visibilité. Je vais à gauche. Ça c'est le passage où en général je m'arrête parce-que ce côté là est dangereux. Je vois le panneau qui indique un feu, je ralentis. Le feu est rouge. Une voiture vient de déboîter devant moi.

Je regarde les voitures à l'intersection. Je change de file, je me retourne pour bien voir. Je vois un camion arrêté, je ralentis même si c'est à sens unique, je fais attention pour ne pas abîmer la voiture, ce serait dommage. Une voiture qui est arrêtée, qui va redémarrer, je vais laisser passer. Feu orange... ça veut dire : priorité à droite, je ne sais pas comment ça ce fait d'ailleurs. Bon il n'y a pas de voiture. C'est parce-qu'il y a le

marché, je reste à droite. Priorité à droite, plus de voiture, je passe. Je vois une dame âgée auprès d'un véhicule, je me méfie, ils font un écart en général. Je vais à droite. Il y a un virage, un dos d'âne, je ralentis. Là il y a une priorité à droite, je fais attention, il n'y a pas de voiture qui arrive, je continue, pas trop vite, parce-qu'il n'y a pas une énorme visibilité avant le virage. Il y a un stop, non un « cédez le passage ». Je vais à gauche, voilà une voiturette, elle ne va pas vite, mais quand même, je m'arrête. Je vois dans la voiture devant une personne avec une casquette, je pense que c'est un vieux parce-qu'il ne roule pas vite, je m'en méfie. Je la suis. Je vois la personne qui regardait. Je fais attention à ce qu'elle n'ouvre pas la portière. Le jour à l'intersection, je ne ralentis pas mais je lève le pied. Je vais à droite, puis je vire à gauche.

Là je tourne à gauche aussi, il y a un « cédez le passage ». Je ne vois rien mais c'est un sens unique, il n'y a pas de risque de voiture qui arrive. De ce côté là rien de particulier. Là il y a un....., mais c'est pas signalé. A droite je suis la route. Je m'arrête, je vais tourner juste là pour le parking.

Frédéric :

Personne devant ou derrière, je recule. Je vais sortir du parking à droite. Les voitures sont passées. Personne, je passe. Une voiture recule, je ralentis. Elle est partie, je raccélère. Je me méfie là, parce-qu'il y a beaucoup de voitures qui coupent. Un « cédez le passage ». Il n'y a personne, je peux passer. Là il n'y a personne. Je ralentis parce-qu'il y a une sortie de magasin. Il y a un stop, je m'arrête. Je ne vois personne, si une mobylette, je laisse passer, je ne vois plus personne, je peux y aller. Il y a des piétons, je fais attention que personne ne traverse. Il y a un panneau, les enfants traversent. Il y a un dos d'âne, je ralentis. Je laisse passer la voiture, et ne bloque pas l'entrée (chemin magasin). Je passe. Le feu est au vert, je passe. Je fais attention, il y a un camion en stationnement.

On arrive dans un quartier, je fais attention il peut y avoir des piétons. J'ai un « cédez le passage », mais je m'arrête parce-que je ne connais pas. Je fais attention, il y a des vélos. Je cède le passage à la voiture, au vélo aussi. Oh le virage là ! Le vélo coupe le stop, il ne m'a même pas regardé... allez « Passe, passe ». Stop, j'avance un peu, Oh un car. Je laisse passer le car, une voiture, plus personne, je passe. Je pars, il n'y a plus personne, le feu est vert. Je laisse passer les voiture qui arrivent devant. Qu'est-ce qu'il fait celui là ? Je fais attention.

Laurent :

Je reste derrière, je laisse passer la voiture. Allez on est parti. J'y vais, on va passer par la ville. Je freine. Stop. Il y a une qui arrive et qui tourne à droite. J'y vais. Je fais attention à la voiture qui va me couper là. Je freine. Ça freine. Je fais attention que le feu ne se mette pas à l'orange. J'accélère et fais attention aux voitures à droite. Je prends la file de gauche. Je freine, le feu est à l'orange. Il y en a un qui me « colle au cul ». Je fais attention aux piétons. Une personne qui traverse. Je m'arrête. Je vais tout droit, et fais attention aux voitures qui peuvent venir de droite, qui peuvent couper devant. Feu clignotant. Je freine, laisse le piéton passer et m'engage. Je fais attention, priorité à droite. Personne. J'ai la priorité, j'y vais, je fais attention aux voitures qui viennent. On passe. J'ai eu le trottoir. Je fais attention aux voitures à droite. Feu orange. Je recule un petit peu, il n'y a personne derrière, c'est pas autorisé, mais enfin. Feu vert, j'y vais. Je fais attention

aux voitures qui sortent du parking. Je fais attention aux piétons. « Cédez le passage », je peux y aller. Je me mets sur la file de gauche. Je tourne à gauche. Personne ne vient en face, j'y vais.

Christophe :

Je tourne à droite, je vais aller direction Mammouth, il n'y a personne derrière. Le feu est vert, je passe, mais je ralentis quand même, on ne sait jamais. Personne, je dégage. Là il y a un piéton qui traverse, je le laisse passer. Si je regarde au loin devant, on voit qu'il y a un stop, il y a des ralentisseurs, ça doit être un endroit dangereux. On va ralentir parce-que la voiture va tourner à gauche, je vais pouvoir passer sur la droite... C'est bon. Là on voit une espèce de tracteur, je vais essayer de le doubler. On se rabat. Il y a un bus, on devrait faire attention, parce-qu'il va sortir, normalement il doit être prioritaire.

On arrive à un rond-point. « Cédez le passage » on ralentit. Là c'est un endroit désertique, il n'y a pas grand monde, je vois des voitures en stationnement. Bon feu vert, on va avancer. Je regarde s'il n'y a personne qui va griller le stop. J'ai vu la voiture au stop, elle s'engage. Le rouge au loin, c'est pas la peine de se presser. La Twingo devant, il y a de l'espace, pareil pour celle qui est derrière. Faut faire attention aux piétons parce-qu'ils débarquent sur les côtés. Il y a un ralentissement, il y a une voiture qui essaie de se garer. On arrive à un rond point. Là il y a des travaux, on va essayer de faire attention. Il ne faut pas se prendre les branches qui sont par terre. On va faire attention à la voiture qui arrive en plein milieu de l'Hôpital. On va la doubler, il faut faire attention aux autres voitures.

Là il y a des pétions qui vont traverser, je les laisse passer. Il y a un camion en stationnement plus loin, on va être obligé de bifurquer vers la droite, autant le faire maintenant, pour pas être coincé après. Il y avait une voiture qui avait ses feux allumés, on aurait peut être dû la laisser passer au moment où je me suis garé. Il faut faire attention, il y a un passage piéton, on n'y voit rien. Non il n'y a pas de piéton. Je peux y aller. Le bus signale qu'il va démarrer, je le laisse passer. Des fois je laisse passer, des fois je ne laisse pas passer. Je ne laisse pas passer quand je dois donner un coup de patin. Ah il y a une voiture qui voulait se garer, pas tourner. En fait je pensais que la voiture tournait à gauche, et pas qu'elle voulait se garer. Le feu passe au vert. Je tourne. Il y a un piéton qui ne regarde pas où il va. Ca va, je ne l'ai pas écrasé. On est devant une école. Il y a des piétons, je n'accélère pas, je les laisse passer.

On va faire attention sur la gauche, même si on a priorité. Il y a un Trafic qui va s'engager au loin, je le laisse passer, la voiture route qui le suivait n'est pas engagée, je passe. On va suivre le camion. Il y a encore quelques piétons qui passent. Je vais faire attention qu'il n'y ait personne qui déboîte. Je fais attention aux voitures en stationnement sur les côtés. Un piéton encore qui s'engage, je le laisse passer. J'entre dans une zone où il va y avoir plus de monde, il faut faire attention aux voitures et aux piétons. Une dame avec son bébé marche le long de la route, je m'écarte car elle peut faire un écart. J'arrive sur une place, je vais m'y garer. Une voiture au loin qui prend une place de parking, je la laisse passer, le piéton qui traverse aussi. Là, normalement ils auraient dû me laisser passer, mais enfin, comme il y a beaucoup de monde...

Arnaud :

Il y a une Golf qui arrive derrière moi, donc je ne peux pas reculer. Je la laisse passer. Maintenant une R25. Plus rien, je démarre. Je m'insère. J'ai la priorité, mais il ne veut pas trop me la laisser. Je vais le laisser passer. Personne sur le passage piéton, je vais jusqu'au feu rouge. Je m'arrête. Le feu vert, on s'engage, à gauche, le piéton il patiente. Au loin il y a une voiture avec la porte ouverte à l'extérieur sur la chaussée, ça se referme, j'y vais. Il y a une sortie d'école, faut ralentir, on laisse passer les piétons. Il n'y a rien de spécial sur la route, à part une priorité à droite, donc on va faire attention, voilà c'est bon, il n'y a personne, on accélère.

Là il y a une priorité pour nous, mais on fait attention.... c'est bon. Une voiture se gare on la laisse passer. Le feu est vert, les voitures viennent de s'engager au vert, donc on devrait l'avoir. Une grande ligne droite, sans problème apparent. Une voiture qui sort de son stationnement, elle m'a vue, elle n'y va pas, c'est bon. Il y a un vélo à droite à 50m, personne en face, personne dans le rétro, je me déporte assez loin, et je le dépasse tranquillement. Un piéton veut se lancer, il se ravise. Je passe. Le feu est vert, la dame traverse quand même. Je la laisse passer. On est parti. Nous ne sommes pas prioritaire sous le pont, mais il n'y a personne en face, on peut y aller. Grande ligne droite en montée, pas de problème. Il y a des enfants au bout, il doit y avoir une école. Les voitures sont mal garées, à cheval sur le trottoir, j'observe bien les enfants entre les voitures.

Les enfants qui courent sur les trottoirs, il risque de descendre sur la chaussée, je m'écarte un petit peu. Une voiture en face me coupe la route pour entrer sur un parking, pour entrer chez lui, je le laisse passer. Je vais tout droit, je reste sur la voie de droite, mais il y a du monde sur la voie de gauche, il faut faire attention. Je passe tout près d'une voiture, je vais faire attention au rétroviseur quand même. Un stop à droite, une voiture s'arrête. Une voiture à droite qui me laisse la priorité. Je passe. Au loin je vois freiner à travers la lunette arrière de la voiture qui me précède. Je ralentis. Je reste assez loin de la voiture. J'arrive à un rond-point, une voiture en mouvement à l'intérieur, je la laisse passer, je m'insère. Un piéton traverse en dehors des clous, je ralentis. Il y a une priorité à droite, on va faire très attention car on n'a pas de visibilité, il n'y a rien, j'y vais. Le feu vient de passer au vert. La voiture devant moi démarre, je la suis. Le prochain feu est rouge, avec des piétons qui traversent. Je me mets sur la bande pour tourner à droite. Je m'arrête tranquillement. Le feu démarre au vert, des piétons sont encore en train de traverser, je les laisse passer.... voilà, c'est bon....

Je vais tourner à gauche, en suivant la voiture qui est devant. Le conducteur semble être une personne âgée, avec une Twingo, bien belle, bien propre, bien entretenue, pratiquement neuve. Priorité à droite, il va sûrement s'arrêter. Voilà qui est fait. Le camion, lui il se demande où il va, c'est une messagerie, il est en train de livrer; mais il ne sait pas trop où. On va passer. Je suis toujours le Monsieur, un van s'est arrêté devant lui, je vais attendre qu'il le dépasse pour déboîter.

Charles :

Je tourne à droite. La rue est tranquille, il n'y a pas de voiture, je peux y aller. Il y a une intersection, je tourne à gauche, il y a priorité à droite pour moi. Pas de visibilité du tout, une voiture qui arrive à gauche, j'avance tout doucement... personne, je démarre. On va arriver près d'un Lycée, on va faire attention qu'il n'y ait pas d'enfant. Des lycéens un

peu dehors, mais ils sont loin, des enfants qui traversent, je les laisse passer.

J'arrive à un feu, il est vert, je pense qu'il va rester au vert, c'est bon. Le camion devant moi freine, derrière il y a un bus, je ralentis doucement. Ligne droite, avec des peupliers autour, il va y avoir des intersections, il faut faire attention. On est dans une petite rue, avec des pavillons tout autour, je surveille les sorties. La route est assez abîmée, il y a des travaux, je ne roule pas trop vite. Une voiture arrive à droite, c'est bon, il me laisse passer. Il n'y a pas trop de circulation, pas de piéton, une voiture qui arrive sur la droite, elle est loin, je passe.

On arrive à un « cédez le passage », rien à gauche, je passe. Une voiture devant, on ne sait pas ce qu'il va faire. C'est bon, il passe sur la droite. Je le dépasse. Une voiture qui va tourner à gauche, je le dépasse par la droite. Je vais tourner à gauche, je me place dans la file de gauche, le feu est rouge, j'arrive tout doucement. Le feu passe au vert, une voiture fait demi-tour, une deuxième aussi, c'est assez dangereux, j'attends qu'ils aient terminé. Il y a des piétons qui traversent. Je vais pouvoir passer. Un bus est arrêté à droite, je vais déboîter à gauche. Là il y a un camion qui bloque toute la route, on peut pas passer là, je vais me garer plus loin.

Corinne :

Je démarre, il pleut, un camion qui recule, je ralentis. Je passe. Un virage. La route est droite, ça monte. Ça descend, attention aux creux où se cachent des voitures quelquefois. Il n'y a personne dans mon sens de circulation. En face quelques voitures. J'arrive à un carrefour qui paraît assez fréquenté. Je ralentis. C'est bon. J'arrive à un carrefour, je suis sur une route prioritaire, il y a des balises pour l'autre côté et puis c'est annoncé par un panneau. Je regarde devant et dans le rétroviseur, et il n'y a aucun véhicule en vue.

Nous sommes en bordure d'une forêt, il y a un panneau indiquant que des bêtes seraient susceptibles de traverser. Je surveille. Je ralentis, et je surveille, bien que je n'en ai jamais vu et que ça paraisse utopique. Un virage à gauche est annoncé. Bon, passé, rien de particulier. Pas plus dur que les autres. J'arrive à une intersection, je suis sur une route prioritaire. Il n'y a personne. Un carrefour, je suis sur une route prioritaire, une voiture qui arrive, elle doit me céder le passage, et non elle passe. J'ai été obligé de ralentir. Carrefour, je ralentis. Encore une forêt en bordure avec un panneau « passage d'animaux ». Je surveille particulièrement. Toujours sur cette ligne droite, on dirait une voie romaine d'ailleurs, avec des creux et des bosses. Une voiture arrive en face avec son clignotant pour tourner sur sa gauche. Elle va entrer dans le creux. Peut-être y-a-t'il dans le creux sur ma droite une route que je ne vois pas ? Je ralentis beaucoup de peur de trouver après la bosse la voiture en train de me couper la route pour tourner. J'arrive au sommet, pas de route, elle a simplement oublié son clignotant. Je suis à 90/100, il y a une voiture qui me suit de très près, probablement qu'elle cherche à doubler, pas de chance on a une ligne blanche continue.

J'arrive à un rond point, je dois prendre la route en face, je me mets sur la gauche, puis clignotant à droite. Et toujours cette voiture qui me suit de très près. Tout-à-l'heure, je vais donner un « coup de patin » pour qu'il s'éloigne. J'arrive en agglomération, je dois tourner tout de suite à gauche, je ralentis et met mon clignotant bien avant à cause de

l'autre qui « colle ».

Maintenant, petite route de campagne, je serre bien à droite et je ne dépasse pas 60 parce-que quand on se croise ici il faut mettre une roue sur l'herbe. Une voiture en face, je ralentis et je serre bien ma droite. Il fait de même. La pluie cesse un petit peu, j'éteins mes feux et mes essuie-glaces. J'arrive au but, je mets le clignotant pour tourner à gauche, je ralentis. Je tourne. Je vais à droite, je mets le clignotant, je ralentis. Je suis arrivée. Je m'arrête.

Evelyne :

Je vais démarrer pour m'insérer dans la circulation sur ma gauche. Je regarde dans mon rétroviseur, il y a un véhicule qui arrive, bien qu'il ne me paraisse pas si près, j'attends, je me méfie car j'ai du mal à évaluer sa vitesse, et le rétroviseur extérieur me donne toujours l'impression d'une distance plus grande que quand je me retourne, alors je préfère attendre qu'il passe.

J'arrive à un feu, il est vert, je vois un vélo qui arrive au feu rouge sur l'autre voie, mais je ralentis je me méfie car c'est rare qu'ils marquent l'arrêt. En effet, il est passé en serrant bien sa droite, je le double à faible vitesse.

Au carrefour prochain, je vais tourner à gauche, je mets mon clignotant pour prendre la file de gauche. Je regarde, un véhicule arrive à l'arrière, mais à bonne distance, je déboîte. Le feu est rouge, je ralentis, je m'arrête. Le feu passe au vert, je m'engage, mais faiblement car je dois laisser passer les voitures qui arrivent en face, la file est longue, et le feu de mon côté risque d'être au rouge quand je vais redémarrer. Alors je n'hésite pas à passer dès que le feu passe au rouge et que les voitures en face s'arrêtent, afin de ne pas bloquer le carrefour, ou me retrouver à attendre le prochain feu.

Je roule maintenant sur une voie plus dégagée. Il y a quelques véhicules qui arrivent en face, et trois véhicules qui me précèdent, nous roulons bien, je laisse un peu de distance. Un feu est annoncé un peu plus loin, il vient de devenir vert, nous allons pouvoir passer, et ralentissons à peine. Un des véhicules devant vient de freiner, puis de « piler ». Que se passe-t-il ? Pas d'obstacle apparent. Le véhicule devant moi pile également de justesse, tout en donnant un coup de volant sur la droite, qui l'amène sur l'accotement qui par chance est stable. Bravo, merci pour lui, celui de devant et moi. Bien que n'étant pas tout près, aurais-je eu le réflexe suffisamment rapide pour ne pas le toucher ? Il s'est arrêté juste derrière une voiture qui était en arrêt sur l'accotement. Résultat de la curiosité d'un réflexe brusque d'un conducteur qui s'intéresse au fait qu'une voiture soit arrêtée simplement pour changer une roue. Il s'en est fallu de peu, ça calme. Nous redémarrons tous à faible vitesse.

Sébastien :

Je suis sur une route nationale en ligne droite. Je rejoins deux véhicules qui roulent plus lentement que moi. Je ralentis. La ligne blanche est continue, bien qu'ayant la visibilité je ne peux doubler. Fin de ligne continue. Rien en face, je mets mon clignotant gauche pour doubler et commence à déboîter. M.... qu'est-ce qu'il fait ? Il double aussi sans clignotant !!!... Je me rabats. Celui qui est juste devant moi a déboîté pour doubler, sans clignotant. J'ai ralenti de justesse, je me rabats par prudence, avec des mecs

comme ça on ne sait jamais. Il a fini, je double à mon tour.

Je suis maintenant à 90kms/h. Rien de particulier. L'autre devant a filé. Il y a un pont annoncé, limitation 50, je n'ai pas la priorité, la flèche rouge est dans mon sens. Je ralentis plus qu'indiqué parce-qu'il n'y a pas beaucoup de visibilité, en plus avec le vent, il y a la fumée d'un feu qui traverse la route, pas trop dense pour l'instant, mais on ne sait jamais. Voilà le pont et la fumée sont derrière, j'accélère à nouveau.

Je dois prendre l'autoroute qui vient d'être annoncée. Clignotant à droite. Je ralentis. J'arrive à l'entrée. Je serre bien à gauche. Ticket. Me voilà maintenant à 130 sur l'autoroute. Vitesse de croisière, sans grande surprise apparente. Ça paraît monotone. La circulation est fluide, mais il ne s'agit pas de s'endormir. Je roule, je roule, pas grand chose à dire.

Je rejoins deux camions qui se suivent. En fait le dernier vient de rejoindre l'autre, alors je me méfie, car il risque de déboîter pour doubler. C'est souvent qu'ils n'ont pas l'air de tenir compte des voitures qui arrivent derrière eux à la vitesse maxi. Qu'est-ce-que je disais ? Il a mis son clignotant, il déboîte, l'autre a mis son clignotant droit. Je ralentis, et suis le camion qui double à son rythme pas trop près. Ca y est clignotant droit il se rabat, l'autre lui fait un appel de phare. Zut... clignotant gauche à nouveau, puis droit. Qu'est-ce que c'est que ce concert de feux ? Ah les routiers !

Je roule, rien de particulier. Voilà la fin de l'autoroute, il y a bien du monde tout-à-coup, à croire que tout-le-monde sort en même temps. Ca fuse sur toutes les portes. Ca me donne toujours le tourni, je tiens bien ma trajectoire, et surveille particulièrement car il y en a toujours qui décide de changer de porte et de viser une plus disponible au dernier moment.

Morgane :

On est garé sur le parking du cimetière, je vais démarrer et sortir en face vers la droite sur la route. Clignotant à droite, personne sur la route à gauche, je tourne. Je vais aller en face au rond-point, personne n'est engagé sur l'anneau, je passe, je serre à droite. Je mets mon clignotant pour quitter le rond-point, clignotant à droite, et je tourne. Je lance le véhicule, légère courbe à gauche, je maintiens l'allure et je tourne à droite dans le lotissement. La rue est étroite, il y a des voitures garées en épi, je longe ces voitures. Des piétons marchent sur le trottoir à gauche, je les observe, et je passe. Virage à l'équerre à gauche, je serre bien à droite car la rue est étroite pour pouvoir croiser éventuellement. Je tourne à droite, la voiture de gauche me laisse passer, je m'engage. Je lance la voiture, grande ligne droite, je roule à cinquante. Au stop, je tournerai à gauche sur la voie principale. Je me mets le long de la ligne médiane et je m'arrête à la ligne. Une voiture arrive à droite, rien à gauche, je m'engage derrière cette voiture. Je vais prendre à gauche, aux feux, direction GENÈVE. Rétroviseur, personne ne me dépasse, clignotant, et je m'engage dans la troisième voie, celle de gauche. Je m'arrête au feu rouge, avant le passage piétons. Dans l'autre sens, ça circule beaucoup, c'est le contournement de BOURG. L'intersection est très profonde. Le feu passe au vert, les véhicules à droite et à gauche sont arrêtés, je m'engage à l'intersection, je vais tourner tout au bout. Je m'arrête pour céder le passage aux véhicules en face. Les voitures ont fini de passer, je démarre et je tourne. Je dégage rapidement le carrefour car ça démarrait

déjà au feu vert de l'autre côté. On est sur une double voie, c'est limité à soixante-dix. Deux camions devant, les voitures derrière sont assez loin, je vais me placer dans la voie de gauche. Le feu est rouge, je m'arrête. Les camions sont arrêtés dans la voie de droite. Lorsque le feu passera au vert, je démarrerai et je me rabattrai à droite devant les camions. Le feu est vert, pas de piétons engagés, les véhicules sont arrêtés à droite, je démarre. J'ai dépassé les camions, je contrôle à droite et je me rabats dans la voie de droite. Je reste à peu près à soixante-dix et plus haut, là-bas, on va tourner à gauche direction GENÈVE toujours. La voiture qui est derrière moi dans la file de gauche est suffisamment loin, je mets le clignotant à gauche et je vais dans la troisième voie à gauche. Maintenant, je ralentis et je rétrograde mes vitesses. Le feu est rouge, je m'arrête. Un camion est venu se placer à côté de moi à droite. Il a son clignotant à gauche. Apparemment, les deux voies vont à gauche, donc, il faudra que je fasse attention en démarrant. Le feu passe au vert, je démarre, j'observe le camion, il fait le tour par la voie de droite, moi je reste dans la voie du milieu. Maintenant, le camion est assez loin, je reprends la voie de droite dans la ligne droite. C'est limité à soixante-dix, je continue tout droit. Les feux sont tous verts, je me méfie qu'ils ne changent pas, je surveille derrière qu'on ne me suive pas trop près et je continue, je passe. La route est dégagée maintenant, mais je n'accélère pas trop, on est toujours en agglomération. Une grande côte, trois véhicules me dépassent, eux, ils n'attendent pas le panneau de fin d'agglomération. Maintenant on est sorti, je circule à quatre-vingts. La voie de gauche va disparaître, il y a des flèches de rabattement, personne ne me dépasse, ça va. La route est large, le revêtement est bon, je continue à quatre-vingts. On va tourner à gauche à l'entrée du village là-bas. Les véhicules derrière moi sont assez loin, mais je vais les prévenir suffisamment tôt. Je signale, clignotant à gauche, je fais un appel avec mes feux stop pour attirer leur attention. Je vais être obligé de m'arrêter au milieu de la chaussée. Il n'y a pas de voie de stockage. Je cède le passage aux véhicules qui viennent en face. Les véhicules derrière sont obligés de mordre sur l'accotement droit pour me dépasser. Après ce véhicule en face je pourrai démarrer. Derrière moi, ils se sont arrêtés. Je démarre et je dégage l'intersection. Quitter une route principale avec une circulation dense sur la gauche n'est pas très aisé. On continue tout droit, c'est une petite route, on roule à peu près à soixante. Une voiture en face, je serre bien à droite, je vais carrément mettre mes roues dans l'herbe pour faciliter le croisement. Il n'y a pas de risque, le temps est sec. Je reviens sur la route et j'accélère un petit peu. Maintenant, on rentre dans un petit village, je vais ralentir à cinquante, personne derrière, je peux le faire. Je vais arrêter la voiture sur la petite place. Clignotant, je ralentis et je m'engage sur la place. On va s'arrêter ici. Frein à main et j'arrête le moteur.

Mickaël :

On va quitter le parking du parc des expositions, aux feux, on va tourner à droite vers le centre-ville. Je démarre, personne à gauche, je me place dans la voie de droite. Ici, on a un feu clignotant pour aller à droite, il est rouge pour aller à gauche. Je regarde à gauche, les véhicules sont arrêtés au feu rouge. Je m'engage dans la voie de droite, dans le virage. On a un second feu clignotant avec un panneau cédez le passage. Là-bas, ils sont toujours au feu rouge, sur le côté deux voitures sont en train de tourner. Je les laisse passer. Je m'engage maintenant derrière elles. Je lance la voiture, c'est limité à

soixante-dix. Le premier feu est vert, je surveille qu'il reste comme ça, c'est bon. Un passage à niveau, la barrière est levée, il n'y a pas de train, je passe. On va aller vers le centre-ville, personne derrière, personne sur le côté, clignotant à gauche, je me place dans la voie du milieu. Le feu est rouge, je m'arrête. Ici, il faut se garer bien avant, il y a des grands damiers dessinés par terre. Les véhicules à ma droite continuent de rouler, ils ont la flèche clignotante. Devant moi, deux files de véhicules tournent sur leur gauche, c'est pour ça qu'il y avait des damiers. Les véhicules s'arrêtent, je me prépare. Le feu passe au vert, je démarre. Le véhicule en face de moi veut tourner, il s'arrête et me laisse passer. J'accélère et je dégage l'intersection. Je continue tout droit. Ici c'est un feu pour les piétons, il n'y a pas de route. Il passe orange, rétroviseur, je peux m'arrêter tranquillement. Le feu est rouge, on attend, il n'y a pourtant pas de piéton. Il ne sert à rien, ce feu, il n'y a pas de route et il n'y avait pas de piéton. Il est vert, je démarre. Je lance la voiture à cinquante. Des piétons vont traverser là-bas devant l'église. Rétroviseur, je peux freiner tout doucement. Je m'arrête. Ils ont fini de traverser, je démarre. On va tourner à droite. On a la flèche clignotante allumée, ceux qui vont tout droit ont le feu rouge. Je regarde à gauche et je m'arrête dans le virage pour céder le passage aux véhicules de l'autre côté. Maintenant, je démarre et je lance la voiture. Ici, c'est une quatre voies, c'est quand même limité à cinquante. Je respecte la limitation. Grand virage, le feu est vert, je le surveille bien, personne derrière, je passe. Au rond-point, j'irai tout droit. Je reste dans la voie de droite. C'est un rond-point avec un feu. Le feu est rouge, je m'arrête. Les voitures à côté de moi sont placées pour tourner à gauche, mais ici, il faut se méfier, ils vont souvent tout droit. Le feu passe au vert, à droite, les voitures sont arrêtées, je démarre. Effectivement, il va tout droit aussi. Je vais tout doucement, je laisse passer le premier et je m'engage. Je vais aller tout droit sur LONS. Le feu est vert, je reste dans la voie de droite, j'observe l'intersection que personne ne passe au feu de l'autre côté, et je passe. J'irai encore tout droit au feu suivant, ici, il faut se mettre dans la file de gauche pour aller tout droit, sur la file de droite il y a des flèches par terre qui tournent à droite. Je laisse passer la voiture à ma gauche et j'accélère pour changer de voie sans gêner celles qui arrivent. Je m'arrête derrière la voiture au feu rouge. A côté de nous, les véhicules tournent à droite. Ils ont un feu vert en forme de flèche. Le feu passe au vert, nous démarrons, j'observe sur le côté droit que personne ne me dépasse par la droite, on ne sait jamais et je vais me rabattre dans la voie de droite, j'accélère et je me rabats. Au rond-point, j'irai tout droit. C'est un énorme carrefour avec un très gros rond-point. Je reste dans la voie de droite. Personne à gauche, je m'engage et je contourne bien le rond-point par la droite. Je surveille les usagers qui sont à ma gauche, à tous les coups, ils vont tout droit aussi. Clignotant à droite pour quitter le rond-point, personne à ma droite, la voiture de gauche va tout droit aussi, ça fait une espèce d'étranglement, ici, il me laisse passer, je tourne et j'accélère. On sort de l'agglomération, personne ne me dépasse, j'accélère pour rouler à quatre-vingts. La route est très large, des voitures en face, je roule normalement. La voiture derrière va me dépasser, je reste à la même allure, je reste à droite. La suivante aussi. On va tourner à droite au rond-point là-bas, en direction de l'autoroute. Personne derrière, je ralentis, personne sur le rond-point, je tourne. Tout droit, et on va tourner ensuite à gauche, direction MEILLONNAS. Personne en face, je tourne et on va s'arrêter sur le parking, à peine plus loin, à droite. Personne derrière, clignotant, je rentre sur le parking, je m'éloigne de la route et je m'arrête.

Contact.

Fanny

On va démarrer, on va tout droit. Personne sur le côté, clignotant à gauche, je démarre. Personne sur le pont à droite, la chaussée est en très mauvais état, je roule tout doucement. Elle est complètement défoncée. Je roule tout doucement jusqu'au bout de la rue. Ici, on ne peut aller qu'à gauche, je vais tourner à droite à l'intersection. On a un panneau cédez le passage, mais je vais m'arrêter parce qu'on entre sur la route principale et il y a beaucoup de monde. Personne n'est engagé sur le passage piétons, je peux m'arrêter dessus. Je vais m'avancer tout doucement car la voiture en stationnement à gauche me cache la visibilité. Après celle-là, je peux démarrer. Je démarre, j'accélère franchement, je dégage l'intersection. Je roule à cinquante, la ville est tout en longueur, la rue principale est très très étendue. A droite et à gauche, on a des cédez le passage, les voitures attendent, je passe. On va tourner à droite, direction CHAMPAGNOLE. Les voitures derrière gardent bien leurs distances, clignotant à droite, je ralentis et je tourne. Je lance la voiture, j'attends le panneau de fin d'agglomération pour rouler à plus de cinquante. C'est pourtant dégagé, c'est large, c'est une zone industrielle. On sort de l'agglomération, ici, c'est limité à soixante-dix. C'est une route de montagne, une très grande côte avec des virages. Je lance la voiture énergiquement dans les lignes droites, en arrivant dans les virages je freine, je rétrograde en surveillant derrière comment ça réagit, et je réaccélère en sortant des virages pour reprendre mon allure. Là-bas, un camion. Je commence à ralentir tout doucement, ce n'est pas la peine d'arriver très vite derrière lui. Derrière moi, les voitures ralentissent progressivement comme moi. Je reste assez loin du camion, sur ce genre de route, on ne peut pas dépasser, ce n'est pas la peine de le suivre trop près. La voiture derrière moi me serre, elle est à peu près à deux mètres, il croit peut être que je vais dépasser. J'aimerais qu'il s'éloigne. Je vais appuyer plusieurs fois sur la pédale de frein pour lui faire comprendre. Apparemment, il ne veut rien savoir. Il reste toujours aussi près. Tant pis, je ne m'occupe plus de lui. On va tourner à gauche dans le petit village là-bas, pour faire un demi-tour et revenir. Je reste toujours loin du camion pour avoir de la visibilité devant, je mets le clignotant à gauche, la voiture derrière essaie de me dépasser par la droite, mais ça ne passera pas, c'est trop étroit. Personne en face, je ralentis encore et je tourne au fond de l'intersection, au bout de la ligne du stop. On entend la voiture derrière accélérer très fort, je le gênais vraiment. Je vais tourner encore à gauche et reprendre la route direction SALINS. Personne sur la route, j'accélère pour reprendre la descente. On sort du village, c'est limité à quatre-vingts. Ici, par contre, en descente, il ne faut pas laisser s'emballer la voiture et bien la ralentir avant chaque virage, rétrograder pour bien utiliser le frein moteur et pouvoir repartir après à chaque virage. Personne derrière, je roule tranquillement. Nous voici de retour en agglomération, dans ce sens, c'est limité à soixante-dix, je contrôle partout, pas de problème, je roule. Je vais tourner à gauche vers le centre-ville, je m'arrête à la ligne du stop. Je m'avance un peu pour avoir plus de visibilité avec le mur de la maison, à gauche deux voitures, à droite un camion arrive au loin. Les deux voitures sont passées devant moi, je laisse passer quand même le camion, j'aurais peut-être pu démarrer, mais je préfère le laisser passer, dans cette grande descente je préfère ne pas le gêner. Maintenant, je peux démarrer, j'y vais, je suis le camion pour l'instant. On va

tourner à droite dans la petite rue. Personne derrière, je ralentis et je tourne. On est dans une toute petite rue, parallèle à la rue principale, des voitures en stationnement à cheval sur le trottoir, et ça monte énormément. Je me déporte à gauche, il va même falloir mettre une roue sur le trottoir pour pouvoir passer, avec ces voitures en stationnement. Heureusement, il n'est pas très haut, mais il faut faire attention, s'il y a des piétons, il va falloir s'arrêter carrément. Je vais prendre à gauche dans la rue qui descend et rejoindre la rue principale. C'est toujours très étroit, toujours les voitures en stationnement. Je fais le tour du monument et je vais m'arrêter à la ligne du cédez le passage. On va traverser la rue principale pour rejoindre le point de départ. Je m'avance tout doucement, il ne faut pas être pressé pour traverser ici. Il vaut mieux attendre et saisir l'occasion. Maintenant, c'est bon, je traverse, on suit le virage à gauche, je reste bien à droite car c'est à double sens, et on va s'arrêter à droite après les bus en stationnement. Personne derrière, clignotant, je m'arrête et je coupe tout.

Clémence :

Je règle bien mon siège, en hauteur, le dossier. Je vais redescendre un peu le volant, je mets ma ceinture. On peut démarrer. Elle chauffe vite celle-là. Je vais essayer de passer toutes les vitesses à l'arrêt. Ça va, c'est à peu près comme la mienne. Je démarre, au stop, on va tourner à gauche. Je m'arrête à la ligne. Personne à gauche, je laisse passer les voitures de droite. Après celle-là, je démarre. Elle est très sensible, elle démarre vite. Il va falloir faire attention à l'accélération. Là, on est obligé de tourner à droite, la rue est étroite, des voitures en stationnement, je roule doucement. Des travaux, je m'arrête, le monsieur est au milieu de la route. L'engin manœuvre devant nous, il faut attendre. Le monsieur me fait signe, je démarre. La route est toute démolie, ils sont en train de la réparer. Je roule tout doucement. On sort de la zone de travaux, j'accélère un peu. On va tourner à gauche. On est en sens unique, personne à gauche, je serre à gauche. Je m'arrête pour laisser passer ces deux voitures qui viennent de droite. Maintenant, je démarre. On va tout droit, c'est une forte côte, je roule bien à droite dans cette rue sinueuse car elle est à double sens. Je serre spécialement à droite dans ces virages, on n'a aucune visibilité, il peut venir quelqu'un en face. Je me prépare à m'arrêter carrément car pour peu que celui d'en face ne serre pas à droite, ça ne passera pas. Personne, ça va, je continue. Je m'arrête à la ligne du stop. On va tourner à gauche. Ici, c'est assez scabreux, ça monte très fort et on ne voit rien, ni à droite, ni à gauche. Ils ont mis une glace en face. Ça aide bien, là, on voit qu'il y a une voiture qui vient. Ça fait bizarre, c'est pire que dans le rétroviseur, on ne sait pas d'où elle va déboîter. Elle passe devant nous. Maintenant, je peux démarrer. J'accélère assez fort, je tiens bien l'embrayage, j'avance tout doucement tout en regardant quand même des deux côtés. Maintenant, en ligne droite, j'accélère. Elle va bien, cette voiture, elle est douce. Avec la mienne, ça aurait été plus difficile. Je suis le virage à gauche, personne à droite à l'intersection, je continue. Je reste bien à droite dans cette grande ligne droite en descente. Je croise plusieurs voitures qui montent de l'autre, pas de problème. Aux feux je vais prendre la direction du centre-ville, je reste dans la voie de droite. Le feu est rouge, je m'arrête un peu avant pour bien le voir. Les voitures en face coupent carrément le virage pour aller de l'autre côté. Là, elles s'arrêtent. Le feu passe au vert, je peux démarrer. Je vais vers le centre-ville, je reste dans la voie de droite. Le feu est rouge, la

flèche clignotante est allumée, je m'arrête et je laisse passer ce groupe de piétons. Ils me remercient, je leur souris. La voiture de gauche termine de passer, la flèche est toujours allumée, pas de piéton, je passe derrière elle. On roule tout doucement, on est en pleine ville maintenant. Je surveille les passages piétons, avec les voitures en stationnement on ne voit pas bien, certains, on les voit au dernier moment. La dame veut traverser, je m'arrête. A cette vitesse là, on ne peut pas surprendre les voitures derrière. Un groupe s'engage à gauche, je laisse passer. Je démarre. On va aller tout droit, il faut reprendre la voie de gauche. Deux voitures circulent dans la file de gauche, je laisse passer, après la ligne continue, je m'engage derrière elles. Maintenant, il faut reprendre la voie de droite, pour prendre direction MOREZ. Personne à côté de moi, je change. Coup d'oeil à droite, il ne pouvait y avoir personne car il y avait un terre-plein, mais bon... Au rond-point, je prends vers la droite, personne à gauche, je passe. J'accélère pour monter la petite côte, personne en face, il n'y a pas de risque. Au petit rond-point, je prendrai à gauche, toujours direction MOREZ. Une voiture en face, je reprends bien ma droite et je m'arrête au niveau du rond-point. On ne sait pas où elle va. Elle va à ma droite, je la laisse passer. Personne, je m'engage. Je signale à gauche pour couper dans la file de gauche, maintenant à droite, coup d'œil à droite, bon, le rond-point est tellement étroit qu'il ne pourrait y avoir personne de toute façon, clignotant à droite et je tourne. J'accélère, je reste bien à droite le long du mur, c'est étroit, une file de voitures en stationnement du côté gauche, les voitures en face qui descendent, elles serrent plus ou moins à droite, c'est un peu juste. Maintenant, on sort de la ville, j'accélère. Pour moi, c'est limité à quatre-vingts, mais ça fait beaucoup dans ces virages. Je reste en troisième, pour pouvoir ralentir avant chaque virage et réaccélérer dès que je suis sortie. Grande ligne droite, je roule à quatre-vingts. Après le virage, je vais entrer à droite sur le parking. Je ralentis, personne derrière, seconde, je reste bien à droite dans le virage, personne en face, à la sortie du pont, je tourne à droite, toujours personne derrière, clignotant et je m'engage sur le parking. Je vais immobiliser la voiture après l'arbre sur la gauche. Je coupe le moteur. Elle va bien cette voiture, en fait, une fois habituée, ça doit être agréable, mais bon, à notre âge on n'a pas les moyens.

Nadège :

Je règle bien mon siège, je l'approche bien car je ne suis pas très grande. En hauteur aussi, je le mets assez haut. Le volant, ça va. Ceinture, et je démarre. On va sortir du grand parking vers la gauche, pour aller direction SAINT-LAURENT. Il faut traverser les deux voies pour reprendre la voie de droite. Je laisse passer toutes les voitures de droite. A gauche, personne ne peut venir, c'est un sens unique. La voiture là-bas est assez loin, je démarre. Je me place bien au bout et j'accélère pour dégager l'intersection. Au rond-point, c'est un peu à gauche. Personne n'est engagé, je me place dans la file de gauche. Maintenant, je vais couper les voies, personne à ma droite, clignotant, je coupe et je quitte le rond-point. Je me place directement dans la file de gauche pour suivre la même direction. Le feu est rouge, je m'arrête. Les voitures en face traversent la rue. Le feu passe au vert, personne en face, je démarre. A la sortie du pont, au petit rond-point, je tournerai à gauche. Toute une file de voitures s'engage sur le rond-point à ma droite, je m'arrête pour laisser passer tout le monde. Plus personne, je démarre. Je vais à gauche, le rond-point est très étroit, je reste à droite, clignotant à droite et je quitte le rond-point. J'accélère, pas trop, avec les voitures en stationnement et les voitures en face. Des

travaux, je roule tout doucement, une roue sur le trottoir. On passe devant la gare, les piétons sur le trottoir ne bougent pas, je peux passer. Ici, je roule à cinquante, c'est bien dégagé. Une zone trente, un ralentisseur, même trente ça fait beaucoup, il est très haut, je ralentis encore, en première. Maintenant j'accélère, j'attends la sortie du virage pour prendre de l'allure, j'y vais. On s'engage sur un pont, il est assez long, je serre bien à droite pour croiser les voitures en face. Au rond-point, je vais tourner à droite, personne n'est engagé, clignotant et je passe. J'accélère, je passe mes vitesses, tous les virages passent bien à cinquante. Au rond-point, je continue en face, je m'engage derrière le dernier véhicule qui quitte le rond-point. Je reste dans la file de droite, clignotant à droite et je tourne. Ici, c'est soixante-dix, je reste à peu près à cette vitesse là. A nouveau un rond-point, celui-là il est très grand, je vais aller à gauche. La voiture derrière est à bonne distance, clignotant à gauche, personne dans l'anneau, je m'engage, je me place dans la voie de gauche. La voiture derrière moi est à bonne distance, personne à ma droite, clignotant à droite, je traverse et je quitte le rond-point. Je peux rouler à soixante-dix maintenant, c'est bien dégagé. Là, on sort de l'agglomération, on est sur une double voie, j'accélère et je roule à cent. Cinquième. La voiture derrière me dépasse, je reste à la même allure. En bas, on va tourner à droite, direction LONS. Personne derrière, clignotant à droite, je prends la voie de droite et je freine assez fort, elle est courte. Je peux sauter une vitesse, troisième et seconde. Je m'arrête pour laisser passer la voiture qui vient à gauche. On a un panneau cédez le passage. Je peux m'engager derrière elle. J'accélère, je lance la voiture. Après le virage, je vais tourner à droite dans la petite rue. Personne derrière, je ralentis et je tourne. On va se garer à droite sur le parking là. Rétroviseur, clignotant à droite, je gare la voiture assez loin de la route pour pouvoir descendre en toute sécurité. J'immobilise le véhicule et je coupe le moteur.

Julien :

Je démarre le moteur. Là, on peut faire un demi-tour en une seule fois. Personne n'arrive, je tourne. On va tourner à gauche au stop. Je m'arrête au niveau de la route. Je laisse passer des deux côtés, ici, il faut faire très attention, ça roule très vite. Je préfère laisser la priorité assez loin. Il y a du monde... A gauche, ça va, à droite, un camion. Derrière lui, la voiture me semble assez loin, je vais pouvoir démarrer entre les deux. Toujours personne à gauche, le camion passe, je démarre. J'accélère franchement pour ne pas gêner la voiture qui arrive, je regarde dans le rétroviseur, c'est bon. Je reste à bonne distance du camion quand même, ce n'est pas la peine de s'approcher trop près, de toute façon je ne peux pas le dépasser, il roule à quatre-vingts. Donc, je reste assez loin. On voit mieux devant et on ne risque pas de se faire surprendre en cas de freinage. On rentre en ville, la voiture derrière est assez loin, je peux ralentir à cinquante. Le camion n'a pas ralenti, il est parti loin devant. Des passages piétons, personne, il n'y a pas de risque, des voitures en stationnement sur le trottoir, je m'écarte un petit peu du bord droit, personne à proximité, je roule. On sort de l'agglomération, personne sur le point de me dépasser, j'accélère et je roule à quatre-vingts. On peut passer la cinquième. Une file de voitures arrive en face, la route est assez large, pas de problème. Un virage à droite, une limitation de vitesse à soixante-dix. Je ralentis un peu. Maintenant, on entre à nouveau en agglomération, une voiture derrière moi, je ralentis progressivement pour ne pas surprendre. Je fais un appel de stop pour prévenir. Le feu est rouge, le camion est

arrêté, je m'arrête derrière lui. On ne voit pas le feu, le camion démarre, effectivement il est vert, on peut y aller. On va tourner à gauche dans la rue là-bas, personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant, je me place dans la voie du milieu. Je m'arrête pour céder le passage à toutes les voitures en face. La voiture en face s'arrête pour me laisser passer, j'en profite, je démarre en remerciant le conducteur. Une rue étroite, je serre très à droite le long du mur. Au rond-point, je vais tourner à droite. Personne sur l'anneau, clignotant à droite, je tourne. J'accélère, je roule à cinquante. On va tourner à gauche à l'intersection, personne derrière, clignotant, je m'arrête. On a un cédez le passage, une forte circulation des deux côtés, je laisse passer tout le monde pour l'instant. Maintenant, je peux démarrer. J'accélère, je lance la voiture, je roule à cinquante. Virage à droite, une rue à gauche, ils doivent me céder le passage, ils sont arrêtés, je passe. Au rond-point, on va tourner à gauche, on prendra centre-ville. Il est beau, ce rond-point, avec la roue qu'ils ont montée ici. Je laisse passer la voiture qui est engagée, je passe derrière elle. Maintenant, clignotant à droite, personne à côté de moi, je quitte le rond-point. Ici, c'est tout tordu, je roule tout doucement. On va prendre à droite et ensuite à gauche pour prendre centre-ville. Des voitures à gauche, normalement, c'est à moi de passer, mais c'est apparemment impossible. Je m'arrête. Non, ils ne veulent pas me laisser passer. Je vais avancer tout doucement pour leur montrer quand même que je suis là et que j'ai l'intention de passer. C'est bon, la dame a compris, elle s'arrête. Je démarre en la remerciant. Clignotant à gauche et je reprends de suite à gauche. On arrive dans la file de gauche, il faut reprendre la voie de droite à la fin de la ligne continue. Je me retourne vers la droite pour bien voir, avant cette voiture j'ai le temps de passer. Clignotant à droite et j'accélère pour ne gêner personne, je reprends bien ma droite. Le feu est vert, je passe en observant bien partout. On continue tout droit, une voiture s'arrête devant moi en double file, les voitures de gauche me dépassent, je ne peux pas déboîter, je m'arrête. Le passager est descendu, elle repart. Je démarre. Le feu est rouge, je m'arrête derrière la voiture. Les deux files sont pleines de voitures, il y a du monde. Le feu est vert, on redémarre. On roule tout doucement, je reste assez loin de la voiture. Aux feux, on va tourner à droite. Rétroviseur, clignotant à droite. Le feu est rouge, la flèche est allumée, personne n'arrive à gauche, pas de piéton engagé, je passe. Là-bas, on va tourner à gauche en direction du stade. Personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant à gauche et je me place dans la voie du milieu. Je m'arrête pour laisser passer les deux voitures en face. C'est bon maintenant, je démarre. Je roule doucement, avec les voitures en stationnement de l'autre côté et les voitures en face c'est étroit. Une priorité à droite, la voiture qui arrive est assez loin, j'accélère et je passe. On va tourner à gauche sur le parking du stade, rétroviseur, clignotant, je m'engage. On va garer la voiture en marche avant entre ces deux-là. Je coupe tout.

Esther :

On va démarrer et on tournera à droite au stop sur la nationale. Je m'arrête au niveau de la ligne. Je laisse passer la file de voitures qui arrive à gauche. Maintenant, je peux démarrer. A droite, il arrive des voitures, mais elles roulent toutes bien à droite, personne ne dépasse, donc je démarre. Je lance la voiture, on est hors agglomération, je roule à quatre-vingts, je peux mettre la cinquième. La route est bien droite, assez large. Des maisons de temps en temps, assez écartées de la route, personne nulle part, je peux

rouler. De temps en temps une voiture en face, personne derrière moi, on continue. On va tourner à gauche à l'intersection, personne derrière, personne ne me dépasse, je me place dans la voie du milieu et je m'arrête pour céder le passage aux voitures en face. Une voiture me dépasse par la droite, on ne la gêne pas. Après celle-là, en face, on va démarrer. Je dégage assez rapidement cette route. On est sur une route de campagne assez étroite, je ne roule pas trop vite. Maintenant, on entre en agglomération, personne derrière, je reviens à cinquante. La rue est sinueuse, étroite, les propriétés débouchent directement sur la route. Je m'écarte un peu du bord droit et je ne roule pas trop vite, je guette bien les sorties. Au stop, on va tourner à droite. Je m'arrête à la ligne. La rue de gauche arrive en biais, on ne voit pas très loin. Je m'avance tout doucement, je continue à regarder, personne, j'y vais. Je dégage assez rapidement et je continue tout droit. On est en ville mais on se croirait en rase campagne, il n'y a personne, pas de maison. On va suivre le virage à droite. J'accélère dans la ligne droite, là, il y a quelques maisons, personne, je roule. On va tourner à droite au stop sur la nationale. Je m'arrête au niveau de la route, car il n'y a pas de ligne blanche. Personne à gauche, à droite des voitures de l'autre côté de la route, elles ne peuvent pas dépasser, il y a un marquage continu. Je démarre et j'accélère, je roule à quatre-vingts, on est hors agglomération. La route est complètement droite, une voiture derrière moi, assez loin, devant personne, en face une voiture de temps en temps. Là-bas on entre en agglomération, la voiture derrière est toujours assez loin, je freine, je reviens à cinquante. La voiture derrière s'est approchée un peu, mais il n'y a pas de risque. On passe sous un pont, si un camion venait en face il faudrait bien serrer, c'est assez juste. Avec les voitures, ça va. Des passages piétons, personne, je continue. Des voitures en stationnement sur le trottoir, personne à proximité, je m'écarte quand même un peu du bord et je roule. On sort de l'agglomération, la voiture nous suit toujours à bonne distance, personne ne me dépasse, j'accélère et je roule à quatre-vingts. On arrive dans un virage, il est assez large, je continue à la même vitesse. Une route arrive à gauche, deux voitures attendent, elles ont un stop, je me méfie, je surveille bien car la première est bien avancée sur la route. Je continue. Ici, c'est limité à soixante-dix, je respecte. La voiture derrière s'est approchée un peu, apparemment elle voudrait rouler plus vite, mais bon, avec les voitures en face, elle est obligée d'attendre. Moi, je respecte. On va tourner à gauche aux feux, toujours la voiture derrière, personne ne dépasse, je me place dans la petite voie du milieu et je m'arrête à la ligne, un peu avant les feux. La voiture qui était derrière moi me dépasse par la droite, elle passe au feu vert. En face aussi, les voitures qui vont tout droit passent, il y a beaucoup de monde. Une voiture en face de moi qui attend pour tourner à gauche, elle est au feu rouge. Les voitures s'arrêtent, notre feu passe au vert. On a un feu en forme de flèche, ça veut dire qu'on n'a pas à céder le passage. Ici, on peut croiser devant. Je démarre, et je tourne. La voiture devant moi tourne en même temps, celles qui vont tout droit sont arrêtées, elles sont au feu rouge. Je passe. Je vais tout doucement, la rue est étroite. Je roule bien à droite, des voitures en face, c'est juste. On va tourner à droite dans la petite rue, personne derrière, clignotant à droite, je tourne tout doucement. C'est encore plus étroit, mais on est en sens unique. On longe la rivière. Un rond-point, on va aller en face, personne nulle part, je m'engage. Clignotant à droite et je quitte le rond-point. On va tourner à gauche au bout, clignotant à gauche et je reste à droite parce que ce n'est pas très large. Je m'arrête pour céder le passage à tout le monde. Plus personne à gauche, je passe derrière la

voiture qui vient de droite. J'accélère, et je démarre. On va tourner à droite pour entrer sur le parking du parc des expositions. Je ralentis, je tourne. Je longe toute la rangée de voitures en stationnement, on cherche une place. Là, il vaut mieux se placer en marche arrière, c'est plus facile, et c'est mieux pour sortir après. On va se garer entre ces deux-là, à droite. Je m'arrête un peu plus loin en m'écartant un peu, ça va mieux pour entrer dans la place. Personne derrière, clignotant à droite, je m'arrête. Marche arrière, je recule tout doucement, je tiens bien mon embrayage, il faut que je passe tout contre la première voiture. Personne derrière, personne sur le côté ni en face, pas de piéton, j'y vais. Ça va, ça rentre, maintenant, la voiture est bien droite, je redresse les roues et je recule au fond de la place. Ça y est, on a touché tout doucement le trottoir, c'est bon. Je coupe.

Mouine :

On va quitter le parc de stationnement, on ira à droite. Je démarre le moteur, frein à main, première, personne ne vient du stade, j'accélère et je tourne à droite. Je ne dis pas la mécanique ? Bon. Je ne roule pas trop vite, on va s'arrêter au stop. J'arrête à la ligne blanche. On va tout droit. On laisse passer la voiture qui vient à gauche, elle est sur la route prioritaire. Maintenant, je démarre, je me déporte pour les voitures en stationnement, des voitures en face, on se croise tout juste. Le panneau m'indique un cédez le passage. Je m'arrête à la route. On va tourner à droite. Personne, je démarre. J'accélère, je vais rouler à cinquante, on va tourner à gauche au feu qui est rouge. Il faut que j'aïlle dans la file de gauche, sur les flèches qui tournent à gauche. Personne derrière, personne à gauche, clignotant, j'accélère et je me place à gauche. Je m'arrête à la ligne, juste avant les feux. De l'autre côté, ça roule, tous les véhicules passent devant. Ils s'arrêtent, mon feu va certainement passer au vert, je me prépare, je passe la première, le feu est vert, je démarre. On est seul à démarrer, au feu en face, ils sont au feu rouge. Je me place dans la voie de droite directement. J'accélère et je roule à cinquante. On va tourner à droite, personne derrière, clignotant, je ralentis et je tourne. Un passage piétons, une personne finit de passer, je continue. On va tout droit, un autre passage piétons, personne, je roule. On va tourner à gauche, rétroviseur, clignotant à gauche, la voiture en face finit de passer, à droite, c'est un sens unique, personne ne peut venir, je regarde quand même, personne, je tourne. Je me place directement à droite, ici je roule doucement, on est en plein centre-ville et c'est assez étroit. A droite un stop, personne, je continue. Des voitures en stationnement à gauche, la rue est étroite, des passages piétons, on ne voit rien avec les voitures, je roule tout doucement, je reste très attentif. Là, je vais tourner à droite pour aller dans la rue des Arcades. Je m'arrête pour laisser tous les piétons, maintenant, j'avance tout doucement pour avoir la visibilité à gauche, et la voiture de gauche arrive tout doucement, je peux m'engager. J'accélère, pas de piéton, je continue vers la gauche et je vais tourner à droite vers BESANÇON. Pas de piéton, à gauche, il ne peut venir personne, c'est un sens unique, j'y vais. Une grande ligne droite, je peux accélérer, c'est large, dégagé, des passages piétons mais personne, j'y vais. Le feu est vert, je me méfie, j'observe bien le feu, personne de l'autre côté, je passe. Quatrième, je reste à cinquante dans la côte. On va prendre direction BESANÇON, à droite, rétroviseur, clignotant à droite, la grande courbe nous mène directement sur la rocade. Je regarde dès maintenant à gauche, un camion arrive, je ne m'engage pas dans la voie d'accès, elle est trop courte et trop étroite. Je m'arrête ici dans le virage. J'ai bien

fait, avec le camion qui serre bien à droite, c'est dangereux ici. Maintenant, je peux y aller, j'utilise la petite voie pour lancer la voiture, j'accélère franchement. C'est limité à soixante-dix, je roule. Un rond-point, on va tout droit. Personne engagé, je suis le camion. On sort de l'agglomération, on va pouvoir rouler à quatre-vingts, je reste à bonne distance du camion. Là, on a une double voie, on va pouvoir dépasser le camion. Une voiture derrière, assez loin, personne ne me dépasse, je mets dès maintenant pour indiquer mon intention. Je me déporte un peu le long de la ligne, tout en restant assez loin du camion pour pouvoir déboîter. Ça y est, j'y vais. J'accélère franchement, c'est limité à cent, pour moi. La voiture derrière moi dépasse en même temps, elle est assez loin, ça va. Je vois le camion dans mon rétroviseur intérieur, clignotant à droite, je me rabats dans la file de droite. Je reste à cent. La voiture me dépasse, elle roule assez vite. On va prendre la prochaine sortie à droite. Le camion est très loin derrière, personne d'autre, clignotant à droite. Maintenant, je prends la voie de décélération, à droite, et je ralentis. Je redescends mes vitesses. On va tourner à gauche sous le pont, on a un cédez le passage, personne, j'y vais. On va prendre à nouveau à gauche. Ça monte, on ne voit pas grand-chose, j'avance tout doucement, je tiens bien la voiture avec l'embrayage, personne à droite ni à gauche, j'y vais. On va s'arrêter à droite, sur une place. J'arrête tout.

Francis :

Nous sommes garés sur un emplacement sur le trottoir. Pour démarrer, il va falloir traverser les deux trottoirs, là où il y a les piétons, et s'engager sur la rue. Je démarre, je laisse passer les piétons qui marchent le long de la voiture. Clignotant à gauche, je peux y aller. Je vais mettre la voiture en travers sur le trottoir pour bien regarder derrière. Je m'arrête au milieu de la route et je laisse passer les voitures qui circulent. Après celle-là, je peux y aller. Je démarre, et je roule doucement jusqu'au feu rouge. Je m'arrête derrière ce véhicule, à bonne distance. Le feu passe au vert, le véhicule démarre, j'y vais. C'est assez large, bien dégagé, on roule à cinquante. Au rond point, je vais tourner à gauche. La voiture derrière est assez loin, personne ne me dépasse, clignotant à gauche, je me mets le long de la ligne continue, personne dans le rond-point, je m'engage, je me place dans la file de gauche. Je ralentis pour laisser la voiture sur la file de droite, maintenant, je mets mon clignotant à droite, je me rabats dans la file de droite et je quitte le rond-point. J'accélère, je peux rouler à cinquante. A droite, un stop, personne, je peux y aller. Deux passages piétons, des piétons sur le trottoir, ils ne veulent pas s'engager, je continue. Je vais tourner à droite aux feux pour reprendre les quais. Le feu est rouge, je m'arrête. Les voitures de gauche s'arrêtent, je me prépare, le feu va passer au vert. Ça y est, on démarre. Je lance la voiture et je me place directement dans la file de gauche pour prendre à gauche au prochain feu, direction BOURG-EN-BRESSE. Ici, on peut rouler à soixante-dix. Je suis bien placée pour tourner, c'est marqué sur la chaussée. Le feu est vert. En fait, c'est tout droit, ce sera à gauche au prochain feu. Je continue. Nous arrivons au feu rouge, une voiture derrière à bonne distance, je commence à ralentir, je freine et je descends les vitesses. Je m'arrête un peu avant le passage piétons. Ça circule sur deux voies dans chaque sens. Je crois que quand on va tourner, en face, ils auront le feu rouge. Le feu passe au vert, je commence à m'avancer au fond de l'intersection, effectivement, je vois là-bas une croix rouge qui m'indique que les véhicules en face ont le feu rouge. En les observant, je vois qu'ils ne bougent pas, ils sont bien arrêtés. Je peux

tourner tranquillement. Je lance le véhicule sur le pont, c'est assez large, je peux rouler à cinquante. On entre dans SAINT-LAURENT, ici c'est plus étroit, sinueux et il y a des voitures en stationnement partout. Aux feux, on va tourner à gauche. Je reste à droite car c'est étroit et je m'arrête pour bien voir le feu. En fait, il faut que j'avance un peu plus pour déclencher le feu. Sinon, on attend plus longtemps avant que le feu passe au vert. On est au feu vert maintenant, j'avance un petit peu et je laisse passer tous les véhicules en face. Il y a du monde, même des gros camions. Le camion s'arrête, il me fait signe de passer : effectivement, s'il s'engage, il va être en plein travers. Je passe devant lui en lui faisant un signe pour le remercier. Je roule toujours tout doucement dans les virages, à droite une priorité, on ne voit pas bien, je ralentis, personne, j'accélère. Je continue toujours sur la même rue, en face une voiture veut tourner à gauche, il est en biais sur la route, il me laisse passer, je fais un écart sur la droite et je passe. Au rond-point, on va tourner à droite. Personne n'est engagé, j'y vais, clignotant à droite et je tourne. On est maintenant hors agglomération, je roule à quatre-vingts, malgré ces légères courbes. Je passe la cinquième. Une voiture en face, je serre bien à droite, ça va. On entre en agglomération, personne derrière, je peux freiner et revenir à cinquante. Des virages, des passages piétons, des piétons de l'autre côté de la rue, ils ne traversent pas, je continue. Au stop, on va tourner à gauche. Je me place le long de la ligne médiane, clignotant à gauche et je m'arrête à la ligne blanche. On débouche sur la rue principale, ça roule beaucoup ici... et vite. Il faut que je me lance tout doucement pour chercher la visibilité. On est en côte, j'y vais tout doucement. Personne à gauche, je vais passer après la voiture qui vient à droite. Ça y est, elle est passée, je m'engage. J'accélère et je lance la voiture à cinquante. C'est très large, des voitures en face, deux voitures arrivent derrière moi, je continue à la même vitesse. Là-bas, au rond-point, on va tourner à gauche, prendre l'autoroute, direction MÂCON. Je signale à gauche assez tôt, la voiture derrière semble avoir compris, je me place le long de la ligne continue et je m'arrête pour laisser passer les voitures qui tournent sur le rond-point devant moi. Maintenant, je m'engage dans la file de gauche, le rond-point est très large, les voitures qui étaient derrière moi s'engagent dans la file de droite, elles doivent aller tout droit. Effectivement, elles ont quitté le rond-point, personne à ma droite maintenant, clignotant à droite, je reprends la voie de droite et je quitte le rond-point. On va aller se garer là-bas, sur le parking avant le péage de l'autoroute. J'entre à droite, on va se garer là, le long du trottoir. J'arrête le moteur.

Sandra :

Je m'installe bien, je règle mon siège, les rétroviseurs, même celui de droite. J'aime bien conduire assez haut, je lève le siège. Je vais baisser un peu le volant. Ça y est, maintenant ça va. Je démarre le moteur. On peut quitter le stationnement, personne n'arrive derrière, clignotant à gauche, j'y vais. Il faut que je sorte et que je tourne à droite bien à l'équerre pour arriver au péage. Personne à ma gauche, je m'engage. Je vais me placer tout contre la cabine de péage. Je descends ma vitre et je prends le ticket. La barrière est levée, le feu est vert, je démarre. Je range le ticket dans le vide-poches, je remonte la vitre. J'avance la voiture, on va prendre direction MÂCON, c'est la voie de droite. La voiture à côté de moi accélère, elle prend direction BOURG. Je ne roule pas trop vite, c'est une grande courbe limitée à cinquante. Maintenant, on arrive sur la voie d'accélération, je regarde dès maintenant à gauche, on voit mieux dans le virage. Deux

camions arrivent sur l'autoroute. J'accélère, je lance la voiture dans la voie de droite, au bout une voiture pénètre sur l'autoroute, derrière moi une autre me suit. Elle est à bonne distance pour l'instant. J'accélère encore, les camions arrivent, mais j'ai le temps de passer devant eux. Plusieurs voitures dans la file de gauche sont en train de dépasser ces camions. J'accélère encore jusqu'au bout de la voie d'accélération, je suis à cent-vingt, je m'engage tranquillement sans avoir gêné personne. Les voitures qui dépassaient les camions sont en train de me dépasser, la voiture qui était derrière moi dans la voie d'accélération me dépasse aussi. Maintenant, la circulation est calme, je ralentis un peu, je stabilise ma vitesse à cent-dix, parce que c'est limité pour moi, jeune conductrice. Là-bas, un fourgon, apparemment il ne roule pas très vite, on arrive relativement vite dessus, une voiture est en train de me dépasser, je la laisse faire, l'autre me semble assez loin, je mets mon clignotant à gauche et je me déporte dans la voie de gauche. Je laisse mon clignotant tout le temps que je dépasse le fourgon, je m'écarte suffisamment à gauche, je préfère passer loin de lui, maintenant, je le vois dans le rétroviseur intérieur, je peux me rabattre dans la voie de droite. Je mets mon clignotant pour signaler au véhicule derrière moi qu'il va pouvoir me dépasser, je me rabats sur la droite. Je reste à cent-dix, allure stabilisée. Nous allons sortir à droite, direction MACON-CENTRE. Personne derrière, le fourgon est assez loin, clignotant à droite, je m'engage dans la voie de décélération à la même allure, à cent-dix. Maintenant, je ralentis, je freine progressivement, personne derrière, je descends mes vitesses. Les deux postes de péage sont occupés, il y a moins de monde dans la file de droite, je me place derrière les deux voitures. Je descends ma vitre, je prépare mon ticket. C'est à nous, bonjour, merci, au revoir. La barrière est levée, je démarre, je remonte ma vitre, je vais prendre direction MACON-CENTRE, c'est à gauche, il faut traverser les trois voies. Personne à gauche, j'accélère et je traverse tout. Je ne roule pas trop vite dans le virage. Maintenant, je lance la voiture dans la voie d'accélération, on va s'insérer sur la double voie qui entre en ville. Deux voitures arrivent à gauche, elles prennent la file de gauche pour me laisser m'insérer, je mets le clignotant à gauche, j'accélère et je m'engage. Ici, c'est limité à soixante-dix, je respecte cette vitesse. Les feux sont verts, je ralentis un peu, tout le monde me dépasse, les gens roulent trop vite aux feux. Je surveille que le feu ne passe pas orange, personne derrière moi, de l'autre côté les voitures sont arrêtées, je continue. Un rond-point, nous allons tout droit, je reste dans la voie de droite. Personne n'est engagé sur l'anneau, je m'engage dans la voie de droite, je fais bien le tour, maintenant clignotant à droite et je quitte le rond-point. Je lance la voiture, soixante-dix. Le feu est vert, je me méfie toujours et je passe. On va tourner à droite pour rejoindre le point de départ. Les voitures derrière moi sont assez loin, je signale à droite et je quitte cette route principale. Je reviens à cinquante, la voie est large, je surveille tous les passages piétons. Personne ne traverse, je peux y aller. Nous allons nous garer là-bas, sur le trottoir au point de départ. Je ralentis, clignotant à droite, il faut être presque à l'arrêt pour entrer ici. Personne derrière, je peux freiner. Je m'arrête pour laisser passer ces piétons qui marchent le long du trottoir. Je démarre, je traverse le trottoir et je place la voiture sur l'emplacement prévu à cet effet. Je coupe le moteur.

ANNEXE 5 : Conduite commentée jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience ».

Antoine:

Je vais déjà commencer par bien m'installer, car c'est important pour bien conduire. On ne peut pas régler le volant ? Bon, ça y est. Il va falloir que je parte entre les deux voitures pour sortir du parking. Je fais attention, personne derrière, pas de piétons, c'est bon, je peux y aller. Je vais tourner à droite, le camion qui arrive est assez loin, je m'engage. Je vais tourner à gauche sur Lons, je vais changer de voie. Personne derrière, personne sur les côtés, en vision directe non plus, j'accélère. Le feu est vert pour tourner à gauche, je surveille que la voiture en face s'arrête bien, car elle arrive un peu vite. Elle a le feu rouge, mais on ne sait jamais... Ça y est, j'accélère, la route est dégagée. Là, la route est large, cinquante, ça ne fait pas beaucoup, mais je respecte. C'est désert, il n'y a pas de risques. Je vais tourner à droite dans la petite rue, derrière la voiture est assez loin, je signale et je fais clignoter mes feux stop pour indiquer que je vais ralentir fortement, car il faut être presque arrêté pour tourner dans cette petite rue. La dame m'a compris, elle augmente la distance, je freine, personne ne sort de cette rue, je tourne tout doucement. C'est étroit, sinueux, bien qu'il n'y ait personne, je roule doucement. Là, je vais tourner à gauche. Je reste bien sur ma droite dans cette petite rue et je m'arrête car on ne voit rien, ni à droite, ni à gauche. Maintenant, je peux démarrer. Je constate qu'ici, il n'y a pas de trottoirs. Les usagers, voitures ou piétons, peuvent déboîter directement dans la rue en sortant de chez eux. Je surveille bien toutes les entrées, et je ne roule pas trop à droite au cas ou quelqu'un surgirait. Au stop, je vais tourner à droite. Personne derrière, je mets mon clignotant, je m'arrête à la ligne. Je laisse passer le camion qui vient à gauche, j'ai bien fait de m'arrêter un peu avant la ligne parce que lui, il roule bien à droite, comme ça on ne risque pas d'accrochage. Je vais démarrer juste après la voiture blanche qui arrive, l'autre est assez loin. Je démarre, je surveille les rétros, je lance la voiture énergiquement pour ne pas gêner les véhicules. Maintenant ça va, je reste à cinquante jusqu'à la sortie de la ville. On va aller sur la route, direction CHALON. Devant, c'est dégagé, personne ne s'apprête à me dépasser, je peux accélérer pour rouler à quatre-vingts. Là, on s'approche du camion, je reste à bonne distance car je sais que dans le coin on ne peut pas dépasser avec les virages. Plus loin, il y a une grande ligne droite, on verra. Voilà, personne derrière, je me déporte un peu sur la gauche, non, il y a deux véhicules en face, je reviens à droite, ce sera pour une autre fois. Je reste assez loin de lui, ça ne sert à rien de suivre de trop près, et de toute façon on ne verrait pas ce qui arrive en face. Tiens, il a mis son clignotant à droite, il va tourner. Je vais ralentir et lui laisser faire sa manœuvre. Je préfère faire ça que faire un grand écart pour le dépasser. Personne derrière, je peux freiner. Le camion se déporte à gauche pour prendre son virage. J'ai bien fait de ne pas le dépasser, on avait l'impression que je le sentais. Ça y est, il est parti, je peux accélérer et rouler à quatre-vingts. Là bas, au rond-point, je vais

tourner à gauche pour rentrer au point de départ. Personne derrière, personne sur le côté, clignotant, je me mets dans la voie de gauche. Je vais laisser passer la voiture grise qui est dans le rond-point, et je m'engage derrière. Je serre le rond-point, je me retourne bien à droite pour l'angle mort, pour prendre la voie de droite. Je signale à droite et je quitte le rond-point. Au bout de la ligne droite, je vais tourner à droite sur le parking. Ici, c'est des stationnements en épis en marche avant. Je vais me garer entre les deux, là. Il devrait les faire à l'envers les places, pour pouvoir se garer en marche-arrière. On a appris ça à l'auto-école, mais avec les marquages, on est obligé d'y aller en avant. Donc, il faudra faire très attention pour ressortir.

Matthias :

Une 206 HDI, ça ne me change pas beaucoup, pendant la conduite accompagnée, j'ai conduit une 306 HDI. Je m'installe bien, je suis grand, et j'ai l'habitude de conduire assez loin du volant. Je vais reculer un peu pour mettre la voiture bien droite pour sortir au stop là-bas, parce que si on reste en biais comme ça on ne voit rien à droite. Je m'arrête, là on voit bien. Je tourne à gauche pour aller sur LONS, à gauche les voitures sont trop près, je les laisse passer. A droite, après ces deux camions c'est bon. La voiture derrière eux est assez loin, je pourrai passer entre les deux. Ça y est, les voitures de gauche sont passées, il n'y a plus personne à gauche, je m'engage derrière le deuxième camion. Je surveille l'arrière, ça va, la voiture est assez loin, je ne la gênerai pas, quoique je ne peux pas démarrer très vite avec ces camions. Je reste quand même à bonne distance. Je me déporte un petit peu à gauche pour voir ce qui arrive en face. La voiture bleue est assez loin, je vais pouvoir dépasser un camion. La voiture derrière est assez loin, personne ne me dépasse, je mets le clignotant, je me déporte et j'accélère franchement. Je voulais dépasser seulement un camion, mais je vais dépasser les deux, on a largement le temps. Le second camion est assez loin derrière moi, je peux me rabattre à droite. Clignotant droit, je reprends ma droite. C'est très agréable de conduire ce genre de voiture, ça permet de faire des dépassements en toute sérénité. Juste après le pont, on rentre en agglomération. Les camions sont loin derrière, je peux ralentir progressivement. Les piétons discutent sur le trottoir là-bas, il n'y a pas de risque, je passe tranquillement. Maintenant, on sort du village, j'aperçois un feu clignotant, je n'accélère pas trop. Ce sont des travaux. Le feu passe à l'orange, la voiture devant moi s'arrête, je m'arrête en douceur assez loin d'elle. Le feu est rouge maintenant. Les camions arrivent, il s'arrête bien près celui-là. En fait, ils sont en train de couper un arbre. Tiens, ils le font tomber sur la route. On est là pour un moment. En fait, non, ils sont très bien équipés. L'engin a mis l'arbre de côté et les voitures d'en face sont en train de passer. Le feu est maintenant clignotant, c'est à nous. Je roule tout doucement, car il y a des brindilles sur la route et on risque de les projeter ou de crever carrément les pneus. Je passe tout doucement le long de cet engin, maintenant devant cet ouvrier qui travaille, je surveille qu'il ne se retourne pas, qu'il ne bouge pas. On va sortir des travaux maintenant, de l'autre côté il y a toute une rangée de voiture qui attendent, je surveille que personne ne déboîte, je peux rouler maintenant. Nous sommes sur une route prioritaire, là on tourne à gauche, les voitures de gauche ont un stop, je surveille quand même qu'il ne prenne à l'idée de personne de passer, je peux y aller. On rentre dans une zone industrielle, la route est très large mais peuvent déboîter des camions ou des véhicules de chantier. C'est limité à soixante-dix,

mais je reste vigilant. Je vais tourner à gauche aux feux, personne derrière, personne à côté de moi, je signale et je me place dans la voie du milieu. Ici, les feux sont décalés. Ceux qui vont tout droit à côté de moi passent, ceux d'en face aussi. Maintenant, c'est notre tour, je démarre en croisant ceux qui tournent aussi en face de moi, je m'assure que cette voiture en face qui va tout droit s'arrête bien, qu'elle a bien vu le feu rouge, et qu'elle m'a vu aussi. C'est bon, je peux démarrer. La rue est étroite, il y a des voitures en stationnement et deux voitures en face. Ça ne passe pas. Les voitures venant en sens inverse sont arrêtées au feu rouge, tout est bloqué. La dame voudrait bien que je passe, mais je pense que ça ne passe pas. Je lui fais un sourire quand même en essayant de lui expliquer que ça ne passe pas. Le feu est passé au vert et les voitures démarrent. Celles du bout s'arrêtent pour me laisser passer. Je m'engage et je lui dis merci d'un petit signe de la main. Je vais tourner à droite dans cette petite rue qui longe la rivière. On est en sens unique, en principe personne ne peut venir en face. Je circule bien à ma droite quand même. Au rond point je vais tourner à gauche sur le petit pont. Toutes les rues sont désertes, je m'engage. Je franchis le pont et je vais m'arrêter à droite sur le parking là-bas. Personne derrière, je signale à droite, et je vais m'arrêter le long de la route. J'immobilise le véhicule et je coupe le moteur.

Marie-France :

Elle est belle, cette petite voiture grise. Je suppose que les essuie-glace c'est là, de toute façon sur toutes les voitures c'est à peu près pareil. Moi j'ai l'habitude de changer de voiture. Pendant la conduite accompagnée, j'ai conduit au moins cinq voitures différentes. Je m'installe bien comme il faut et je mets en route. Je vais laisser l'essuie-glace intermittent, car il ne pleut pas beaucoup. Personne derrière, je recule pour quitter ma place de stationnement. Je repars vers l'avant et je vais tourner à gauche en sortant du parking. Je m'arrête pour laisser passer les voitures de gauche, personne à droite, je peux y aller maintenant. Je dégage rapidement la chaussée et je vais tourner à droite vers le centre-ville. Il faut faire attention car cette chaussée pavée est très glissante, il ne faut pas se laisser surprendre par les autres, les voitures ou les piétons. Donc je regarde bien partout. La voiture devant tourne à droite, je reste assez loin. Elle s'arrête pour laisser passer les piétons l'autre côté. J'ai bien fait de rester loin. Je m'arrête. Tout le monde redémarre, on peut y aller, je vais tourner à gauche dans la petite rue. La voiture derrière est assez loin, personne à côté de moi, je signale à gauche et je serre l'axe. Je vais laisser passer les deux voitures en face. Maintenant, je peux y aller. Personne à côté de moi, je démarre. C'est vraiment très étroit, je surveille que personne ne sorte du magasin, c'est bon, je m'arrête au stop. Ici, on ne peut aller qu'à gauche. On ne voit rien du tout. A gauche, on a l'étal du commerçant, à droite on a un virage. Je vais avancer tout doucement, tout doucement, petit-à-petit. Et je regarde. Je vais chercher la visibilité. Une voiture bleue arrive à droite. Je suis un peu engagée, mais je m'arrête. Je ne pouvais pas faire autrement, on ne peut pas démarrer d'un coup, on ne peut pas démarrer tant qu'on n'a pas la visibilité. Maintenant, je peux y aller. Je démarre et je tourne à gauche, je surveille dans mon rétroviseur. Personne n'arrive, mais je dégage quand même la chaussée en démarrant assez rapidement. Au rond-point, je vais tourner à droite, personne derrière, un piéton arrêté juste à la limite du passage. Je m'arrête. Il ne bouge pas, je lui fais signe de passer. La dame me sourit et se met à traverser. Le Code nous dit

de nous arrêter uniquement quand les piétons sont engagés, mais bon, là on n'a même pas perdu vingt secondes, et tout le monde est content. Un gros camion à gauche, j'attends. Ici, les camions passent en pleine ville. Derrière lui, personne, je m'engage. Je vais aller à gauche vers la gare, personne derrière, personne à côté, clignotant, je me mets dans la voie du milieu. Personne en face, je tourne. C'est dégagé, je peux rouler. On a une grande visibilité sur les passages piétons, il n'y a personne, je roule. Je vais tourner à droite pour revenir en ville. Je m'arrête au stop. Il y a tout une file de voiture à gauche. Je vais m'avancer tout doucement pour que les conducteurs s'aperçoivent que je voudrais bien démarrer. Voilà, le monsieur s'est arrêté, je peux démarrer. Je lui fais un signe pour lui dire merci et je m'engage. Des fois, je fais ça, on tombe sur des conducteurs qui sont assez sympas et nous laissent passer. Des fois, c'est le contraire, quand je suis dans une file de voitures et que quelqu'un veut démarrer à une intersection, quitter un stationnement ou sortir de sa propriété, bien que j'aie la priorité, je m'arrête par courtoisie, pour lui faciliter son insertion. Sinon, dans des situations comme ça, on peut attendre très longtemps. Et puis moi, je n'ai pas perdu beaucoup de temps. Oui, une place dans la file, mais bon ! Le Code de la route ? Je crois qu'il est insuffisant, qu'il n'a pas été prévu pour des situations comme ça. A l'époque, il n'y avait pas tous les véhicules qu'il y a aujourd'hui sur la route. Oui, c'est ça, il y a la règle, mais pas que ça. Là, il y a du monde. Ça m'étonnerait qu'on passe en une fois, on va faire au moins deux fois le feu. Effectivement, il passe orange, personne derrière, je m'arrête. Ça ne sert à rien de passer, de toute façon, ils sont tous arrêtés de l'autre côté. Le feu passe au vert. C'est tout bloqué devant. Pour l'instant, je vais rester ici. Le monsieur derrière me fait des signes pour que je démarre, je lui réponds dans le rétroviseur que c'est bloqué devant et qu'on ne peut pas avancer. Il ne me comprend pas. Apparemment, il n'est pas content que je ne démarre pas. Ça y est, ça démarre, le feu est toujours vert, je franchis l'intersection. Pour en revenir à ce monsieur, il a été courtois et sympathique en me laissant passer au stop, mais dans la situation où le feu était bloqué, il s'est un peu énervé, mais en fait, il n'a pas compris ce qui se passait. J'ai bien essayé de lui expliquer, mais ce n'est pas facile. On voit bien qu'un même conducteur peut avoir des attitudes bien différentes selon les situations. Et c'est la même personne. Moi ? Ça doit être pareil, je ne saisis pas toujours toutes les finesses ou les situations qu'on rencontre, et on a tendance à vouloir rouler quand même. On va tourner à gauche sur le parking pour retourner au point de départ. Les voitures derrière sont assez loin, personne à côté de moi, je signale avec le clignotant à gauche et je m'arrête. Tiens, justement, la dame s'est arrêtée en face pour me laisser passer. Par un signe de la tête, je la remercie et je démarre. J'ai besoin de mes deux mains avec le clignotant, le volant et la vitesse. Je vais me garer à droite dans la place libre. J'immobilise le véhicule, je coupe le clignotant, et j'éteins le moteur.

Isabelle :

La conduite commentée, c'est bien mais, des fois, on est en train de dire ce qui se passe et puis il y a des choses qui se passent ailleurs et puis on est obligé de faire autre chose que ce qu'on est en train de dire. Ici, on peut partir directement en marche avant. Personne derrière, personne sur le côté, je démarre. On va aller tout droit. Je lance la voiture. J'observe bien les passages piétons, personne n'a l'intention de s'engager, je

roule. A l'intersection là-bas, on va tourner à droite. La voiture derrière garde ses distances, pas de vélo ou de deux roues à côté de moi, je mets le clignotant et je m'arrête au feu. La flèche clignotante s'est allumée, personne n'arrive à gauche, j'avance un peu, pas de piéton sur le passage piétons dans la voie, je passe. Je vais aller tout droit jusqu'au bout de la rue, un groupe de piétons sur la droite, les trottoirs ne sont pas très larges, je les surveille bien, personne à côté de moi, je vais m'écarter un peu pour ne pas les frôler. Maintenant, je reviens à droite. Ici, c'est dégagé, je peux rouler. Je vais prendre la prochaine rue à gauche, la voiture derrière moi est assez loin, personne à côté, je signale et je me mets le long de l'axe. Je m'arrête pour laisser passer la camionnette devant, derrière, il a compris, il passe par la droite. Je peux démarrer maintenant, personne n'est sur le point de dépasser, j'y vais. C'est une petite rue qui longe la rivière, elle est sinueuse, je ne roule pas trop vite car je ne vois pas s'il y a quelqu'un dans les virages, ni dans mon sens, ni dans l'autre sens. Maintenant je peux rouler, c'est tout droit. Je vais tourner à droite dans la rue principale. Personne derrière, clignotant, je m'arrête tranquillement à la ligne du stop. Je laisse passer les voitures qui arrivent à gauche. Les deux piétons passent derrière nous. Pour l'instant, je ne bouge pas, pour ne pas risquer de reculer et de les toucher, car ils sont très près. La voiture bleue est assez loin à gauche, à droite toute la file de voitures qui arrive roule bien à droite, personne ne dépasse, personne à côté de moi vers le trottoir, je peux démarrer. Je lance la voiture, ça roule à peu près à soixante, je vais rester à cette vitesse-là pour être dans le flot de circulation. Tous les feux sont au vert. Les autres ne ralentissent pas aux intersections. En arrivant, je mets quand même le pied sur le frein pour être prête et pour indiquer à la voiture bleue derrière que je risque de freiner. C'est bon, tous les feux restent vert, je continue. On va quitter cette voie, au grand carrefour là-bas, on va tourner à gauche. La voiture bleue garde ses distances, je ne risque pas de la surprendre, personne n'est en train de me dépasser, je mets le clignotant à gauche et je me place dans la voie du milieu sans ralentir pour ne gêner personne. Maintenant que je suis placée, je freine assez fort parce que la voie est courte. Je m'arrête au feu rouge. Je vais ravancer un peu pour passer sur le fil qui déclenche le passage au feu vert. Sinon, les feux ne passent pas. Ça y est, ça n'a pas duré longtemps. Toutes les voitures s'arrêtent dans les deux sens de circulation, personne en face dans la voie qui tourne, de toute façon on se croise devant ici, en face les voitures ne bougent pas, je peux démarrer. Le parking se situe dans la rue à gauche là-bas je crois. Je vais tourner à gauche, personne devant, personne derrière, clignotant et je tourne. Je rentre aussitôt à droite sur le parking. On va se garer vers l'autre sortie là-bas. Je me place entre ces deux voitures blanches et j'arrête tout.

Marie :

Nous sommes le long du trottoir, je vais démarrer directement. Je laisse passer les voitures derrière. Avant la prochaine, je peux démarrer. Clignotant, je me retourne, il n'y a personne à côté, j'y vais. Je démarre assez vite pour ne pas gêner la voiture qui arrivait. Je ne m'approche pas trop près du véhicule qui me précède, comme ça ça va. Elle ralentit, elle va tourner à gauche. Je lui laisse faire sa manœuvre, derrière ça va, je peux ralentir. Maintenant j'accélère, je peux rouler à cinquante. Je vais tourner à droite aux feux. La flèche clignotante est allumée, personne n'arrive à gauche, je m'engage doucement. Des piétons sont en train de traverser, je m'arrête. Je peux redémarrer. Je

suis ce cyclomoteur, pour l'instant, il fait des zigzag. Je reste assez loin derrière. Je continue tout droit à ce feu. Le cyclo change tout d'un coup de voie et va vers la gauche. J'ai bien fait de me méfier et de rester assez loin. Je continue toujours tout droit, les feux sont tous vert, je ne roule pas trop vite quand même, je me méfie qu'ils ne passent pas à l'orange, et je regarde derrière pour ne surprendre personne si j'ai à m'arrêter. Les véhicules derrière sont assez loin, à droite et à gauche, ça ne bouge pas, je continue. J'arrive à un rond-point, je vais aller dans la rue en face, je laisse passer les deux camions, on ne sait pas où ils vont, ils n'ont pas de clignotant. Il quitte le rond-point, l'autre aussi, je peux m'engager. Je reste dans la voie de droite et je signale pour quitter le rond-point avec mon clignotant à droite. La voiture derrière a failli me dépasser par la gauche. C'est vrai qu'eux, ils ne font pas le tour comme nous, ils coupent tout droit. En fait, ils prennent les deux voies. Mais bon, il faut les surveiller et ne pas se laisser surprendre. Je continue encore tout droit, là, on est sur une double voie, c'est limité à soixante-dix. Les deux voitures me dépassent, maintenant les voies se rétrécissent, je surveille à côté, une dernière voiture me dépasse sur les flèches, je ralentis un peu et je serre à droite pour lui laisser finir sa manoeuvre en sécurité. Au rond-point, je vais tourner à droite. Je ralentis tranquillement, personne derrière, clignotant à droite et je m'arrête car le rond-point est encombré. Ils ne mettent pas leur clignotant, on ne sait pas où ils vont, on est obligé d'attendre. Les deux qui viennent de quitter le rond-point, s'ils avaient mis leur clignotant, j'aurais pu démarrer. C'est dommage, moi, j'essaie de mettre à chaque fois que je quitte les ronds-points, pour bien faire comprendre aux autres la direction que je prends. Après la voiture verte, je vais démarrer. Je démarre assez énergiquement pour ne pas gêner les autres et je tourne à droite. La route est étroite, sinueuse. On sort de l'agglomération, mais je ne peux guère rouler plus vite. Oui, cinquante ou soixante, ici ça va. Plus vite, on n'aurait pas le temps de voir ce qu'il y a derrière les virages. On arrive sur un cyclomoteur, un scooter plutôt. Je vais rester derrière, c'est assez scabreux de le dépasser ici, je serai obligée de rouler complètement à gauche et il n'y a pas assez de visibilité devant. Voilà, maintenant c'est bon, dans la ligne droite, personne derrière, personne ne me dépasse, il n'y a personne devant, je donne un léger coup de klaxon, elle serre à droite, c'est bon, je mets mon clignotant, je me déporte, et j'accélère franchement pour dépasser. Je peux me rabattre maintenant, elle est loin derrière. Je ralentis à nouveau quand même, on ne peut pas rouler trop vite ici. Là-bas au bout, je vais tourner à gauche sur la route principale. Je signale à gauche, je reste à droite, car la rue est étroite, le scooter arrive derrière moi. Je vais m'arrêter au niveau de la route, parce que ça circule vraiment beaucoup ici. On a un cédez le passage, mais je préfère m'arrêter. Je laisse passer les véhicules des deux côtés. Maintenant, il n'y a rien à gauche, les voitures à droite sont assez loin, je vais démarrer. Je coupe un peu mon virage en démarrant parce que le cyclomoteur démarre en même temps que moi et tourne aussi à gauche. Voilà, maintenant, je peux reprendre ma droite tranquillement. Je vais tourner à droite là-bas pour rejoindre le point de départ. Le cyclo est assez loin, je signale à droite, je ralentis et je tourne. Je vais m'arrêter à droite sur la petite place le long de la route. Je me gare assez loin de la route, le plus à droite possible pour pouvoir descendre de la voiture en toute sécurité.

Justine :

Je règle mon siège et tous les accessoires. Je mets la ceinture et je démarre le moteur. Nous allons partir directement à droite en marche avant. Personne ne sort du stade à ma gauche, clignotant à droite, je peux démarrer. Je ne roule pas trop vite, il y a un stop là-bas. Je m'arrête à la ligne. Personne à gauche, personne en face, je peux démarrer. On continue tout droit. Je dois me déporter pour les voitures en stationnement. Avec les voitures en face, c'est étroit. Personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant à gauche, je me déporte. Je répartie bien les espaces entre les voitures en stationnement et les voitures en face. Pour ça, je ne roule pas trop vite. Celui-là dépasse un peu plus que les autres, je vais être obligée de m'arrêter. Ça ne passerait pas avec les voitures en face, ou alors ça serait trop juste. Je m'arrête. La dame me dit merci. Elle a apprécié que je m'arrête, comme ça elle n'a pas besoin de viser juste avec sa voiture. Maintenant, je peux démarrer, je me déporte un peu plus à gauche, et maintenant, je reviens sur ma ligne. A l'intersection, je vais tourner à gauche. Personne derrière, personne ne me dépasse, je mets mon clignotant à gauche. Je me place dans la petite voie du milieu. C'est mal fait, parce qu'il y a une ligne continue pour aller sur la flèche qui tourne à gauche, mais bon, je préfère faire ça que rester complètement à droite, on gêne beaucoup moins. Effectivement, la voiture derrière tourne à droite sans problème à côté de moi. Je laisse passer les véhicules de chaque côté, on a un panneau cédez le passage. Après la seconde voiture à gauche c'est bon, à droite, ils tournent tous dans la rue à droite, donc je peux démarrer maintenant. Je vais tourner tout au bout, directement dans la voie qui va tout droit. J'accélère, je dégage l'intersection. En haut là-bas, on va tourner à droite sur la rocade. Je sais que la voie d'accès est très courte, il faut faire attention. Je regarde à gauche, il y a plusieurs camions qui arrivent vite. Je m'arrête. Je ne m'engage pas dans la voie d'accès car elle est courte, étroite, et avec les camions qui dépassent un peu ça fait trop juste. Maintenant ça va, avec les voitures je peux m'engager. Je m'arrête dans la voie pour laisser passer toutes les voitures. Je me retourne bien pour voir directement à quelle vitesse ils arrivent. Il y a un trou entre celle-là et puis la blanche plus loin, je crois que je pourrai y aller. Je démarre, j'accélère franchement pour profiter de l'espace entre les deux. C'est bon, je regarde dans le rétroviseur, je ne l'ai pas gêné. Les véhicules devant sont arrêtés, c'est le feu rouge devant qui bloque tout le monde. Maintenant, on avance plus doucement en première. Au feu je tournerai à droite pour éviter ce bouchon. Le feu passe au vert, les véhicules devant moi s'engagent, moi aussi je peux y aller. Je tourne à droite. Là aussi, avec les voitures en stationnement c'est étroit, je vais tout doucement. Au feu suivant, je tourne à droite. Je ne peux pas faire autre chose d'ailleurs c'est interdit à gauche. Je n'arrive pas trop vite, mais je regarde derrière quand même, je m'arrête en douceur. Le feu passe au vert, les véhicules à gauche sont bien arrêtés, je peux y aller. Je démarre, je surveille les passages pour piétons, avec les bus arrêtés à droite on ne voit pas grand-chose. Aucun piéton engagé, je peux y aller. Je continue tout droit, ce feu est vert, je surveille le feu, derrière, les autres à l'intersection, et je passe. Maintenant, je lance la voiture, c'est assez dégagé, et je continue tout droit. Le prochain feu est vert. Je le surveille pour qu'il ne passe pas orange, c'est bon, je passe. Le long du parc, c'est limité à soixante-dix, c'est dégagé, je peux rouler. Au rond-point là-bas, je vais tourner à gauche. La voiture derrière me semble assez près, personne ne me dépasse, je signale à gauche assez tôt, je commence à mettre le pied sur le frein pour allumer les feux stop et attirer l'attention de

celui qui est derrière moi, ça va, il a compris, il garde ses distances, maintenant je freine et je descends les vitesses. Je m'arrête à la ligne cédez le passage parce qu'il y a des voitures dans l'anneau. La voiture derrière s'arrête assez loin de moi, elle a bien compris ma manœuvre. Maintenant je peux démarrer, je me mets dans la voie de gauche, je serre le rond-point. Les voitures de droite s'engagent, elles restent dans la voie de droite, je continue. Pour sortir du rond-point, il va falloir que je prenne la voie de droite, je me retourne, je regarde bien la circulation à côté de moi, après cette voiture, je pourrai changer de voie, je mets mon clignotant et je change. Je remets mon clignotant à droite pour sortir du rond-point. La voiture arrêtée à droite a bien compris, elle me laisse passer. Je peux lancer la voiture, on est sur la rocade, c'est limité à soixante-dix, je peux rouler. Aux pompiers, là-bas, je vais tourner à gauche. Les voitures derrière sont assez loin, personne ne me dépasse, clignotant à gauche et je prends la voie du milieu. Maintenant que je suis placée, je ralentis, les autres peuvent me dépasser par la droite. Je m'arrête un peu avant le feu pour bien le voir, il est placé tout en hauteur celui-là. Il n'y a pas de rappel en bas. Quand je démarrerai, il va falloir que je cède le passage en face. Le feu est vert, maintenant je démarre. Le monsieur en face tourne devant moi, il aurait dû passer derrière... Je fais comme lui, je tourne directement. Je peux accélérer maintenant et je descends la côte pour rejoindre le point de départ. Le stade, c'est à gauche, personne derrière, je signale, je ralentis. Je laisse passer la voiture en face, je pourrai passer juste derrière elle sans m'arrêter. Je passe et je vais aller tout droit en direction du parking. Je vais tourner à gauche sur le parking, personne nulle part, le clignotant, je tourne et je vais me garer en marche avant dans une place. Je serre le frein à main et je coupe le moteur.

Benoît :

Ça y est, je suis bien installé, je démarre le moteur et je vais reculer vers la droite pour quitter le stationnement. Personne derrière, personne sur les côtés, je mets le clignotant à droite, je recule tout doucement. Je tourne juste un peu pour longer la voiture de gauche. Comme ça, c'est suffisant, je peux repartir en marche avant. Je vais sortir à gauche là-bas, je m'arrête au stop. Personne nulle part, en général, il n'y a personne qui vient par ici, juste ceux qui vont à la piscine. Je vais aller à gauche et ensuite aux feux à droite. Je vais tourner tout au bout, je me place dans la voie de droite. Le feu passe au vert, les véhicules de gauche sont bien arrêtés, je m'engage, je regarde à droite. On est sur la rocade, la vitesse est limitée à soixante-dix, je peux lancer la voiture assez rapidement. Je reste à peu près à soixante-dix, quatre-vingts, je ne roule pas trop vite. Le feu est rouge, personne derrière, je freine progressivement et je m'arrête avant le passage-piétons. C'est un grand carrefour, à droite et à gauche, ils ont le feu vert, ça circule pas mal aujourd'hui. A droite, la voiture s'arrête, ils doivent être au feu rouge. Le feu passe au vert, je démarre. Les voitures à côté de moi démarrent aussi, la circulation se fait en files. J'essaie de rouler à peu près à soixante-dix, quatre-vingts, c'est une grande avenue toute droite, le feu est vert, je me méfie, je surveille derrière, les véhicules sont assez loin, je pourrai m'arrêter en sécurité, sans les surprendre, si le feu passait orange. C'est bon, non, il passe orange, mais je passe quand même, on est trop près pour s'arrêter en sécurité. Oui, à cette distance-là, on peut passer. De toute façon, même si je freinais on ne peut pas s'arrêter avant le feu. On va aller tout droit au rond-point et ensuite à droite pour prendre l'autoroute. Personne sur l'anneau, je fais le tour du

rond-point par la droite, clignotant à droite, personne à côté de moi, je peux quitter le rond-point. Je tourne à droite, direction MACON autoroute. On va s'arrêter au péage. Je prends la file de gauche. Là, on est seul, je vais bien serrer à gauche pour pouvoir prendre le ticket. Je baisse ma vitre en arrivant et je m'arrête. Bonjour, Merci ! La barrière s'ouvre, je referme la fenêtre et je démarre. Je lance la voiture, les voitures de droite vont plus lentement que moi, je m'engage carrément dans la voie d'accélération. Je lance très fort la voiture pour me retrouver à la même vitesse que les autres. Je regarde dès maintenant sur l'autoroute, deux voitures se sont écartées et roulent maintenant sur la file de gauche. J'avance jusqu'au bout de la voie d'accélération, je surveille la voiture derrière moi, qu'elle ne déboîte pas avant moi et je m'engage. Je roule à cent-dix, c'est limité pour les jeunes conducteurs. Les voitures qui étaient derrière moi me dépassent, je continue à la même vitesse. Là-bas, il y a deux camions, je regarde mes rétroviseurs, il y a une voiture qui arrive très vite, je suis obligé de la laisser passer avant de déboîter. Il faut que je ralentisse car on s'approche assez vite du camion. La voiture est passée, personne d'autre n'arrive derrière moi, je peux déboîter. Clignotant à gauche et j'accélère pour rouler à cent-dix. Personne n'arrive derrière moi, je vais rester dans cette file de gauche pour dépasser les deux camions. Je garde bien mon clignotant pour que le second comprenne que je dépasse. Une voiture arrive loin derrière, pas de problème, je continue mes dépassements. Maintenant, le second camion est assez loin derrière moi, je mets mon clignotant à droite pour me rabattre, je me rabats, la voiture peut me dépasser. Je reste toujours à cent-dix. On va prendre la prochaine sortie, direction MACON par la nationale. Plusieurs voitures me dépassent, derrière moi les véhicules sont très loin, clignotant à droite et je m'engage à pleine vitesse dans la voie de décélération. Maintenant, je peux ralentir et je me dirige vers le péage. Là, on va prendre la file de droite. Je serre bien la petite cabine à gauche et je descends ma vitre. Merci, au revoir. C'est rare de prendre l'autoroute sans payer. Ce tronçon était gratuit. La barrière est levée, je remonte ma vitre et je démarre. Au stop là-bas on va tourner à droite pour reprendre sur MACON. Je m'arrête. Personne à gauche, je démarre. Je lance la voiture, ici on peut rouler à quatre-vingts. Maintenant on rentre en agglomération, c'est limité à cinquante. Personne derrière, je peux ralentir, je freine. La route est assez large, bien dégagée, des grands accotements, il n'y a pas de piéton, je roule à cinquante. Au feu, on va tourner à droite. Il est rouge, je m'arrête avant le passage-piétons. La flèche clignotante s'allume, personne ne s'est faufilé à droite, les véhicules à l'intersection à gauche sont arrêtés, je démarre. Pas de piéton engagé sur l'autre voie, je peux y aller. Je lance la voiture. On est toujours en agglomération, la route est très large, là, il y a un beau revêtement. On va tourner à droite là-bas, sur le parking de la piscine. Je freine tout doucement, assez tôt en mettant le clignotant à droite pour faire ralentir les voitures qui sont derrière moi. Ça va, ils ont compris, ils gardent leurs distances. Je ralentis encore et je tourne sur le parking. Apparemment, il est plein, je vais tourner là-bas. On va s'arrêter à droite ici, le long du trottoir, on ne gêne personne. Je coupe tout.

Audrey :

Je m'installe et je démarre le moteur. On va partir directement en marche avant. Personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant à gauche, et je démarre. Au stop, on va tourner à gauche. Je m'arrête. La voiture de gauche rentre sur le parking, je peux

démarrer. Aux feux, on va tourner à gauche. Je me place dans la file de gauche et je m'arrête avant le passage-piétons. Sur la rocade, ça roule bien dans les deux sens. Les voitures s'arrêtent, je me prépare, le feu passe au vert, je démarre. On va reprendre la rocade, la voiture en face de moi tourne en même temps. Celle qui va tout droit est bien arrêtée, je passe devant. Je lance la voiture, c'est limité à soixante-dix, je reste dans la voie de droite. Le feu est rouge, personne derrière, je m'arrête tout doucement en restant dans la voie de droite. Le feu passe au vert, on démarre. C'est toujours limité à soixante-dix, là-bas, je voudrais tourner à gauche direction BOURG-EN-BRESSE. Je laisse passer les deux voitures à côté de moi, je mets le clignotant à gauche, la troisième me laisse passer, j'accélère pour ne gêner personne et je me place dans la file de gauche. Maintenant, je reprends la troisième voie à gauche assez rapidement, sans gêner les autres. Maintenant, je peux ralentir, je freine et je m'arrête au feu rouge. Ici, les feux sont décalés, en forme de flèches. Quand il sera vert, on sera les seuls à démarrer. Le feu passe au vert, je démarre. Effectivement, en face, les voitures sont arrêtées, un feu en forme de croix me signale qu'ils ont le feu rouge. Je passe, j'accélère, je passe sur le pont, la vitesse est limitée à cinquante ici. A la sortie du pont, on va tourner à droite et on va longer la rivière. Je ralentis, je tourne. C'est une petite route étroite, sinueuse, je roule tranquillement. Personne derrière, personne en face, je roule à droite mais pas trop, le revêtement n'est pas très bon. Je reste quand même vigilante devant et derrière car si quelqu'un arrive, il faudra ralentir et bien serrer à droite. Là, on va s'engager sur un pont, il n'y a de la place que pour une voiture. Le panneau m'indique que je dois céder le passage en face. Je ralentis, personne en face, je m'engage. On quitte le pont, un virage à gauche à l'équerre, je roule tout doucement. Maintenant c'est droit, je peux accélérer. On rentre à nouveau en agglomération, je ralentis à cinquante, la rue est étroite jusqu'au feu. Je tournerai à droite, personne derrière, clignotant, je m'arrête au feu rouge. Le feu passe au vert, personne derrière moi, personne à côté à droite, les véhicules de gauche sont bien arrêtés, je démarre. Ici, c'est plus large, mais il y a des voitures en stationnement. Personne à côté de moi, je me déporte pour la file de voitures, et je lance le véhicule. Des voitures en face, on peut croiser facilement, pas de problème. Au rond-point, je vais aller à gauche. Personne ne me dépasse, la voiture qui est derrière moi est à bonne distance, je signale à gauche et je reste le long de la ligne. Je vais m'engager dans le rond-point après cette voiture qui finit de tourner. Je vais reprendre la voie de droite, personne à ma droite, clignotant, je change de voie et je quitte le rond-point. J'accélère dans la ligne droite, je peux rouler à cinquante. On va passer sous le pont du chemin de fer, ça se rétrécit un peu. Personne ne me dépasse, clignotant à gauche et je me déporte un petit peu pour entrer sous le pont. On peut se croiser, mais il faut faire attention. Personne en face, j'y vais. Je relance la voiture et je roule à cinquante. Je vais tourner à droite là-bas dans le lotissement pour rejoindre la piscine. Je ralentis et je tourne. Je vais tout droit, à droite on a une priorité. Personne n'arrive, je peux accélérer. Je vais m'arrêter au stop. Personne à droite, personne à gauche, je vais tout droit, direction la piscine. Je démarre, on va tourner à droite sur le parking. Personne derrière, je peux y aller en même temps que la voiture qui quitte le parking. Je fais le tour, voilà, ici il y a une place, on va se garer entre les deux voitures. Je serre le frein à main et je coupe le contact.

Judith :

Ça y est, je peux démarrer. Personne n'arrive derrière, sur le côté, je démarre. Au bout, on va tourner à droite. Personne derrière, je signale à droite, je ralentis, on a un cédez le passage. Il n'y a pas de rue en face, et je vois des travaux sur la chaussée de l'autre côté. Je regarde à gauche, il n'y a personne, mais je m'arrête. Avec les travaux, les véhicules qui arrivent à droite sont obligés de se déporter et en fait, ils roulent sur la partie gauche de la route donc il faut que je les laisse passer. Comme je n'avais pas eu le temps de regarder des deux côtés, je me suis arrêtée. J'avais pas eu le temps de le dire. Je laisse passer la file de voitures à droite. Personne à gauche, personne à droite, je peux démarrer maintenant. Je tourne, je lance la voiture, on est hors agglomération, je roule environ à quatre-vingts. Grande ligne droite, personne nulle part, il n'y a pas de problème. Le revêtement n'est pas très bon, mais quatre-vingts ça va. Une voiture arrive assez vite derrière moi, je reste bien à droite, je n'accélère pas plus. Elle me dépasse. Je trouve qu'elle va bien vite pour cette route avec ce revêtement. Une intersection, ils ont des stops à droite et à gauche, il n'y a personne, je roule. Un sommet de côte, je me méfie, on ne voit pas bien devant, je lâche un peu, personne, ça va. Une grande descente et en bas un virage à droite. Je ralentis, personne derrière, je peux freiner pour le virage, je ralentis encore, troisième, et je relance la voiture. Pas trop, car on va entrer en agglomération. Personne derrière, je reviens à cinquante. C'est bien dégagé, les trottoirs sont très larges, il y a un terre-plein au milieu. Au rond-point, je vais tout droit. Je m'arrête pour laisser passer la voiture qui est dans le rond-point et qui tourne à gauche. Je peux démarrer derrière elle. Je vais tout droit. Là, il n'y a pas plusieurs voies, c'est un petit rond-point, je reste à peu près dans le milieu. Maintenant, je vais quitter le rond-point, personne derrière, clignotant à droite, je surveille à droite que personne ne se soit faufilé, je tourne. Je lance la voiture, troisième, des piétons marchent le long du trottoir, je les surveille et je passe. Là, il y en a deux qui commencent à traverser à gauche, la voiture devant moi passe juste devant eux, la voiture derrière moi est à bonne distance, je m'arrête pour laisser passer les piétons. La dame m'a fait un sourire, elle est contente. Je repars, et je vais tourner à droite à l'intersection. Le camion en face est arrêté, il veut prendre cette rue aussi, je passe directement à droite. Je lance la voiture et on va tourner à gauche là-bas. La rue est en sens unique, personne derrière, personne à côté de moi, je serre complètement à gauche. A droite, la voiture est arrêtée au stop, c'est bon, en face sur le petit pont c'est un sens unique, il ne peut venir personne, je regarde quand même car il y a bien des gens qui prennent quand même les sens interdits. Personne, je tourne. Je me place dans la voie du milieu pour aller tout droit. On doit couper la route prioritaire qui continue à droite. Je m'arrête pour laisser passer toute la file de véhicules qui arrivent à droite et qui tournent devant moi. Je me suis arrêtée assez tôt, assez loin car ils coupent un peu, même les camions, il leur faut beaucoup de place. Après celle-là, je pourrai y aller, la suivante est assez loin, à gauche, la voiture est arrêtée au stop, elle ne bouge pas, je démarre et je dégage l'intersection. Un virage, on est en sens unique, je reste à droite quand même. Dans cette grande ligne droite, je me déporte suffisamment à gauche pour la file de voitures en stationnement. Je me méfie, on ne voit pas bien une partie des passages pour piétons. Si un piéton s'engage, avec les voitures, on ne le voit pas, on le découvre juste au dernier moment devant notre véhicule. Je surveille donc tous les passages pour piétons, et je ne roule pas trop vite. Pour l'instant personne, je continue

tout droit. Au rond-point, je vais tourner à droite pour aller vers la gare. Je m'arrête pour laisser passer les voitures sur le rond-point. A gauche, elles s'engagent au fur et à mesure, je dois donc laisser passer tout le monde. Après celle-là, je peux démarrer. J'y vais, clignotant à droite pour quitter le rond-point et tourner, j'accélère pour ne pas gêner les suivantes, c'est bon. Je lance la voiture, troisième, ici, c'est assez large, je vais tourner là-bas à gauche pour aller vers la gare. Une voiture me suit, elle est assez loin, personne ne me dépasse, je mets mon clignotant à gauche, je ralentis, personne en face, je tourne directement. Je rentre aussitôt à droite sur le parking UIUUUuuuUU, là-bas il y a une place, on peut se garer entre les deux voitures. Je m'arrête bien droite derrière ces deux-là. Je passe la marche arrière et je recule tout doucement. Personne n'arrive, c'est bon. Roues droites et je coupe le moteur.

Alexis :

On démarre et puis on va tout droit. Je lance la voiture, je passe les vitesses. Le feu est rouge, personne derrière, je m'arrête derrière cette moto. On va tout droit. Le feu passe au vert, la moto démarre, on peut y aller. Aux feux là-bas, on va tourner à gauche vers DIJON. La moto va tout droit, personne derrière, personne ne me dépasse, clignotant à gauche, je me place dans la file de gauche, et puis je m'arrête un peu avant le feu rouge. Sur la voie transversale, une file ininterrompue de véhicules de chaque côté, en face les voitures sont arrêtées. Lorsque le feu sera vert, je m'avancerai et je céderai le passage à tous les véhicules qui viennent en face. Les voitures s'arrêtent, le feu doit être au rouge. Le notre passe au vert, je m'avance. Les deux voitures devant passent, celui qui est dans la voie de droite n'a pas l'air de vouloir démarrer, il a pourtant le feu vert, je passe devant lui en surveillant quand même qu'il ne démarre pas à ce moment-là. J'accélère, je dégage rapidement l'intersection. Je continue tout droit, la route est assez large, pas de piéton dans ce secteur, je reste à cinquante. Un sommet de côte, je reste très attentif, il peut y avoir quelqu'un de caché derrière. Je ralentis un peu. C'est bon, je continue. On passe devant l'hôpital, là il y a un peu de monde, des voitures qui entrent et sortent de l'autre côté de la chaussée, dans notre sens ça va. Je continue tout droit et puis au bout là-bas on va tourner à gauche en direction des autoroutes. Personne en face, je tourne à gauche. On rejoint la voie d'accès. déjà dans le virage, je regarde à gauche pour avoir une idée, un camion arrive, il est assez loin, j'ai assez d'accélération, j'avance jusqu'au bout de la voie en lançant la voiture. Le camion est assez loin, personne d'autre ne me dépasse, derrière moi, dans la voie d'accès, d'autres véhicules s'engagent au loin, en face des voitures mais personne ne dépasse, je peux m'engager. Je lance la voiture, ici c'est limité à quatre-vingts. On arrive sur une double voie, personne n'est en train de me dépasser, j'accélère pour rouler à cent-dix. Au loin, un camion, je prévois de le dépasser. Je laisse passer la voiture qui arrive dans la file de gauche, derrière elle personne, je mets mon clignotant, je me déporte et je dépasse le camion. Maintenant, il est assez loin derrière moi, un petit coup d'œil sur le côté, clignotant à droite et je reprends la voie de droite. Maintenant, une voie arrive par la droite, ça nous fait une voie supplémentaire. Personne sur cette voie, clignotant à droite et je reprends cette voie, pour ne pas rester au milieu de la chaussée. Au rond-point, on va tourner à gauche. Derrière, il y a une voiture, elle est relativement loin, sur le côté, personne, je mets le clignotant à gauche et je traverse les trois voies à la même vitesse. Maintenant, je peux ralentir, je

descends mes vitesses, personne n'est engagé sur l'anneau, je m'engage et je serre le rond-point à gauche. Maintenant, il va falloir quitter le rond-point vers la droite, personne dans la voie du milieu, dans la voie le plus à droite, il y a une voiture, mais elle est assez loin et elle va aller tout droit, clignotant à droite et je traverse les trois voies, je quitte le rond-point. Je lance la voiture et je passe les vitesses. Ici, on est à double sens, c'est limité à quatre-vingts. Devant, la circulation est assez dense en sens inverse, personne dans notre sens. On va tourner à gauche à l'intersection pour aller vers le centre-ville. La voiture derrière est assez loin, personne ne dépasse, je prends la voie du milieu, heureusement qu'il y a une voie de stockage, je m'arrête. Je laisse passer toute la circulation en sens inverse. On est bien entouré, ça passe à droite et à gauche. Après la voiture beige, je pourrai démarrer, la suivante est assez loin. A ma droite les voitures continuent de passer, personne ne me dépasse à gauche, je peux démarrer. Je quitte rapidement cette route. Nous sommes hors agglomération, mais cette petite route sinueuse ne me permet pas de rouler très vite. On rentre en ville, je reviens à cinquante, au bout de la ligne droite on va tourner à droite vers le théâtre. Personne derrière, clignotant à droite, je descends mes vitesses, personne ne sort de cette rue, car ça ne passerait pas, je tourne et on va s'arrêter à droite le long de ces voitures en stationnement. J'immobilise la voiture et je coupe le moteur.

ANNEXE 6 : Conduite commentée jeunes non/AAC

Benoît :

Je règle mon siège, mon rétroviseur, et je m'attache. Je démarre, je vais aller tout droit. Je reste dans la file de droite. Le feu est rouge, je m'arrête. Il passe au vert, je vais démarrer. Un cycliste devant moi, personne derrière, personne à côté, je dépasse. Je vais tourner à gauche, je me mets dans la file de gauche, là où il y a la flèche. A droite c'est un stop, j'ai la priorité, je passe. Là-bas, je vais tourner à droite, je reste bien à droite, la rue est étroite. Maintenant, je vais tout droit. Un camion, il va doucement, je le suis.

Plus loin il y a deux voies, je pourrai le dépasser. Il va vraiment très doucement. Bon, maintenant, je vais pouvoir y aller. Personne sur le côté, personne derrière, je peux déboîter. J'accélère franchement pour dépasser le plus vite possible. Je peux rester à gauche parce-qu'il y a aussi deux voitures sur la file de droite un peu plus loin. Maintenant je peux revenir à droite. Je vais peut-être ralentir un peu, on est quand même en ville. Ils ont mis le panneau de sortie loin après les maisons, on se demande pourquoi. Ca fait rien, j'accélère quand même. Bon, maintenant on est sorti, sur route, je peux rouler à peu près à cent. Je ne roule pas trop à droite quand je roule vite, une fois, j'ai accroché la banquette et je me suis fais très peur. Alors maintenant, je roule le long de la ligne du milieu, comme ça ça risque rien.

Là-bas, il y a un camion, il va falloir le dépasser. Il fume tout noir on voit rien. Après le virage peut-être. Maintenant, je déboîte, dans la ligne droite on voit bien. J'ai toujours du mal à regarder le compteur et le camion en même temps. Je reviens à droite parce-qu'il y

a une voiture en face un peu plus loin.

Je vais tourner à droite plus loin, sur la grande route, en direction de NANCY. C'est une quatre voies, je vais pouvoir rouler un peu plus vite. On y est maintenant, je peux accélérer, je roule à peu près à cent-vingt. Je reste toujours dans la voie du milieu, sinon on est obligé de déboîter à tous les camions.

Un camion devant moi dans la file du milieu, il y a pas mal de voitures qui me dépassent dans la file de gauche, je suis obligé de ralentir. Maintenant, je peux y aller, je vais dans la file de gauche, la voiture derrière est assez loin. Je l'ai dépassé, je reviens dans la voie du milieu.

On va quitter la quatre voies pour revenir à REMIREMONT, je fais bien attention de ne pas ralentir sur la route principale, je reste à cent-vingt sur la voie de décélération, et maintenant, je freine très fort.

Je fais attention de rouler doucement parce-que maintenant la route est très étroite, je reste à quatre-vingts. Maintenant on rentre en ville, c'est cinquante, je ralentis. Je vais tourner à gauche pour rentrer au point de départ, je me mets dans la voie du milieu, j'ai le feu vert, je passe. Je rentre sur le parking et je vais me garer en face.

Christian :

Je ne connais pas bien cette voiture, j'ai surtout l'habitude à la mienne, l'embrayage c'est pas tout-à-fait pareil. Je mets mon clignotant et je démarre. Elle tousse, on voit que c'est un diesel, moi je préfère l'essence, c'est plus doux à conduire. Je mets la deuxième et je la pousse un petit peu, et maintenant la troisième. Pas trop, parce-que c'est limité à cinquante. J'arrive à un feu rouge, je mets la deuxième. Je m'arrête derrière la voiture. Ca démarre, on peut y aller, je vais tourner à gauche plus loin, je me mets bien là où il y a une flèche pour tourner à gauche, dès la première flèche, comme disait le moniteur. Le feu est vert, je passe.

C'est une avenue qui roule vite, je reste à droite quand même comme ça on peut me dépasser. Les piétons traversent, je freine un petit peu, je peux y aller maintenant. Je vais tourner à droite, ils ont un stop, je peux passer. Maintenant, je vais tout droit, il y a beaucoup de voitures, je vais suivre calmement tous les autres.

Celui-là il tourne à droite, je suis obligé de freiner. Ca y est, maintenant je peux accélérer pour rattraper les autres voitures, et mettre en quatrième.

Maintenant c'est nous, on a un « cédez le passage », je vais à gauche, je laisse passer le gros camion, je me dépêche de démarrer avant la voiture qui arrive, en passant ma deuxième. Maintenant, je peux me lancer, c'est bien dégagé. On va sortir de la ville, je peux passer la cinquième pour rouler à pleine vitesse. Ici ça va mieux, c'est bien dégagé.

Une voiture devant nous, je ne peux pas la dépasser avec cette ligne continue. Pourtant on voit bien devant. Maintenant la ligne est discontinue, je pourrai doubler après la voiture qui vient devant. Maintenant, je peux y aller, je rétrograde en quatrième pour avoir plus de pêche. Maintenant, je peux mettre la cinquième et me rabattre devant la voiture.

On va tourner à droite pour revenir vers la gare, je freine, l'autre va ralentir aussi. Je

tourne en deuxième pour rester bien à droite. Ca va maintenant je peux accélérer et passer les vitesses pour aller jusqu'au feu. Un cycliste... Je suis obligé de freiner parce-qu'il y a des voitures en face, ça passe pas. Maintenant, c'est bon, je me déporte, et je dépasse. Je lance bien la voiture en deuxième. Je vais tourner à gauche sur le parking. Je me mets dans la file de gauche et je rentre doucement sur le parking. Je vais me garer dans cette place là.

Yann :

Je mets la première et je démarre doucement pour descendre le trottoir. Le feu est vert, je passe j'ai la priorité.

Je vais tout droit, c'est une quatre voies bien dégagée, je peux rouler. Je vais tourner à gauche, je suis tout seul sur la route, je me déporte dans la file de gauche, sur les flèches, et je m'arrête au feu rouge. J'attends. Il est vert, je démarre, c'est à moi de passer. Là il y a des voitures, je les suis d'assez loin. Ca roule doucement, on a le temps. Je vais tourner à droite, je prends la petite voie au « cédez le passage ». Personne à gauche, je peux y aller. Je m'engage et je lance ma voiture. Je vais aller tout droit, à droite ils ont des stops, je passe. Une voiture devant moi, elle va doucement, personne derrière, personne sur les côtés, personne devant, je la dépasse. J'accélère pour aller le plus vite possible, et je me rabats à droite.

Je vais tourner à gauche au feu, le feu est vert, mais je dois laisser passer le camion. Ca va maintenant je peux y aller.

Je vais tout droit, c'est dégagé, je peux rouler à cinquante.

Je vais tourner à droite, je ralentis, la voiture de gauche est assez loin, je m'engage, mais j'accélère assez fort pour ne pas le gêner.

Je vais tout droit, on arrive devant une école, je laisse passer les enfants qui traversent. Ca y est, je peux démarrer, et je vais tout droit. Il y a des ralentisseurs, je vais doucement pour ne pas abîmer la voiture. Ca saute. Deux cyclistes, personne en face, je peux les doubler. Je peux accélérer, c'est dégagé maintenant.

Le bus est arrêté et les passagers descendent. Je vais le dépasser, je mets mon clignotant et je me ... non! Il a mis son clignotant à gauche, il va démarrer, il a la priorité. Je freine et je reste derrière lui, je le suis. Il met son clignotant à droite, je vais le doubler. Je suis coincé, je suis trop près, je ne peux pas déboîter. On est obligé d'attendre qu'il s'en aille. Toutes les voitures derrière nous dépassent, je n'arriverai jamais à démarrer. Ca y est, il démarre, je reste assez loin, il ne faut pas que ça recommence.

Je vais tourner à droite, je ralentis et je tourne. Au bout, je vais tourner à gauche, je peux accélérer quand même le temps d'arriver là-bas. Je me mets dans la file de gauche pour rentrer sur le parking. Je vais me garer entre ces deux voitures là, à côté de la rouge. Frein à main, contact.

Luc :

Je recule pour quitter la place de stationnement, en regardant s'il n'y a pas un piéton derrière. Personne, ça va, je peux y aller doucement. Je démarre et je m'engage dans la

voie. Personne à gauche, c'est bon ! Je vais tout droit, c'est bien dégagé, je peux rouler.

J'arrive à un feu vert, je peux passer, c'est à moi. Devant moi un camion, il va doucement, je le suis. Il freine, il s'arrête. Je m'arrête derrière. Qu'est-ce qui se passe, tout le monde est arrêté ? Ah ! ça démarre, je peux y aller. Je tourne à droite, dans la rue des écoles. Je vais tout doucement sur ces passages piétons. Là, je laisse passer les gamins, je m'arrête. ça y est, je peux démarrer pour aller tout droit.

Je tourne à gauche, personne derrière, je laisse passer la voiture qui est en train de me dépasser, ça va, maintenant je peux me déporter dans la file de gauche. Je ralentis, et je m'arrête au feu rouge. Le feu passe au vert, je démarre. Je m'arrête pour laisser passer la voiture en face, elle est au feu vert aussi. Maintenant je démarre. Je vais aller tout droit dans l'avenue. Ici je peux rouler en quatrième, c'est bien dégagé. Je tourne à droite, je m'engage dans cette rue. Un bus, le clignotant à gauche est allumé, je le laisse démarrer. Je le suis tout doucement. Le piéton marche sur la route, je m'écarte assez loin parce-qu'il fait des écarts. Ca va, ça passe. Là les gamins vont traverser, je m'arrête. Ils roulent même sur le passage piétons en vélo. Bon, ça va, on peut y aller.

Je vais tourner à gauche, je serre bien le milieu de la route, l'axe médian. Personne en face, je peux y aller. Je lance la voiture, je suis maintenant sur une route prioritaire, je peux y aller. Je vais toujours tout droit, pas de problème.

Je vais tourner à gauche, deux voitures me dépassent, je les laisse passer, maintenant je me déporte et je peux tourner.

Maintenant, j'entre à droite sur le parking. Je laisse passer la dame avec son chariot. Je démarre et je vais me garer entre les deux voitures. J'arrête tout.

Sylvie :

Je démarre. Il pleut, j'allume mon essuie-glace. Ca couine... Je le laisse quand même. Il faut que j'aille doucement, j'aime pas trop la route mouillée.

Un camion devant moi, je ne le suis pas de trop près parce-qu'il envoie beaucoup d'eau. Je vais tout doucement, je le suis.

Je vais tourner à droite, je mets mon clignotant, je freine tout doucement et je tourne. Maintenant je vais tout droit, il n'y a personne, je peux accélérer un peu. Je roule en troisième.

Je vais tout droit, le feu est vert, je passe. Je reste en troisième parce-qu'on ne voit pas bien avec cette pluie.

Je vais tourner à gauche, je serre la ligne du milieu et je mets en deuxième pour tourner. Personne en face, je peux y aller. Je reste en deuxième pour rouler dans ce lotissement. On ne sait jamais...

Je vais tourner à droite, je vais tout doucement, on ne voit rien devant. C'est bon je peux accélérer. Je mets la troisième, je vais tout droit. C'est dégagé, mais la rue est étroite, et je reste à cette allure là.

J'arrive à un stop, je m'arrête. Une voiture à droite, je laisse passer, une à gauche, je laisse passer aussi. Je vais démarrer avant la voiture de droite, j'ai le temps. J'accélère, je

mets la deuxième pour ne pas la gêner.

Je vais tout droit dans l'avenue, on est prioritaire, ils ont tous des stops.

Je vais tourner à gauche au feu, je me mets dans la file de gauche, sur les flèches, et je m'arrête au feu rouge. Quand le feu sera vert, je serai obligé de laisser passer les voitures en face, parce-qu'elles aussi auront le feu vert. Voilà, je m'avance un peu et je les laisse passer. Oups ! J'ai calé. Je redémarre le moteur, je comprends, j'étais en deuxième. Je mets ma première et je passe, il n'y a plus personne en face.

Je vais tout droit, je remonte cette rue, on est en sens unique, il n'y a pas de rue sur les côtés, je reste en troisième.

Des piétons traversent, je ralentis et je peux passer derrière eux.

J'arrive à un rond-point. Je vais aller tout droit. Je dois rester dans la file de droite. J'ai un « cédez le passage », je laisse passer la voiture à ma gauche, et je m'engage. Je fais bien le tour par la droite, je mets mon clignotant à droite et je sors du rond-point en deuxième. Maintenant, je peux accélérer.

Il ne pleut plus, j'arrête mes essuie-glace.

Je tourne à droite dans la rue, je freine pour entrer sur le parking.

Je gare la voiture tout de suite, dans cette place là.

J'éteins mes feux, je serre mon frein à main, je mets au point mort, et je coupe le moteur.

Julie :

Je vais avoir à partir en marche-arrière, avant de monter dans ma voiture je regarde s'il n'y a rien qui pourrait gêner ma manœuvre.

Je mets le contact, passe la marche-arrière, je recule en regardant dans mes rétroviseurs.

Je mets la première pour partir et passe au ralenti sur la bosse de sortie de propriété car plusieurs fois j'ai accroché le dessous de la voiture. Il y a une manière particulière de la prendre en biais pour éviter ça.

Je regarde de chaque côté de la rue avant de m'y engager, personne. Je peux y aller. Je démarre en première, je passe la deuxième, je serre bien ma droite, ces petites rues de quartier ne sont pas larges.

Un stop pour sortir de la cité. Je freine et m'arrête, personne, je tourne à droite sur la route.

La-bas, je vais tourner à gauche, je mets mon clignotant et serre le milieu de la chaussée, une voiture en face, je la laisse passer. Je prends la grande côte, zut, les voitures sont arrêtées, je freine, je laisse un peu de distance avec la voiture devant au cas où elle reculerait en démarrant. Je vais avoir à faire un démarrage en côte. Je serre mon frein à mains. J'attends, je ne vois pas ce qui bloque la rue plus loin. Ca y est, ça démarre. Je passe la première, fais patiner l'embrayage, et desserre le frein à main. C'est bon, je n'ai pas reculé.

Maintenant je peux rouler un peu, deuxième, troisième. Là-bas au carrefour, je dois aller tout droit. J'ai la priorité, un stop à gauche et un « cédez le passage » à droite.

Au prochain carrefour, je vais tourner à gauche pour prendre le centre ville. Je ralentis, troisième, deuxième, personne en face, je tourne. Ici je ne roule pas vite, car il y a souvent des piétons qui débouchent de dessous les arcades pour traverser. Tiens, justement, à droite en voilà qui s'engagent. Je m'arrête pour les laisser passer, il y en a également sur la gauche, j'attends qu'ils passent aussi. Ca y est, je redémarre, première, deuxième, troisième, j'arrive au rond-point, je m'engage, je serre à droite et mets mon clignotant maintenant car je ressors tout de suite à droite.

Je suis maintenant sur la route, je vais pouvoir rouler un peu jusqu'au prochain rond-point, la route est large, droite, je suis prioritaire, et il y a une bonne visibilité, quatrième, je surveille quand même à ne pas dépasser le cinquante tant que je suis encore en agglomération.

Voilà le panneau fin d'agglomération. J'appuie sur l'accélérateur, je passe la cinquième, pas mal de voitures, mais ça roule bien, quatre vingt dix.

Je dois m'arrêter bientôt aux maisons que l'on voit là-bas. Je ralentis, quatrième, troisième. Je freine. Je m'arrête là sur le bas-côté de la chaussée. J'arrête le moteur.

Catherine :

Je mets le contact, desserre le frein à main, première. Je mets mon clignotant à gauche pour sortir de mon stationnement. Je regarde dans le rétroviseur, rien qui arrive, je déboîte. deuxième, troisième. Le feu au bout de la rue est rouge, je vais devoir m'arrêter. Je prendrai à droite. Je mets mon clignotant Je rétrograde. Je freine. Il passe au vert, je démarre en tournant à droite. Un stop au bout de la rue, je m'arrête, une voiture qui arrive à droite, une autre à gauche. Je les laisse passer. Plus rien, je démarre en première, deuxième, troisième.

Je peux rouler un peu plus vite, c'est fluide. Là-bas un camion fait une manoeuvre et recule. Il bouche la route. Je ralentis et m'arrête assez loin de lui pour qu'il termine sa manoeuvre. Voilà, il démarre, je le suis. On roule lentement. Je le serre et essaie de voir en face. C'est bon la route est droite, rien n'arrive, j'ai le temps. Je mets mon clignotant, je le double en appuyant bien sur l'accélérateur. Ca y est, je me rabats. Je peux maintenant rouler.

Là-bas un feu. Je ralentis, il passe au vert, je peux poursuivre.

Une voiture cherche à me doubler, je conserve bien ma droite et ma vitesse pour ne pas la gêner. Elle est passée. Je roule, cinquième. Je vais tourner à gauche, je mets mon clignotant et rétrograde. Une voiture en face, je la laisse passer. Je tourne.

Un pont étroit. J'ai la flèche rouge, je n'ai pas la priorité, Je laisse passer les deux voitures qui arrivent en face. Je m'engage. Je reprends un peu de vitesse.

Je dois aller au grand magasin qu'on voit là-bas. J'arrive au rond-point qui y débouche. Je ralentis, quatrième, troisième, je m'arrête car il y a une voiture qui arrive sur la gauche, elle passe, je m'engage, deuxième, troisième. Il me faut en faire presque le tour, je mets mon clignotant à gauche et serre le milieu du rond-point, pas la prochaine

mais l'autre c'est pour moi, je mets mon clignotant à droite, et serre la droite, en faisant attention qu'il n'y ait rien qui arrive derrière, deuxième. C'est bon, je sors. Troisième. Deuxième à nouveau, je vais aller me garer sur le parking du centre commercial. Je rentre doucement, suis les flèches en surveillant la droite et la gauche, je tourne dans une place, je freine, je m'arrête. Je coupe le contact.

Francine :

Personne derrière, je démarre. Je vais sortir du parking en prenant la route à droite. Je laisse passer le camion qui arrive à gauche. Je peux y aller. Je vais aller tout droit au rond-point, je resterai bien dans la voie de droite. Je m'arrête pour laisser passer la voiture qui est déjà engagée. Je peux y aller, clignotant à droite, je quitte le rond-point.

Au feu là-bas, je vais tourner à gauche, je passe la troisième, je peux rouler plus vite, clignotant, je me mets au milieu, je freine, je rétrograde en deuxième, et je m'arrête. Le feu est vert, je m'avance, je vais laisser passer toutes les voitures qui viennent en face. Le feu est passé au vert de l'autre côté, je dégage l'intersection.

Je vais tout droit, et au bout à gauche. On est en sens unique, je me place complètement à gauche de la route pour laisser passer les autres. Je m'arrête au stop. Ici on ne voit pas grand chose avec les voitures en stationnement, il va falloir que j'avance un petit peu, jusqu'au moment où j'aurai la visibilité. J'avance, ça oblige les autres à faire un écart, mais je suis obligé. Ca y est plus personne à droite et à gauche, je démarre assez rapidement.

Au rond-point, je vais tourner à droite, je freine, je passe la deuxième... Ah ! Le piéton. Je m'arrête. Il m'a surpris en s'engageant aussi sur la route. Heureusement qu'il n'y avait personne derrière, je n'ai pas eu le temps de regarder.

Je peux démarrer pour aller à droite, clignotant, personne à gauche, je tourne.

Je vais tout droit, grande ligne droite bien dégagée, je peux rouler à cinquante. Il y a des passages piétons, mais on voit bien, personne aux alentours, je peux rouler. Je vais tourner à droite au bout là-bas, je sais que le tournant est très serré. Je ralentis, deuxième, et je tourne vite le volant. C'était encore un peu large. Je vais à droite vers le centre ville, la rue est très étroite, avec les voitures en stationnement. Je regarde qu'il n'y ait pas de piétons entre les véhicules, je vais doucement.

Je vais à gauche au stop, sens unique, je serre à gauche. Là il y a un mur à gauche, on ne voit rien du tout. Les voitures me passent juste devant le pare-chocs. J'avance doucement, doucement... Bon, celui-là me laisse passer, normalement c'est moi, mais ça ne fait rien. Je démarre. C'est pas trop large avec les voitures en face et les voitures en stationnement. Là ça ne passe pas, ça va toucher. Je m'arrête. On est coincé. Ca y est, je peux me déporter à gauche pour ne pas toucher les voitures.

Je lance la voiture pour monter la côte, je pousse bien mes vitesses, je vais prendre à droite, sur la rocade, direction EPINAL. Voie d'accélération, je lance la voiture à quatre-vingt-dix. Un camion arrive derrière moi, mais il est assez loin, j'accélère encore, et je passe sans le gêner. Ici c'est limité à cent dix, je roule à cette vitesse.

Je vais quitter la quatre voies vers MULHOUSE, j'attends d'être dans la voie de décélération pour ralentir, je reste à cent dix, maintenant je peux freiner assez fort, j'ai

bien dégagé la voie rapide. Je freine encore plus fort parce-qu'il y a un « cédez le passage », je laisse passer la voiture à gauche. Je démarre et je tourne à droite. Ici il y a un lycée, je regarde bien tous les passages-piétons, les sorties de l'établissement.

Je vais tourner à droite aux feux, et tout de suite après à gauche. Il y a la flèche clignotante, mais celui de devant ne semble pas l'avoir vue. Ca ne fait rien, on attend le feu vert. Ca y est, ça démarre. Je passe et je me mets directement à gauche pour aller à gauche. Le feu est vert, sens unique en face, je peux y aller. Je vais tourner à gauche et entrer sur le parking. Je vais prendre la place qui est là-bas à droite. Je coupe tout.

Christian :

Je vais reculer pour sortir de la place. Rétroviseurs. Je fais attention, parce que c'est pas large. Oh ! J'ai été un peu vite, je vais ravancer. Là, il faudra que je tienne bien l'embrayage, sinon j'y arriverai pas. Ça y est, il me semble que ça passe, je peux ravancer. C'était juste ! Je vais tourner à gauche à la sortie. Je m'arrête. Il y a du monde aujourd'hui. On va laisser passer tout le monde. Bon, là, on peut y aller. J'accélère, des fois qu'il en arrive un autre. Je vais tourner à droite après, pour aller en ville. Rétroviseurs, clignotant, et je tourne. Je roule doucement avec les voitures en stationnement, les piétons. Il faut que je dépasse ce camion qui livre, personne devant, je peux me déporter. Maintenant, j'accélère un peu et je vais tourner à droite au rond-point. Personne à gauche, je peux m'engager. Là, on peut rouler, j'accélère. Un peu trop même, j'étais à soixante. Au rond-point suivant, je vais aller à gauche. Clignotant, et je m'engage. Oh !!! (j'ai été obligé d'intervenir au volant et sur la pédale de frein pour éviter d'accrocher la voiture qui nous dépassait), heureusement que vous avez freiné, je ne l'avais pas vue. Il n'a pas l'air content. C'est vrai, j'aurais dû me mettre à gauche tout de suite en rentrant dans le rond-point, le moniteur me l'avait dit, en restant à droite comme je l'ai fait, on risque l'accident en changeant de voie. Maintenant, je quitte le rond-point, je peux accélérer, on va sortir de la ville. On est sur une quatre voies, je peux rouler à cent. Eux, ils ne respectent pas bien, ils vont à toute vitesse alors que je suis déjà à cent. Ils sont au moins à cent trente ou cent quarante. Maintenant, la chaussée va se rétrécir, elle devient à une seule voie. Je ralentis et je reviens à quatre-vingts. Je vais tourner à droite pour quitter la route, rétroviseurs, clignotant, et je tourne. Sur cette petite route sinueuse, je roule à soixante, c'est bien. Ce n'est vraiment pas large, on ne pourrait pas croiser un camion. Dans cette ligne droite, je peux accélérer un peu. Il suffit de ralentir un peu et de serrer à droite à chaque fois qu'on croise. Une voiture en face, je me mets bien le long de l'herbe. C'est bon. Là-bas, je vais tourner à gauche pour rentrer sur le parking. Je m'arrête pour laisser passer tout le monde en face. Maintenant, je peux tourner. Je vais aller me garer plus loin, il y a plus de place. Là, c'est bien, entre ces deux lignes. Je serre le frein à main et je coupe le moteur.

Patrick :

On va sortir du parking vers la droite. Personne à gauche, je peux y aller. J'accélère, je lance la voiture. Je vais tourner à droite sur CUISEAUX. Rétroviseurs, clignotant, je peux ralentir et je tourne. L'allée est dégagée, je roule. Là, c'est interdit de tourner à droite, mais il faut se méfier car il y en a qui peuvent sortir de là. C'est une priorité. Au bout, je vais tourner à gauche. Rétroviseurs, clignotant, je me mets dans le milieu et je

m'arrête. Je vais tourner derrière le camion. Ça y est, je peux démarrer. C'est un lotissement, il y a beaucoup de petites ruelles, je roule tout doucement bien que ce soit complètement désert. Priorité à droite, je regarde bien, personne, j'y vais. Je vais tourner à gauche derrière le petit îlot. C'est bon, je peux y aller. Je roule doucement et je vais m'arrêter, car ça déboîte sur la route nationale. Ça monte, il faut que je tienne la voiture avec l'embrayage. On ne voit pas grand-chose, je tourne à droite, pour prendre la grande route, je vais démarrer assez rapidement. Rétroviseurs, personne derrière, j'atteins quand même assez vite le quatre-vingts. On va aller jusqu'au village, et on va revenir par la même route. Je ralentis, c'est limité à cinquante, on va aller jusque là-bas tourner derrière la place. Rétroviseurs, clignotants, je ralentis et je me mets complètement à gauche dans cette partie là. Je m'arrête pour la voiture en face. Maintenant, je peux y aller, je démarre, et je repars sur LOUHANS. J'attends le panneau de sortie pour accélérer. Ça y est, rétroviseurs, je peux rouler à quatre-vingts. Là-bas, il y a une mobylette. Rétroviseurs, clignotant et je peux le dépasser. Maintenant, je me remets bien à droite, à ma place. Là, on rentre en ville, je reviens à cinquante. Je vais tourner à gauche, je mets la voiture dans la voie du milieu et je vais tourner tout au bout de l'intersection pour être bien à droite après. Je peux accélérer, il n'y a personne. Je vais rentrer à droite sur le parking pour aller me garer. On va remettre la voiture là où elle était tout-à-l'heure.

Fabienne :

C'est la voiture sur laquelle j'ai appris à conduire. Mon moniteur avait la même que celle-ci, une HDI aussi. Je me souviens qu'il faut faire très attention quand on accélère, car elle va toute seule. Je vais reculer pour sortir du stationnement. Je laisse passer le monsieur à pied. Je recule tout droit. C'est suffisant je crois. Je vais sortir au bout du parking, à droite sur la route. Personne à gauche, je peux y aller. Je m'engage, et j'accélère. Je passe toutes mes vitesses. Je vais tourner à gauche aux feux. Rétroviseurs, clignotant, je passe la troisième, je prends la voie du milieu, sur les flèches qui tournent à gauche, seconde et je m'arrête. Des fois, je m'arrête trop tôt et ça ne déclenche pas le feu, donc, là, je m'arrête juste sous le feu, de façon à le voir. Le feu passe au vert, j'avance un peu et je laisse passer toutes les voitures en face. Ça y est, je peux démarrer. Deuxième, j'accélère, et troisième. Je ne mets pas la quatrième parce que je vais tourner à droite là-bas. Rétroviseurs, le clignotant et je freine. Je peux tourner, oui, c'est vrai, j'ai oublié de rétrograder mais ça va quand même. Je m'arrête derrière le camion. Qu'est-ce qu'il fait ? Les feux de détresse ? Je ne les avais pas vus. Bon, je vais déboîter. Non, ça ne passe pas. Je vais reculer. Heureusement que la voiture ne me serrait pas trop, sinon on aurait été coincé. Maintenant, je peux déboîter, il y a des voitures en face mais la route est assez large. Le camion s'en va, ce n'est plus la peine. Je reviens à droite, il n'y avait personne à côté de moi. Je continue tout droit, seconde, troisième. Maintenant, on sort de la ville, je peux mettre la quatrième et rouler à quatre-vingts. La cinquième ? Non, moi, je ne la mets que sur les quatre voies. Ici, c'est facile, c'est toujours tout droit. Deux voitures me dépassent. Moi, c'est souvent que les autres me dépassent. Je n'aime pas vraiment la vitesse, la voiture, ça sert à se déplacer c'est tout. J'ai toujours eu peur de ne pas y arriver si je roule trop vite. Le panneau m'annonce deux virages dangereux, je vais les prendre en troisième. Oui, on allait un peu vite, j'aurai dû freiner avant de mettre la vitesse. Ça tient bien la route ces voitures-là. Maintenant, on peut repartir, quatrième et quatre-vingts.

Encore une voiture qui me dépasse. Je me demande bien à quelle vitesse ils roulent, eux, alors que moi je suis déjà au maximum. Au moins à cent ! Eux, ils n'ont pas peur de la vitesse, mais bon, chacun conduit comme il se sent bien. Mais les accidents, ça arrive vite. Je crois que pour rentrer, il faut tourner à droite là-bas. Rétroviseurs, clignotant, rétrograder et je tourne. Je lance la voiture dans la ligne droite et je vais tourner à gauche sur le parking. Je ne vais pas trop à gauche parce que ce n'est pas large. Je laisse passer la voiture en face. Oui, j'aurai peut-être eu le temps, mais je préfère. Je suis prudente. Je démarre et je vais garer la voiture juste en face. Je coupe le moteur. Je serre le frein à main.

Arnaud :

Là, je peux partir en marche avant. Personne à gauche, je démarre à droite. Personne, j'accélère. Je vais aller à gauche, je me mets dans la file de gauche. Stop, je m'arrête. Personne à droite, personne en face, je démarre. Après le pont, je vais à droite. Je vais doucement, il peut arriver des voitures à gauche dans ce virage. C'est dangereux, on ne voit rien. C'est bon, je peux y aller. Je vais tourner à droite après la gare. Rétroviseurs, clignotant, je tourne. Personne, je peux rouler. Au rond-point, je vais aller tout droit. Toujours personne, j'y vais. Au feu, là-bas, je vais tourner à droite. Le feu est rouge, la voiture devant est arrêtée, je m'arrête aussi. Il n'a pas vu la flèche, je klaxonne ? (Comment vous faites d'habitude ?). Oui, je klaxonne, mais je crois qu'il ne faut pas. Ça y est, le feu est vert, il démarre. Il était sous le feu, il ne pouvait pas voir la flèche. On a perdu un tour. (ça ne vous arrive jamais, vous ?). Non, non, moi je m'arrête avant. Au feu je vais tourner à gauche. Il est rouge, je m'arrête. Je mets le frein à main pour ne pas reculer. Je vais faire un démarrage en côte. Ici c'est compliqué ça roule très fort à droite et à gauche et il faut céder le passage en face. Je ne vois pas bien le feu. (Vous n'êtes pas trop avancé ?). C'est vrai ! (Allez-y, c'est vert). Je vais m'avancer au bout. Je m'arrête et je les laisse passer. Mince, j'ai calé. Il faut la chauffer pour démarrer ? (Non, mais attention, ça démarre de l'autre côté). Ça va, ils attendent que je démarre. Je démarre, je peux rouler on est sur une double voie, c'est la rocade. Je vais suivre la direction de CHALON, je reste à droite. Le camion s'est placé juste à côté de moi. Je m'arrête au feu rouge. Il n'y a pas beaucoup de place. Le feu est vert, on démarre. Je vais démarrer plus vite que lui pour être tranquille. Ça va, maintenant je vais me mettre à gauche pour prendre BOURG. Le camion me laisse passer, je peux y aller. Le feu est vert, j'accélère. J'essaye de rester à cinquante, on va déjà un peu trop vite. Dans le virage, je vais tourner à droite. Je vais freiner au dernier moment pour ne pas gêner le camion. Je tourne et je vais tout droit jusqu'au feu là-bas. On va reprendre CHALON à gauche. Le feu est rouge, je m'arrête. Ici, ils ont fait une ligne assez loin du feu, c'est pour que les camions puissent tourner. Je reste donc à cette ligne. Le feu est vert, je démarre. J'avance au bout et je laisse passer la voiture en face. Maintenant, je peux y aller, je démarre. On va aller toujours tout droit. La route est large, ici c'est soixante-dix. On sort de la ville, je roule à quatre-vingts. Là-bas, il y a des voitures qui attendent au stop, j'ai la priorité, je continue. Je roule à quatre-vingts toute la grande ligne droite. Il y a des voitures en face, elles ne me gênent pas, personne devant, personne derrière, on est seul dans notre sens. Maintenant on va entrer en agglomération, je roule à cinquante. Il y a des voitures garées le long à droite, je m'écarte un peu. A droite, encore un stop, c'est bon, il attend. On sort

de l'agglomération, je roule à quatre-vingts. Un tracteur. Je freine. Les voitures en face n'arrêtent pas, je ne peux pas dépasser. S'ils serraient bien à droite... Non, je reste derrière. On va le suivre jusqu'au parking, parce qu'on est presque arrivé. Je vais tourner à droite, rétroviseur, clignotant, je tourne. Je vais m'arrêter ici le long du bord. Frein à main, contact.

Natacha :

Je vais m'installer confortablement. Je vais mettre le coussin car j'ai des petites jambes. Voilà, comme ça c'est bien. Je mets toujours le siège à fond pour arriver aux pédales. Des fois, installée comme ça, je suis obligée de me retourner complètement pour regarder. Ça y est, je démarre, personne sur la route, j'y vais. La route est dégagée, je peux rouler. Ici, c'est limité à quatre-vingts on n'est pas en ville. Je vais ralentir un peu maintenant pour les virages. Je freine, à soixante ça doit aller. La route est droite maintenant, je réaccélère. Je peux passer la cinquième pour rouler tout droit. On va arriver sur un rond-point, là-bas, je tournerai à gauche. Rétroviseur, clignotant, je descends toutes les vitesses, je vais le franchir en seconde. Je laisse passer la voiture qui est dans le rond-point et je m'engage derrière elle. Je me place à gauche. Maintenant, je vais revenir à droite pour tourner, rétroviseur, je tourne. On est en ville, je ne roule pas trop vite. Là-bas, un groupe de piétons, je m'arrête. Ils ont fini de traverser, je peux démarrer. Je vais tourner à gauche aux feux. Rétroviseur, clignotant, je me mets dans le milieu. Le feu est vert, ils sont tous arrêtés, je passe. On est dans un lotissement, il n'y a personne nulle part, je peux rouler. Je vais tourner à droite pour reprendre la route, je vais tout doucement, ce n'est pas très large. Je vais tourner à gauche au cédez le passage. Je m'arrête, je laisse passer des deux côtés. Il y a beaucoup de monde sur cette route. Là, on ne peut pas s'engager, il y a trop de monde. Ça fait un moment qu'on est là, mais on ne peut pas... (tournez à droite). Oui, ça sera plus facile. Je vais passer avant la voiture qui arrive là-bas, je pense que j'ai le temps. Je démarre, j'accélère assez fort. C'est vrai qu'on n'aurait jamais pu passer de l'autre côté. En fait, sur une route comme ça, on ne peut passer que quand il y a des feux. Là-bas, aux feux, je vais tourner à gauche. Rétroviseur, clignotant, je me mets dans la file de gauche, sur les flèches qui tournent à gauche. Je m'arrête au feu rouge. Le vélo me dépasse par la droite. Il faudra que je fasse attention en démarrant. Le feu passe au vert, j'avance un peu, je laisse passer les voitures en face. Qu'est-ce-qu'il fait le vélo ? Ça serait bien qu'il avance, il m'empêche de me placer. Personne en face, maintenant, « Allez-y, Madame ». Là, je suis trop près d'elle, je ne peux pas bouger. Ça y est, elle avance. Je démarre. Il était temps, ça démarre de l'autre côté. Je suis obligée de suivre le vélo, avec la ligne continue. Eux, ils dépassent tous. Ils ne respectent pas le Code de la route. Bon, je vais en faire autant car la ligne est longue. Personne derrière, clignotant, je m'écarte et je dépasse. Je peux accélérer et passer mes vitesses. Là-bas, on va tourner à droite pour se garer sur le parking. Rétroviseur, clignotant, je freine et je vais rentrer sur le parking en deuxième. On va se ranger à l'autre bout là-bas, il n'y a personne. Frein à main, contact.

Virginie :

Je démarre le moteur, je peux partir en marche avant. J'espère que ça va aller, en général, je conduis doucement car je crains un peu dès que ça va vite. Rétroviseurs, je

peux y aller, clignotant et je démarre. Je lance la voiture en deuxième dans la ligne droite. Je vais mettre la troisième et je vais tout droit. Le feu est vert, c'est bon, toujours tout droit. Au stop là-bas, on va tourner à droite. Je m'arrête juste à la ligne. Je mets la première pour démarrer, mais je crois que je vais mettre le frein à main pour ne pas reculer. J'accélère, ça y est, il est difficile à desserrer celui-là. Je laisse passer le camion à gauche. Maintenant, c'est bon, je démarre. Je lance la voiture, troisième et je vais tourner à gauche au feu. Rétroviseurs, clignotant, file de gauche, je ralentis. Je m'arrête au feu rouge. En face de moi, ils sont arrêtés aussi. Je crois que là, il ne faut pas aller passer derrière, je ne sais plus comment ils disent, mais on passe devant. Le feu passe au vert, pour démarrer, j'attends que l'autre passe pour voir comment il fait. Oui, il va directement, donc je tourne à gauche. Ceux qui vont tout droit sont bien arrêtés, ils doivent avoir le feu rouge. Je passe directement et j'accélère. C'est tout droit, deuxième et troisième. Je vais tourner à droite là-bas, rétroviseurs, clignotant, ralentir et deuxième. Je freine et je peux tourner. Ici, c'est désert, on voit bien les priorités. Il n'y a personne, j'accélère. On va passer sur le pont, il est étroit, on est seuls, je crois que le panneau dit priorité en face, mais de toute façon il n'y a personne. C'est un pont en bois et ça fait du bruit. Maintenant, je peux accélérer. Au stop, je tourne à gauche. Rétroviseurs, clignotant et je m'arrête. Il n'y a personne, je peux démarrer. Je vais tout droit, l'avenue est assez large, troisième. On va sortir de la ville, je mets la quatrième. Je roule à quatre-vingts, pas plus, comme jeune conductrice. La cinquième ? Non, non, moi je ne la passe jamais, c'est toujours compliqué. On va tourner à droite là-bas pour rentrer sur le parking . Rétroviseur, clignotant, je freine et je tourne. Je vais mettre la voiture ici le long du trottoir, ce n'est pas la peine de la garer dans une place s'il faut repartir juste après. Je coupe le moteur.

Sandrine :

Je démarre le moteur. Je vais reculer vers la droite pour sortir de la place de stationnement. Maintenant, je repars vers la sortie du parking. Un stop, je m'arrête. Je vais partir à gauche sur la route et au feu à gauche pour aller vers le centre-ville. Personne à droite, la voiture de gauche va en face, elle ne vient pas ici, je peux démarrer. Je vais aller me placer tout au bout, dans la voie de droite, pour aller ensuite tout droit vers le centre-ville. Il faut que je tourne bien à l'équerre, c'est difficile de ne pas rouler sur la ligne continue. Je démarre, je me replace bien à droite au pied du feu. Il est rouge, je m'arrête. C'est un grand carrefour, il y a beaucoup de routes. Le feu est vert à droite et à gauche, ça roule sur deux files des deux côtés. Ça y est, les autres s'arrêtent, je me prépare, je mets la première. Le feu est vert, je démarre. Attention à la voiture qui est à côté de moi, elle tourne à gauche, ça va. Je traverse le carrefour et je me place bien à droite tout au bout. Ils sont tous partis vers la rocade, on est seul vers le centre-ville. J'accélère, je peux passer mes vitesses. Je reste bien à droite. A droite des stops, je roule. Aux feux, je vais tout droit. Je reste bien à droite, les deux files vont tout droit, mais je reste ici. Le feu est rouge, je m'arrête. Attention au passage piétons, je n'empiète pas dessus. Les piétons traversent, pour eux le feu est vert. Derrière moi se sont arrêtées plusieurs voitures. Le feu passe au vert, je démarre en premier. J'accélère pour arriver au rond-point. Je vais tourner à gauche. Non, c'est tout bloqué dans la file de gauche à côté de moi, je ne pourrai pas y aller. Je vais donc aller tout droit. Personne dans le rond-point, je m'engage, je fais bien le tour du rond-point par la voie de droite. Rétroviseur, clignotant

à droite, je quitte le rond-point. J'accélère et je lance la voiture. Je vais reprendre à gauche là-bas aux feux. Clignotant, rétroviseur, la voiture à côté de moi me laisse passer, ça va, je change de file. Le feu est vert, il n'y a pas de route en face, je m'engage et je tourne à gauche. Là, je vais tout droit, la rue est très étroite, mais il n'y a personne, pas de piéton. Je roule doucement jusqu'au bout. Un stop. Je vais tourner à droite. On retombe sur la rocade, ici. Je m'arrête le pare-chocs avant au niveau de la ligne. On ne voit rien à gauche. Là, c'est difficile. On doit avancer et regarder en même temps. J'avance un mètre et je m'arrête. Je laisse passer tout le monde. Je prépare la première pour démarrer après ces voitures. Ils sont obligés de s'écarter un peu parce que je me suis avancée, mais ça va. Non, je ne peux pas démarrer, ils se sont arrêtés juste devant moi. Maintenant, il va falloir attendre que le feu à droite passe au vert. Ça y est, ça démarre, ça va être à nous. Le monsieur de gauche m'a fait signe, il voudrait que je démarre, il ne sait peut-être pas que j'ai un stop, je dois respecter. Ça y est, il passe. Après le camion, c'est bon. Je commence à accélérer, et je démarre. La piscine c'est au prochain feu à gauche. Personne dans la file de gauche, je change de file. Le feu est vert, je m'engage. Tout le monde est arrêté en face, ça va. Je vais tourner à droite sur le parking de la piscine, rétroviseur, je mets le clignotant à droite, je freine un peu et je tourne. On peut se garer dans la place où on était tout-à-l'heure, entre ces deux voitures. Je coupe tout.

Franck :

Je démarre, je vais partir directement au stop à gauche. Je m'arrête à la ligne. Personne à gauche, je démarre, je vais directement dans la file de droite pour tourner au feu à droite. Le feu est vert, je tourne directement sans m'arrêter. La vitesse est limitée à soixante-dix, je passe la quatrième. Les feux sont verts, je vais tout droit, je continue. Deux voitures me dépassent, elles ne me gênent pas. Les feux sont toujours verts, je continue à la même vitesse. Je vais toujours tout droit, le feu passe orange, je m'arrête. Il y avait une voiture derrière moi, mais elle s'est arrêtée aussi. Les véhicules passent à droite et à gauche, ils sont au feu vert. Le feu passe au vert, je démarre. Je vais tourner à droite là-bas vers l'autoroute. Je prends le passage de droite. Je m'arrête à la cabine. Je baisse ma fenêtre, je prends le ticket. C'est un peu difficile, je me suis garé un peu loin. Je range le ticket, je remonte la fenêtre, et je dé... Non, la barrière s'est abaissée. Les voitures derrière ont l'air de s'énerver... Comment je vais faire ? (Prenez un second ticket) Oui, je baisse ma fenêtre et je reprends le ticket. Je vais démarrer assez vite tant qu'elle est levée. Maintenant, je peux ranger le ticket en roulant et fermer la fenêtre. Derrière, ils sont pressés, mais bon, je n'ai pas l'habitude. Maintenant, j'accélère pour prendre la voie de lancement. Quatrième, je vais passer devant le camion qui arrive, car il ne route pas très vite, en tout cas, moins vite que moi. Je m'engage et j'accélère, je ne l'ai pas gêné. Je roule à cent-dix, plusieurs voitures me dépassent, elles restent à gauche, elles ne me gênent pas. Un camion, il va falloir le dépasser. Personne n'est en train de me dépasser, au loin une voiture arrive dans la file de droite, je peux déboîter et faire mon dépassement, clignotant, j'accélère, mais pas trop, pour rester à cent-dix. Maintenant, je me rabats à droite car je ne gêne plus le camion. Les autres voitures me dépassent, elles disparaissent, elles ne me gênent pas. Je vais prendre la prochaine sortie à droite, rétroviseur, clignotant à droite, je prends la voie et je ralentis. Je reste à droite pour le péage, là je vais essayer de bien serrer à gauche. Je m'arrête, je descends la fenêtre et je

donne le ticket. Je donne les deux tickets ? Merci, au revoir ! Je me dépêche de démarrer, mais là, ça ne va pas se refermer car c'est la dame qui commande tout ça. Je referme ma fenêtre et je lance la voiture. Au stop là-bas, je vais tourner à droite, direction MACON. Je laisse passer toutes les voitures de gauche et je démarre. Je lance la voiture. Je rentre en agglomération, c'est limité à cinquante, je ralentis. Ici, aucun danger, c'est très large, bien dégagé, on voit bien les passages piétons, il n'y a personne, je roule. Au feu, je tourne à droite, je ralentis, la flèche clignotante est allumée, je passe. (Attention à gauche, ils sont au feu vert). Oui, c'est vrai, j'ai oublié de regarder. Je lance la voiture, on va sortir de l'agglomération, je roule à quatre-vingts. Je vais tourner à droite là-bas et puis ensuite à gauche pour rentrer à la piscine. Je ralentis, je tourne. Personne en face, clignotant à gauche, je peux entrer sur le parking. Je gare la voiture dans cette place en face de nous. J'arrête tout.

Johanne :

J'ai mis ma ceinture, je démarre le moteur. On est garé le long des voitures en stationnement, je peux partir directement. Rétroviseur, clignotant, je démarre. J'accélère, je passe les vitesses, aux feux je vais tourner à gauche vers le centre-ville. Rétroviseur, clignotant, je me place dans la file de gauche et je m'arrête derrière cette voiture au feu rouge. La voiture derrière s'arrête aussi, c'est bon. Le feu est vert, ça démarre. Je suis la voiture, qu'est-ce-qu'il fait, là... Il veut tourner à gauche aussi alors qu'il est placé à droite, normalement on n'a pas le droit. Il s'était trompé de file. Je le laisse passer devant moi. Il a forcé un peu quand même. Je démarre, je vais tourner à droite aux feux. Je m'arrête derrière la voiture au feu rouge. Il a l'air un peu perdu, celui qui m'a coupé la route. La flèche clignotante s'allume. Il ne démarre pas. En fait, il doit chercher sa route. Oui, c'est un 21, il ne connaît pas la ville. Le feu passe au vert, ça va, il démarre. Je démarre derrière lui, j'accélère, c'est dégagé, on peut rouler à cinquante. On va tourner à droite là-bas, rétroviseur, clignotant, je ralentis et je tourne. Ici, c'est bien dégagé, un virage à droite assez prononcé, je ralentis et je roule. En face, un sens interdit. On est obligé de tourner à gauche, c'est une priorité, la voiture est assez loin, j'accélère. Aux feux là-bas, on va tourner à gauche. Clignotant, rétroviseur, je reste à droite car la rue est étroite. Je m'arrête au feu. Quand le feu sera vert je serai obligé de laisser passer les voitures en face. Le feu passe, les voitures en face démarrent. La dernière là-bas est en train de tourner à droite, je commence à démarrer et je passe derrière elle. J'accélère, je lance la voiture pour monter la côte. Je reste en troisième pour monter. Je ne roule pas trop vite, on ne voit pas bien devant. On va prendre la direction de DIJON par la route. C'est à droite. Personne derrière, je tourne dans la petite voie d'accès. Je lance la voiture dans la voie d'accélération, clignotant à gauche, personne sur la route, je m'engage. Ici, c'est limité à quatre-vingts. Cinquième et je roule. La route est bien droite, large, personne devant moi. En face, il y a quelques voitures, ça ne me dérange pas. Au rond-point, on va tourner à droite vers le centre-ville. Je ralentis, je regarde bien à gauche car là c'est un rond-point énorme. Personne à gauche, je m'engage et je tourne vers la droite. Une petite route avec des virages, on passe sous le pont du chemin de fer et la route tourne à gauche. Maintenant je peux rouler, c'est droit. On rentre en agglomération, je reste à cinquante. Aux feux là-bas, on va tourner à gauche. Rétroviseur, clignotant, je me place dans la file de gauche et je m'arrête au feu rouge. Là, il faut aller tourner au bout. Le feu

passe au vert, je démarre. J'avance tout droit et je m'arrête pour laisser passer les voitures en face. Je démarre, et je tourne. J'accélère assez rapidement pour dégager ce carrefour. Je tourne à droite dans la rue pour rejoindre le point de départ. On va s'arrêter derrière ces voitures en stationnement, le long comme on était tout-à-l'heure. Rétroviseur, clignotant, je m'arrête. Frein à main et je coupe le moteur.

Benjamin :

Je démarre. Il n'y a personne sur la route, on peut y aller. On va tourner à droite au bout là-bas aux feux. Je reste dans la file de droite. Le feu est vert, clignotant à droite et je passe. On va prendre aussitôt à gauche, presque en face. Les voitures sont arrêtées, je peux couper directement. On est en sens unique, je roule à droite le long des voitures en stationnement. On va continuer tout droit ici, la rue à droite, c'est une priorité, il n'y a personne, je continue. Un grand virage à gauche, je ralentis, c'est bon. Rue étroite, on roule doucement. A l'intersection, on va tourner à droite. On a un stop. Je m'arrête juste à la ligne. On ne voit pas très bien à gauche avec les voitures en stationnement. Je laisse passer les voitures qui arrivent. Ça va, maintenant, je peux démarrer. Je tourne et je lance la voiture, ici on est dans une rue roulante. Les voitures en stationnement sur le trottoir ne me gênent pas, des voitures en face ne me gênent pas non plus. Je roule à cinquante. Les passages piétons sont déserts, je roule. Au rond-point on va tourner à gauche vers l'hôpital. La voiture de gauche est assez loin, clignotant et je m'engage. J'accélère, je quitte le rond-point, clignotant, j'accélère. Ici, il y a un grand terre-plein au milieu, c'est comme en sens unique. Aux feux on va aller à gauche. Je m'arrête au feu rouge. Le feu passe au vert, j'avance, je laisse passer la voiture en face et je tourne derrière. Je lance la voiture dans la ligne droite. Là-bas, un stop, je m'arrête à la ligne. Personne à droite, personne à gauche, je démarre. Un rond-point, personne nulle part, je passe ce petit rond-point. On va tourner à droite vers l'autoroute. Un stop, je m'arrête à la ligne en commençant à tourner. A gauche on ne voit pas grand-chose. Personne, je démarre assez rapidement pour dégager l'intersection. Je lance la voiture sur la voie d'accélération pour aller aussi vite que les voitures qui sont sur la route. Les voitures sont assez loin, je m'engage sur la route en accélérant. Elles arrivent, elles me dépassent, il n'y a personne en face, ça va. Je roule à quatre-vingts. Ils m'ont tous dépassé. Ils roulent vraiment vite. Au rond-point, je vais tourner à droite vers le centre-ville. Je ralentis, personne n'est engagé dans l'anneau, je passe. Je roule à peu près à soixante ici, c'est étroit, sinueux. On rentre en agglomération, je reviens à cinquante et je continue tout droit. On est seul. Personne devant, personne derrière, les intersections sont désertes, je continue. Aux feux on va tourner à gauche, rétroviseur, clignotant, je me place dans la file de gauche. Le feu est vert, je passe. Là, les voitures en face sont arrêtées, elles ont le feu rouge, je passe. On tourne ensuite à droite vers le théâtre. Là, il faut faire attention aussi parce que c'est une priorité à droite. Ça fait partie du feu, mais celui qui tourne à droite à le droit de tourner, et comme il n'a pas de panneau, c'est à lui de passer, c'est bizarre, parce-qu'on passe au feu vert en flèche, mais on doit laisser passer quand même. Personne, je passe. Je tourne à droite et puis on va se garer sur la droite, derrière les voitures en stationnement. J'arrête tout, je coupe le moteur.

Chantal :

Ça y est, je suis bien installée, je démarre le moteur. On va sortir du parking et puis

on va tourner à gauche sur la route. Personne à droite, personne à gauche, je peux démarrer. C'est bien dégagé, je peux rouler à cinquante. On va prendre à droite, rétroviseur, clignotant à droite, je ralentis et je tourne. Ici c'est très très large, tout droit. A droite, on dirait une voie mais je crois que c'est le parking. Il faut que je reste dans la voie où on est. Au rond-point, on va aller tout droit. Personne nulle part, je passe. C'est un tout petit rond-point, je reste dans l'alignement. Clignotant à droite et je sors. On continue. Il y a un virage à gauche et on va arriver sur un très grand rond-point. On va prendre la première à droite pour aller vers le centre-ville. Je vais m'arrêter à la ligne discontinue, c'est un cédez le passage, mais je préfère m'arrêter pour regarder à gauche et pour tourner, car c'est vraiment un virage en épingle. Personne à gauche, première et je tourne tout doucement. Ça passe effectivement le long du trottoir. Je lance la voiture et je roule à cinquante. Je reste dans la voie de droite, il y a une double voie. A côté de moi, tout le monde roule beaucoup plus vite. Le feu passe orange, je m'arrête avant le passage piétons. Les deux derniers véhicules à ma gauche sont passés carrément au rouge. Plus loin, je prendrai à gauche, direction LYON, il va donc falloir que je coupe les voies. Le feu passe au vert, je démarre. Je laisse passer les véhicules qui me dépassent, maintenant je mets mon clignotant à gauche et je vais dans la file complètement à gauche. Je ralentis et je m'arrête au feu rouge. Le feu passe tout de suite au vert, je démarre, en face les véhicules ont le feu rouge, je passe. Je lance la voiture, c'est limité à soixante-dix, je roule en quatrième. Le feu est vert, je me méfie, je passe. On va tourner à gauche, direction NANTUA. Rétroviseur, clignotant à gauche, personne à gauche, je vais dans la voie de gauche. Je m'arrête au feu rouge. Le feu passe au vert, je m'avance et je cède le passage aux deux voies qui viennent en face. Maintenant, je peux démarrer, j'accélère et je dégage l'intersection. C'est limité à cinquante, il y a deux petits ronds-points, je passe tout doucement et je continue tout droit. Maintenant c'est limité à soixante-dix, c'est très large, on va sortir de BOURG, je roule à quatre-vingts. Derrière moi, les voitures voudraient dépasser, ils attendent qu'il n'y ait personne en face. Ça y est, ils déboîtent. On arrive à un sommet de côte, il n'y a pas beaucoup de visibilité, je ralentis un peu. Personne, je peux y aller. On va tourner à droite pour prendre la rue qui mène au lotissement à gauche. Personne derrière, clignotant, je ralentis et je tourne. Cette petite route repasse par dessus la route nationale, je traverse, une priorité à droite, je regarde bien, et puis on va s'arrêter à droite dans cette rue déserte. J'immobilise la voiture et je coupe le moteur.

Stéphanie :

Nous allons démarrer, tourner sur le parking en face pour faire demi-tour. Rétroviseur, je démarre. Je regarde bien partout, je tourne à gauche. Pour aller sur le parking, je regarde en face. C'est un sens interdit, mais si il vient quelqu'un, il faut le laisser passer. Personne, je démarre. Je vais aller jusqu'à l'autre bout du parking. On va sortir à droite, personne n'arrive à gauche, je m'engage. Je vais tourner à gauche à l'intersection là-bas, rétroviseur, clignotant. Un cédez le passage, je m'arrête. On ne voit pas très bien avec les voitures en stationnement. Personne n'arrive, je démarre. Je vais tout droit, j'accélère. Pas de piétons, je roule. Je vais me déporter un peu pour les voitures en stationnement, je fais attention en croisant les voitures en face. Je suis la route prioritaire vers la gauche, personne au stop à droite, je passe. La route est très large, je reste quand même à droite. Là-bas, je vais tourner à gauche. Rétroviseur, clignotant à

gauche, je me place dans la voie du milieu. Ici, il faut que je guette bien à droite, car on voit les voitures au dernier moment dans le virage. Je m'arrête. Personne, je peux démarrer. J'accélère assez fort pour monter la côte, je reste à cinquante pour l'instant. Maintenant, c'est soixante-dix, j'accélère un peu, mais ça monte, elle n'y va pas. Il va falloir que je remette en troisième. Ça va mieux comme ça, j'accélère encore plus fort et je mets la quatrième. Maintenant, je peux rouler à quatre-vingts. Un camion vient de démarrer au stop à droite, je ralentis un peu. C'est bon, j'accélère. Je reste bien à droite pour croiser les voitures en face, et je peux rouler toujours à quatre-vingts. On rentre dans un village, je ralentis à cinquante. Des virages, je suis bien la forme de la route, je reste toujours à droite. On va tourner à droite après la maison, je ralentis, clignotant, je ralentis encore parce que ça tourne carrément à l'équerre. Une voiture arrêtée qui veut sortir, je fais attention, ça passe. Juste, mais ça passe. On continue tout droite maintenant, sur cette petite route. On est toujours dans le village, cinquante. Des priorités à droite, je regarde, rien, je passe. On va tourner à droite sur l'autre route pour partir sur SALINS. Une balise, je m'arrête. A gauche, avec le sommet de côte, on ne voit rien. Je démarre très vite, j'accélère, je passe bien mes vitesses. Quatrième, et je reste toujours à droite dans les courbes. Des voitures en face, ici on peut croiser facilement. On entre de nouveau en agglomération, cinquante. La route est très large maintenant, personne devant moi, des voitures en face de l'autre côté ne me gênent pas. Je reste à cinquante, bien à droite. Un grand virage, avec une intersection de plusieurs routes. Personne nulle part, je continue vers le centre-ville. Là par contre, c'est étroit. Un gros camion en face, je m'arrête. Il frôle carrément la voiture. Il est parti, je peux démarrer. Je fais attention de ne pas monter sur les trottoirs ici, c'est toujours étroit et les trottoirs sont très hauts. Des passages piétons, personne n'est engagé, je roule. Je vais tourner à droite là-bas vers les Salines, pour rentrer au point de départ. Je ralentis, je tourne. Virage à gauche, personne en face, je vais m'arrêter à droite après le bus. Rétroviseur, clignotant à droite, je serre bien à droite et j'immobilise la voiture.

Émilie :

Je vais sortir du parc à droite. J'avance jusqu'à la ligne du stop, je mets mon clignotant. Personne à gauche, je démarre. J'accélère, troisième. Je vais aller tout droit vers le centre-ville, je reste dans la voie de droite. Le feu est rouge, je m'arrête à la ligne, là, avant les feux. Le feu est vert, je démarre. Toujours centre-ville, je reste à droite. Un feu, il est rouge, la flèche pour aller tout droit est allumée, des voitures à gauche, je m'arrête. Le feu passe au vert, c'est bouché devant, j'attends. Là, je peux démarrer. Oh ! Qu'est-ce qui se passe ? (intervention en double commande pour le feu rouge) Je ne l'avais pas vu, il est passé vite. J'attends le feu vert. La flèche s'allume, toujours des voitures à gauche. Maintenant, je peux démarrer. Effectivement, on ne voit pas le feu, j'étais trop avancée. Il est vert, je démarre. Je suis les voitures, tout doucement dans cette petite rue. Je regarde bien partout, les trottoirs, les passages pour piétons, les voitures en stationnement. Là, il y a beaucoup de monde, ça roule tout doucement, là ça va. Je vais prendre direction SAINT-LAURENT, il faut aller dans la voie de gauche. J'attends la fin de la ligne continue, la voiture dans la file de gauche est assez loin, j'accélère pour passer devant. Là bas, il faut reprendre la voie de droite, personne à côté de moi, je serre à droite. C'est en face au rond-point, je m'arrête pour laisser la voiture sur l'anneau.

Maintenant je démarre, clignotant à droite, je quitte le rond-point. Le feu est vert, je reste dans cette voie, je passe, je m'engage sur le pont. Au petit rond-point, je vais prendre à gauche pour retourner vers le centre-ville. Personne à gauche, je m'engage. Clignotant à droite, je quitte le rond-point. C'est étroit, je roule doucement. Ici, il y a des travaux, avec le marquage, il faut rouler sur le trottoir. Maintenant, j'accélère, troisième. Je ralentis, c'est limité à trente, je freine pour le virage et à grande descente. Je m'engage sur le grand pont, troisième. Au rond-point, je tourne à droite, direction BOURG. Personne à gauche, je m'engage et je tourne à droite. J'accélère, on sort de la ville, je roule à soixante-dix. Des virages, à soixante-dix, ça passe. Au rond-point on continue tout droit, il est très large, personne à gauche, je fais bien le tour par la droite, clignotant à droite et je quitte. Là, c'est une double voie, c'est cent-dix, pour moi c'est cent. Ça descend, je passe la cinquième. Les voitures me dépassent, je roule bien à droite et je reste à cent. Je vais tourner à droite, direction LONS. Rétroviseur, clignotant à droite, je prends la petite voie à droite et je freine. Je peux tourner en troisième. Je passe avant la voiture qui vient en face. Je vais prendre après le virage à gauche, dans la petite route. Rétroviseur, clignotant, je me mets dans la voie du milieu. Je m'arrête pour laisser passer la voiture qui descend en face. Maintenant, je démarre, on va s'arrêter à droite sur le parking plus loin là-bas. Rétroviseur, je m'arrête sur le parking et je coupe.

Vanessa :

Ça y est, je suis bien installée, on va partir tout droit. Clignotant, personne, je démarre. On va tourner à droite sur le pont là-bas, un panneau qui me dit de céder le passage en face, personne, je passe. On tourne encore à droite pour longer la voie ferrée, je roule tout doucement, c'est étroit. On va reprendre à droite sur la nationale, on doit laisser le passage. Je m'arrête. Il faut que je fasse un démarrage en côte, frein à main. J'accélère, personne à gauche, je démarre. Troisième, au stop, je vais tourner à gauche sur SAINT-CLAUDE. Je m'arrête derrière le camion. Sur l'autre route, il y a beaucoup de monde qui passe. Le camion démarre, je m'avance à la ligne. Des voitures des deux côtés, je laisse passer. Ici, il va falloir que je m'engage dans la voie du milieu, car il y a une ligne continue qui les sépare, et il faut se rabattre ensuite. Ça y est, maintenant on peut y aller, je démarre. Je lance la voiture ici, dans le milieu. Personne dans mon rétroviseur à droite, clignotant, je me déporte dans la voie de droite. Je mets la cinquième, je roule à cent. Je reste bien à droite, les voitures me dépassent, même le camion. Je trouve qu'il passe bien près, je suis pourtant bien à droite. La voie se rétrécit, il faut que je ralentisse pour ce camion qui est toujours à côté de moi. On ralentit encore, on roule tout doucement car tout le monde doit s'engager au rond-point. Maintenant, c'est à moi, personne à gauche, je démarre, on va tout droit, je fais bien le tour par la droite. Clignotant à droite, on quitte le rond-point. J'accélère, je roule à soixante-dix ici. Maintenant on rentre en ville, je ralentis à cinquante. Troisième, c'est tout droit mais je reste à cinquante. Au rond-point, on va tourner à gauche direction MOREZ. Personne dans l'anneau, je démarre. File de gauche, maintenant, clignotant à droite, personne à côté, clignotant à droite et je quitte le rond-point. Je lance la voiture, je roule à cinquante. Au petit rond-point, on va aller tout droit pour aller en ville. Personne à gauche, je vais tout droit. Ici, c'est une zone trente, je reste en deuxième. Non, en fait, ça fait trop de bruit, je vais passer la troisième. Je vais tourner à gauche là-bas, je m'avance bien dans le virage

pour regarder à droite. Personne, je m'engage. Je roule bien à droite sur ce pont. Un virage à droite, et une très grande côte. Là, je reste bien à droite, je reste en deuxième et j'accélère assez fort parce que ça monte. En face, c'est interdit, je suis obligée de tourner à droite. Je roule tout doucement, c'est étroit avec les voitures en stationnement. Des piétons marchent le long du bord droit, il n'y a pas de trottoir, je m'écarte un peu. Une rue à gauche, la voiture s'arrête, je passe. Je me mets dans la voie du milieu et je m'arrête au feu rouge. Je tournerai ensuite à droite, direction GENEVE. Le feu est vert, je démarre, je vais tourner tout au bout pour reprendre la voie de droite. La voiture à ma gauche tourne en même temps que moi, elle reste dans la voie du milieu, je la dépasse par la droite. Le feu est rouge, la flèche clignotante est allumée. Pas de piéton, je m'engage. J'accélère, troisième. Le feu est vert, je reste en troisième et je passe. Maintenant, je roule à cinquante. Là, on est obligé de suivre la route vers la droite. Des voitures en stationnement, je vais tout doucement. Des travaux, le monsieur me fait signe de passer, je vais tout doucement, il y a des trous. Première pour traverser les travaux. Maintenant on peut rouler. Je vais tourner à gauche, je me mets dans la voie de gauche. Personne à droite, je passe. J'accélère, on va tourner à droite plus loin pour entrer sur le parking. Clignotant à droite, personne derrière, je tourne. Je vais m'arrêter là-bas à droite, le long du trottoir, ça ne gêne personne. J'arrête le moteur.

Pauline :

On va sortir du parking à droite. Je m'arrête à la ligne. Personne à gauche, je démarre. J'accélère, je roule à cinquante. Je vais prendre direction l'autoroute, je me place dès maintenant dans la voie de gauche. Le feu est rouge, je m'arrête à la ligne d'effet. Les véhicules de droite passent juste devant moi en tournant. Maintenant, ils sont arrêtés, le feu passe au vert, je démarre. Je continue dans cette voie de gauche, je suis le virage et je m'arrête au second feu. A gauche, les véhicules de la voie transversale passent devant moi, à ma droite, les véhicules avancent avec la flèche clignotante. Les voitures de gauche s'arrêtent, le feu passe au vert, je démarre. Je contrôle l'intersection en passant, personne, je peux y aller. Je serre bien à droite sur ce pont. Maintenant, je peux accélérer, des légères courbes, mais je peux rouler à cinquante. Je continue sur la droite en direction de l'autoroute, le feu est vert, je passe. On sort de l'agglomération, je roule à soixante-dix. Plusieurs courbes, très légères, on peut les prendre à la même vitesse. On rentre à nouveau en ville, je reviens à cinquante, la route est très large, droite, les trottoirs larges, tout est bien dégagé, je roule à cinquante quand même. Un rond-point, je m'arrête à la ligne pour laisser passer les voitures qui passent devant moi. Maintenant je peux y aller, le rond-point est large, je fais le tour quand même par la droite. Clignotant à droite et je quitte le rond-point. Toujours soixante-dix, je peux rouler en quatrième. Un autre rond-point, très large, personne engagé, je reste dans la voie de droite, clignotant et je quitte le rond-point. Ici, on est sur une double voie en sens unique, hors agglomération, je peux rouler à cent. Je lance la voiture et je peux mettre la cinquième. Une voiture me dépasse, je reste bien à droite. La chaussée se rétrécit, la voie de gauche disparaît, je ralentis et je roule à quatre-vingts. Je continue tout droit. A droite, un stop, les véhicules sont bien arrêtés, je peux y aller. Je relance la voiture à quatre-vingts. On va aller jusqu'au prochain village qui est à quatre kilomètres. Je reste toujours à quatre-vingts. Un camion là-bas, je reste assez loin derrière lui, je ne peux pas le dépasser, il roule trop vite. On est

à peu près à soixante-dix, ça va. Deux voitures me dépassent, elles dépassent le camion aussi. Je ralentis dans cette descente et dans ce virage à droite. Maintenant, je réaccélère, je me rapproche du camion. On rentre en agglomération, je ralentis, le camion lui n'a pas ralenti. Je vais tourner à droite dans la première rue, rétroviseur, clignotant à droite, je freine et je tourne. On va aller se garer sur le parking à gauche. Personne en face, personne derrière, clignotant et j'entre sur le parking à gauche. Je m'arrête le long à droite. Je coupe le moteur.

Jérôme :

C'est un piège, au bout, c'est une voie sans issue, on est dans le mauvais sens. Il va falloir que je fasse un demi-tour. Je démarre. Je vais avancer tout doucement en tournant à fond à gauche. Je traverse complètement la rue comme ça, maintenant, je contre-braque au dernier moment et je vais reposer le pneu au trottoir. Marche arrière, personne à droite, personne à gauche, je recule tout doucement et je braque à fond à droite. Je fais pareil derrière, je tourne un peu de l'autre côté et je touche tout doucement le trottoir. Première, je tourne à fond à gauche et je peux partir. Je vais tourner à droite, clignotant, personne à gauche, j'y vais. Je m'arrête à la ligne du stop. Je vais tourner à gauche pour rejoindre SAINT-CLAUDE. Je laisse passer le camion qui vient de droite, personne à gauche, je peux démarrer maintenant. Seconde et troisième. Je reste à cinquante jusqu'au panneau de sortie. Maintenant on sort, j'accélère. Une voiture me dépasse, je la laisse faire, je roule à quatre-vingts, je passe la cinquième. Je suis le camion jusqu'au virage là-bas, on ne peut pas dépasser avec la ligne. Je ralentis un peu pour le virage à gauche. Dans cette côte, je vais pouvoir dépasser le camion. Rétroviseur, il y a une voiture, mais je vais déboîter en premier. Je mets le clignotant à gauche, je roule le long de la ligne continue, maintenant, avec les doubles voies, je peux accélérer franchement et dépasser le camion. La voiture me suit un peu près. Maintenant, le camion est assez loin, clignotant à droite et je me rabats dans la file de droite. Je reste en quatrième, dans la côte, il vaut mieux, pour rouler à quatre-vingts. Si on passe la cinquième, la voiture n'a plus de force. Maintenant, on est dans la descente, je passe la cinquième. Je freine tout doucement pour bien rester à quatre-vingts. A gauche, le grand carrefour, des voitures s'engagent dans la voie du milieu pour s'insérer dans mon sens de circulation, je peux accélérer, les dépasser par la droite, elles ne me gênent pas. On arrive à un rond-point, on va toujours tout droit, personne, je prends la voie de droite, clignotant à droite et je quitte le rond-point. Je roule à soixante-dix, personne nulle part, il n'y a pas de danger. Ici, on entre en agglomération, je reviens à cinquante. C'est large, dégagé, je roule à cinquante quand même. Les voitures derrière trouvent ça bizarre, je respecte. Au rond-point, je prendrai à droite vers le centre-ville. Je laisse passer la voiture engagée à gauche, je peux y aller maintenant. Clignotant à droite et je quitte le rond-point. Je roule toujours à cinquante. Je vais prendre autres directions, je vais dans la voie du milieu. Clignotant à gauche, j'y vais. Je m'arrête un peu avant le feu rouge. Les voitures tournent devant moi pour aller vers le lotissement. Le feu passe au vert, personne en face, je démarre. Je roule tout doucement dans le virage. Maintenant, je peux accélérer dans ligne droite et sur le pont. Je vais tourner à droite aux feux, direction GENEVE. Le feu est rouge, la flèche clignotante est allumée, pas de piéton, je passe. Je roule toujours tout doucement, le feu est vert, je passe. Je vais tourner à gauche dans la première rue

pour rentrer sur le parking. Clignotant, je m'arrête, je laisse passer la voiture en face. Maintenant, je démarre et je vais me garer en marche avant entre ces deux voitures. Frein à main.

Alexis :

On va partir directement dans la rue en face, tout droit. Personne n'arrive, je quitte mon stationnement. Je roule tout doucement, c'est étroit et sinueux, au milieu des maisons. Au stop je tourne à droite. Je m'arrête. Clignotant. Avec le pont, on ne voit rien à gauche, par contre je vois dans la glace en face qu'il n'arrive personne, je démarre. A l'intersection, je suis la route prioritaire, je tourne à gauche. Personne à droite, personne en face, je passe. Des voitures en stationnement, rétroviseur, clignotant à gauche, je roule vers le milieu. Des voitures en face, ça passe, juste, mais ça passe. On va prendre à droite, un cédez le passage, je m'arrête pour les voitures. Maintenant, je démarre, clignotant et j'accélère. Au feu on va aller à gauche vers le centre-ville. Clignotant à gauche, file de gauche. J'arrête au feu rouge. Beaucoup de monde de l'autre côté, tout le monde passe au feu vert. Le feu est vert, je démarre, je vais tourner tout au bout. En face, ils sont au feu rouge, je passe devant eux. Je vais aller tout droit, je prends la voie du milieu, clignotant et j'accélère. Le feu est vert, je passe. On va tourner à gauche aux feux, rétroviseur, je vais dans la file de gauche. Le feu est vert, je m'engage, personne ne peut venir en face, je passe. Là, on va aller tout droit. Le feu est vert, je passe. La rue est très étroite, avec les voitures en stationnement, c'est juste. Mais on est en sens unique, personne ne peut venir en face, ça va. Je roule tout doucement tout le long de la rue. Pas de piétons, ça va. On continue tout droit, on sort de la ville. Je roule à quatre-vingts. Des virages pas trop prononcés, je reste à la même vitesse. Des voitures en face, je serre à droite, je peux rester à la même vitesse. Là, on va tourner à droite pour reprendre la nationale. Je m'arrête. C'est un cédez le passage, je laisse passer toute la file de voitures de gauche. Maintenant, je démarre. J'accélère, je roule à quatre-vingts. On entre en agglomération, je reviens à cinquante. C'est très large, pas de risque. On continue tout droit, maintenant on a une double voie, je reste à cinquante, les voitures me dépassent, je n'accélère pas. On va tourner à gauche là-bas pour rentrer au stade, clignotant, file du milieu. Je vais passer derrière la voiture, je peux passer sans m'arrêter. Là, on tourne à droite pour rentrer au point de départ. Une priorité à droite, personne, je passe. On va s'engager sur le parking à droite, clignotant, je vais me garer entre les deux voitures en marche avant. Je coupe le moteur.

Daniel :

On va reculer vers la droite pour quitter la place de stationnement. Personne, c'est bon, j'y vais. Maintenant, on va repartir en avant, on quitte le parc de stationnement et on tourne à gauche. Personne, je démarre. Je lance la voiture, c'est une grande ligne droite, personne, j'accélère. On va aller tout droit dans la rue en face, il y a un cédez le passage à l'intersection, je m'arrête parce qu'on ne voit pas bien. Personne à gauche, je laisse passer les voitures de droite. A droite plus rien, toujours personne à gauche, je démarre, j'accélère pour traverser l'intersection. C'est toujours tout droit, je roule à cinquante. Une file de voitures en stationnement à gauche, c'est assez large, de toute façon c'est en sens unique. Personne aux intersections, je continue. Je vais m'arrêter au stop. On continue tout droit, je laisse passer les voitures des deux côtés. Maintenant, je peux démarrer, là,

c'est plus étroit, avec les voitures en stationnement, je roule tout doucement. On va tourner à droite dans la petite rue. Je m'arrête avant de tourner parce que c'est vraiment très étroit, première, personne, j'y vais. On va tourner encore à droite au bout là-bas, au stop, deuxième et je m'arrête au niveau de la route. Clignotant, ici, ça ne peut venir que de gauche, je laisse passer tout le monde. Plus personne, je démarre assez rapidement, c'est une rue assez roulante. Deuxième, troisième, je reste à cinquante quand même, je vais tout droit, le feu est vert, je passe. Je continue tout droit le long du parc, je reste à cinquante. Au feu, on va tourner à gauche, clignotant, rétroviseur, je me place dans la voie du milieu. Je m'arrête un peu avant le feu, il est rouge. A ma droite, les voitures passent, elles ont le feu vert, en face aussi. Le feu passe au vert, je démarre. En face, les voitures ont le feu rouge, je passe. On va toujours tout droit, à l'intersection à droite personne, je continue, après le rond-point, on ira en face pour monter la côte. La voiture passe dans le rond-point, je m'engage derrière elle. Clignotant à droite, je quitte le rond-point et j'accélère pour montant la côte. Pas trop, virage à droite, je ralentis un peu, et je réaccélère maintenant après le virage. Au feu, on va tout droit. Il est vert, je me méfie, je passe. On sort de l'agglomération, j'accélère, je roule à quatre-vingts. Cinquième. On continue toujours tout droit au rond-point. Je ralentis, personne, je fais bien le tour par la droite. Clignotant à droite, je sors et j'accélère. Je ralentis pour le grand virage, maintenant je réaccélère et je lance la voiture. C'est une double voie, la vitesse est limitée à cent. J'accélère assez fort, parce que ça monte. Je vais rester en quatrième pour ne pas perdre l'allure. Maintenant, je peux passer la cinquième, je reste à cent. On va prendre la prochaine sortie à droite, les voitures sont en train de me dépasser à gauche, elles ne me gênent pas, je n'ai personne juste derrière moi, je mets déjà mon clignotant maintenant. Je prends la voie de décélération à pleine vitesse, maintenant, je freine et je descends mes vitesses. On va tourner à gauche sous le pont, personne à droite, personne à gauche, je passe, et on va s'arrêter à droite sur le parking à droite tout de suite. Clignotant à droite, j'entre sur le parking et j'arrête la voiture.

Serdal :

Je démarre. La voiture est dans le bon sens, on peut partir en avant, je tourne à gauche pour aller vers la sortie du parking. On va aller à gauche vers le centre-ville, je cède le passage des deux côtés. A droite, plus personne, à gauche un fourgon. Je laisse passer. Maintenant, je démarre, j'accélère et je roule à cinquante. Au rond point, on va prendre centre-ville, c'est à gauche. Personne n'est engagé, j'y vais. File de gauche. Clignotant à droite, personne, je quitte le rond-point. J'accélère, je roule bien à droite dans ces courbes pour croiser la voiture en face. On continue centre-ville, c'est à droite et ensuite à gauche. La voiture me laisse passer, j'ai la priorité. Clignotant à gauche et je reprends de l'autre côté. Je vais me déporter, il faut que je revienne dans la file de droite. Personne, je change de file au bout de la ligne continue. Le feu est rouge, je m'arrête. Les piétons passent, ils sont au feu vert. Notre feu passe au vert, le piéton recule, je démarre. On va tourner à droite, la flèche est allumée, je passe. J'accélère dans la ligne droite, je me déporte pour les voitures en stationnement, je ralentis un peu pour la voiture en face, je serre les voitures. Au feu on va tourner à gauche, clignotant, voie du milieu. Le feu est vert, il faut céder le passage en face. La voiture en face s'arrête, je passe. On est sur la rocade, j'accélère, on peut rouler à soixante-dix. Je passe la cinquième. Une double voie,

les voitures me dépassent. Au rond-point, on va tourner à gauche, clignotant, rétroviseur, je me place dans la voie de gauche et je ralentis. Une voiture est en train de quitter le rond-point, je peux passer, file de gauche. Maintenant, clignotant à droite, personne, je quitte le rond-point. J'accélère dans la ligne droite, cinquante. On va tourner à gauche aux feux pour aller dans le lotissement. Clignotant, voie du milieu. Je m'arrête un peu avant le feu. J'attends. Le feu passe au vert, je démarre. Ceux d'en face ont un feu rouge. J'accélère, on va aller tout droit en face, pour monter la côte. Des voitures en stationnement, je me déporte. Un petit rond-point, personne, je m'engage, clignotant à droite, je quitte le rond-point, et j'accélère pour monter la côte. Un virage, je reste bien à droite. Je réaccélère pour lancer la voiture et on va tourner à droite en haut là-bas pour entrer sur le parking. Clignotant à droite, je ralentis et je tourne. Je vais faire le tour du parking, il y a des voitures partout. Je continue. On va s'arrêter là, le long du trottoir, on ne gêne personne. Je coupe.

Laurent :

On va quitter le parking. On tourne à gauche, on prend la grande descente. Une voiture arrive à gauche, elle monte la côte, on laisse passer. Maintenant, on peut démarrer. Je traverse, je vais me placer bien à droite au bout de la rue. Je ne roule pas trop vite dans la descente, on continue dans la voie qui tourne à droite. Personne à gauche, j'accélère maintenant. Cinquante. Une rue arrive à droite en biais, je regarde, je m'engage dans la file de gauche, personne à côté de moi, maintenant que la ligne est discontinuée, je change de file et je prends la voie de droite. J'accélère, cinquante. Ici c'est très large, je roule. Des trottoirs, personne, des passages piétons, rien, des intersections avec des stops, personne, je continue. Au bout de la rue on va tourner à gauche, rétroviseur, clignotant à gauche, je me mets le long de l'axe médian, maintenant je prends la voie du milieu, sur les flèches qui tournent à gauche, je m'arrête à la ligne du stop. Là, il faut aller s'engager dans la voie du milieu, c'est une voie de stockage, et reprendre la voie de droite. On est dans un sommet de côte, on ne voit pas grand-chose. Des voitures arrivent à gauche, j'attends. Une voiture arrive à droite et tourne à gauche, elle tourne juste devant moi, je laisse passer. Maintenant, personne, je démarre et je m'engage dans la voie du milieu. Je roule tout doucement dans cette voie, rétroviseur, je laisse passer la voiture qui est à ma droite, clignotant à droite et maintenant j'accélère, je reprends la voie de droite. Je ne roule pas trop vite dans la descente, je reste en deuxième. On va aller tout droit aux feux, il faut prendre la voie du milieu. Il y a des fourgons en stationnement à droite, je me déporte. C'est le jour du marché, il y a des piétons partout. Je m'arrête pour laisser passer. Il n'y a pas de passage, mais les gens traversent ici. Ils sont chargés. D'autres arrivent à gauche, on attend. Les voitures de gauche s'engagent quand même, elles forcent. Maintenant, on peut y aller, le piéton a l'air de vouloir nous laisser passer, on y va tout doucement. Le feu est rouge, je m'arrête avant le passage piétons. Les piétons en profitent pour traverser dans les deux sens. Le feu passe au vert, les piétons continuent à passer, on attend. Maintenant, on peut démarrer, j'y vais. Le feu passe orange, mais bon, je continue. On va prendre direction CHALON en face, dans le virage, je reste dans la voie de droite. Le feu est vert, personne nulle part maintenant, je continue. J'accélère, je lance la voiture et je roule à cinquante. On va tourner à gauche, là-bas en direction du stage. Rétroviseur, clignotant à gauche, je m'arrête et je laisse passer la

voiture en face. Je démarre maintenant, je lance la voiture dans la ligne droite, des voitures en stationnement à gauche, personne en face, je roule à cinquante. Priorité à droite, je ralentis, une voiture arrive, j'ai le temps de passer, j'accélère. On va tourner à gauche pour entrer sur le parking, clignotant et j'y vais.

ANNEXE 7 : Dossier d'étude de cas d'accident.

La restitution des sous-groupes de travail devrait faire apparaître la production des participants AAC beaucoup plus riche, plus approfondi que celle des jeunes en formation traditionnelle.. Nos hypothèses préfigurent des jeunes sensibilisés aux notions de sécurité, de risque, capables de comprendre rapidement la genèse d'un accident et de nous dire : « dans telle situation, on aurait dû faire ça... dans telle autre, il aurait été préférable que le conducteur se comporte de telle et telle façon, ça aurait eu telle incidence... et l'accident aurait été évité ».

Grille d'analyse « Cas d'accident ».

Pour procéder à l'analyse des productions, nous serons particulièrement attentif :

- A la pertinence des facteurs d'accident retenus, à la façon dont les jeunes expliquent en quoi un élément a pu jouer dans la production de l'accident.

- Nous nous attacherons à la manière dont ils vont construire le scénario, comment ils voient l'imbrication des facteurs dans la survenue de l'accident, car, finalement, c'est à ce moment là qu'ils nous diront : dans ce cas, à ce moment précis, moi, j'aurais plutôt fait comme ça.

- Enfin, nous détaillerons finement leurs propositions qui devraient nous confirmer ou pas qu'ils portent un regard distancié sur la circulation et la sécurité routières.

LA VOITURE A CHASSE, JE N'AI RIEN PU FAIRE

Dimanche après-midi, vers 16 h 40, entre SALON et CORNILLON, la R5 Alpine conduite par Mr L, 19 ans fait une sortie de route dans un vi-rage en S.

«Après la ligne droite, le premier a bien passé mais le deuxième, je sais pas ce qui a eu à la voiture, mais elle est partie de l'arrière».

Il ne connaissait pas bien la route, la R5 était à son père, et il roulait à plus de 110km/h....

Pourtant, les virages étaient annoncés par signa-lisation et les occupants du véhicule bien que revenant de la fête de SALON n'étaient pas alcoolisés. Après avoir percuté un muret et fait un tonneau, la R5 s'est immobilisée dans un champ. Les quatre occu-pants non ceinturés sont tous dans un état grave.

LA VOITURE A CHASSE, JE N'AI RIEN PU FAIRE

FICHE HOMME

CONDUCTEUR

Véhicule A

Age : 19ans.

Profession : chômeur.

Sexe : homme.

Situation familiale : célibataire.

Permis : 1 an.

Antécédents : un "accrochage".

Motif trajet : se rendait chez son oncle à Cornillon.

Présence passagers : 3 amis du conducteur..

Connaissance trajet : pas vraiment.

Alcoolémie : non.

Ceinture : non.

LA VOITURE A CHASSE, JE N'AI RIEN PU FAIRE

FICHE VEHICULE

Propriétaire : le père du conducteur.

Date de première mise en circulation: 19/07/82.

Identification : Renault R5 Alpine Turbo.

Couleur rouge.

Puissance réelle :115 CV.

Kilométrage : 31.588 km.

Véhicule acheté : d'occasion en décembre 1984.

Aspect général : pas de particularités.

Pneus : pressions sur lieux d'accidents

avant gauche = 1,75,

avant droit = /,

arrière gauche =1,8,

arrière droit =1,2,

Tubeless.

Pression constructeur

Avant = 2,0,

Arrière = 2,2.

Freins : R.A.S.

Suspension : R.A.S.

LA VOITURE A CHASSE, JE N'AI RIEN PU FAIRE

FICHE ENVIRONNEMENT

INFRA STRUCTURE

Lieu Commune : Cornillon

N° et type de route : CD.15 PK. 4.550

Conditions

Luminosité : jour

Météo soleil

Etat surface : sec

Intensité trafic : moyen

ITINERAIRE D'APPROCHE

Zone signalée par un panneau 200m avant le "S".

CARACTERISTIQUES DE LA ZONE D'ACCIDENT

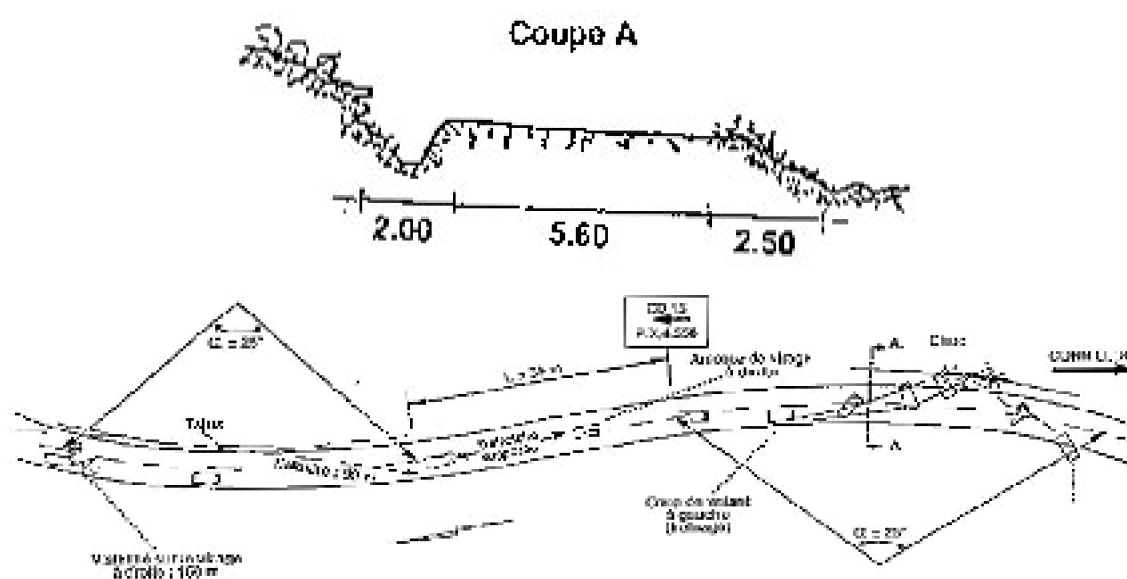
Visibilité : Restreinte par un talus. La vue sur le tracé d'ensemble du "S" est tardive (au moment où l'on amorce le premier virage à gauche).

Chaussée Largeur de 5,60 m à 6,00 m.

Marquage axial discontinu.

Revêtement médiocre.

Accotements : Pas d'accotements - Muret à gauche et champs à droite.



ANNEXE 8 : Etude de cas jeunes en formation traditionnelle.

Fiche numéro 1 : Marjolaine, Clément, Evan. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Homme jeune, 19 ans, un an de permis de conduire.

Chômeur.

Célibataire.

Antécédent : un accrochage.

Vitesse : 110 km/heure.

Ne porte pas la ceinture.

Véhicule :

Renault R5 Alpine Turbo en bon état.

Pressions des pneus insuffisantes.

Environnement :

Un seul panneau « double virage dangereux ».

Jour, beau temps, soleil, route sèche, trafic moyen.

Talus.

Peu de visibilité.

Chaussée étroite, mauvais revêtement.

Mur au bord de la route.

Scénario :

Quatre jeunes à bord d'une voiture puissante arrivent sur un double virage annoncé par un seul panneau. La vitesse est supérieure à 110 kms/heure.

Le conducteur de 19 ans prend bien le premier virage, mais au suivant la voiture dérape et il perd le contrôle. Il touche le muret à gauche, traverse la route et finit la course dans le champ à droite.

Les quatre occupants sont blessés gravement.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Faire plus d'heures dans les auto-écoles.

Que les parents montrent l'exemple.

Rouler moins vite.

Véhicule :

Vérifier la pression des pneus.

Mettre la ceinture.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage.

Installer des bandes sonores.

Fiche numéro 2 : Marie, Charly, Yoann, Coline. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Le conducteur a 19 ans et un an de permis de conduire.

Il est célibataire, sans emploi.

Il a eu un accrochage précédemment.

Il ne connaissait pas bien le trajet.

Il roulait à 110 km/heure en entrant dans le virage.

Il ne portait pas la ceinture ni ses trois copains qui l'accompagnaient non plus.

Véhicule :

Le conducteur est au volant d'une Renault R5 Alpine Turbo qui appartient à son père. Ce véhicule est en bon état, mais la pression des pneus est insuffisante.

Environnement :

Le conducteur arrive sur un virage en « S » signalé 200 m avant par un panneau « double virage dangereux ».

C'est le jour, il fait beau, il y a peu de circulation.

Un talus gêne un peu la visibilité.

La ligne médiane est discontinue.

Scénario :

Un dimanche dans l'après-midi quatre jeunes venant d'une fête se rendent chez l'oncle du conducteur. La route est sèche mais le revêtement est mauvais. Le conducteur a une voiture puissante entre les mains et roule trop vite pour la configuration des lieux (110 kms/heure). Le conducteur n'a pas vu le panneau qui annonçait le danger et il a été surpris par le deuxième virage qui tournait à droite, il a viré et freiné et la voiture a

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

chassé. Il a certainement contre-braqué trop fort et s'est retrouvé à gauche de la route dans le muret.

Les quatre occupants sont tous blessés.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Rouler moins vite.

Faire un stage sur piste pour apprendre à contre-braquer et à maîtriser un dérapage.

Véhicule :

Mettre un témoin qui s'allume quand un pneu est dégonflé.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Limitier la vitesse à 70 Kms/heure. Installer des bandes sonores avant le virage.

Fiche numéro 3 : Virginie, Saïda, Cyril, Yves. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Jeune homme de 19 ans ayant un an de permis de conduire.

Célibataire sans emploi.

Vitesse : 110 km/heure.

Ne porte pas la ceinture.

Véhicule :

Renault R5 Alpine Turbo en bon état.

Un pneu dégonflé.

Environnement :

Un panneau « double virage dangereux » 200m avant.

Talus.

Peu de visibilité.

Chaussée en mauvais état.

Scénario :

Quatre jeunes reviennent de la fête à bord d'une voiture puissante. L'ambiance à l'intérieur est joyeuse. Le conducteur ne s'aperçoit pas qu'il aborde un virage trop vite (110 kms/heure). Il perd le contrôle de son véhicule qui traverse la route, et va heurter un muret à gauche. Les quatre occupants sont blessés gravement.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Rouler moins vite.

Véhicule :

Vérifier la pression des pneus.

Environnement :

Élargir la route, enlever le muret.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage.

Fiche numéro 4 : Mohamed, Arnaud, Pierre, Éric. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Jeune, 19 ans, pas d'expérience.

A déjà eu un accrochage.

Vitesse : au moins 110 kms/heure, sûrement beaucoup plus.

Ne porte pas la ceinture.

Véhicule :

Pneus dégonflés.

Environnement :

Un seul panneau.

Talus, visibilité restreinte.

Mauvais revêtement.

Scénario :

Quatre jeunes à bord d'une voiture puissante reviennent d'une fête. Ils roulent certainement très très vite pour essayer le véhicule que le père leur a prêté.

En arrivant dans un double virage, le conducteur ne peut maîtriser sa voiture, dérape et il perd le contrôle. Il y a un muret à gauche, la voiture le heurte violemment et les quatre occupants sont blessés gravement.

Propositions :

Conducteur :

Apprendre à rouler vite dans les auto-écoles, à faire des dérapages et à les rattraper.

Véhicule :

Vérifier la pression des pneus.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Enlever le talus.

Fiche numéro 5: Denis, Adeline, Xavier, Marion. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Vitesse : 110 km/heure.

Ne porte pas la ceinture.

Véhicule :

Pressions des pneus insuffisantes.

Environnement :

Un seul panneau « double virage dangereux ».

Route sèche, trafic moyen.

Talus.

Peu de visibilité.

Chaussée étroite, mauvais revêtement.

Mur au bord de la route.

Scénario :

Quatre jeunes à bord d'une voiture puissante reviennent d'une fête et se rendent chez l'oncle du conducteur. Ils rient, plaisantent, le conducteur est distrait. Ils arrivent sur un double virage annoncé par un seul panneau. La vitesse est supérieure à 110 kms/heure.

Le conducteur de 19 ans freine, mais trop tard et pas suffisamment. La voiture dérape et il perd le contrôle. Il touche le muret à gauche, traverse la route et finit la course dans le champ à droite. Les quatre occupants sont blessés.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Apprendre à conduire à l'école, comme ça on pourrait faire plus d'heures car ce serait gratuit.

Apprendre plus à manipuler la voiture pour pouvoir s'en sortir dans des conditions comme ça.

Véhicule :

Vérifier la pression des pneus.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage.

Installer des bandes sonores.

Adoucir les virages.

Mettre une limitation de vitesse à 70 kms/heure.

Enlever le muret. Faire des accotements assez larges.

Fiche numéro 6 : Christophe, Cédric, Yann, Mélodie. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Jeune, 19 ans, un an de permis de conduire.

Chômeur.

Célibataire.

Déjà un accident.

Vitesse : 110 km/heure.

Ne porte pas la ceinture.

Véhicule :

Renault R5 Alpine Turbo en bon état.

Pressions des pneus insuffisantes.

Environnement :

Un seul panneau « double virage dangereux ».

Talus, peu de visibilité.

Chaussée étroite, mauvais revêtement.

Mur au bord de la route.

Scénario :

Quatre jeunes à bord d'une voiture puissante arrivent sur un double virage annoncé par un seul panneau. La vitesse est supérieure à 110 kms/heure.

Le conducteur de 19 ans prend bien le premier virage, mais au suivant la voiture dérape et il perd le contrôle. Il touche le muret à gauche, traverse la route et finit la course dans le champ à droite.

Les quatre occupants sont blessés gravement.

Propositions :

Conducteur :

Faire plus d'heures et rouler moins vite en leçon dans les auto-écoles.

Que les parents montrent l'exemple.

Véhicule :

Vérifier la pression des pneus.

Mettre la ceinture.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage.

Installer des gendarmes couchés

Mettre de balises lumineuses..

Fiche numéro 7 : Denis, Ludovic, Anne-Virginie. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Le conducteur a 19 ans et un an de permis de conduire.

Il est célibataire.

Il a eu un accrochage précédemment.

Il ne connaissait pas bien le trajet.

Il roulait à 110 km/heure en entrant dans le virage.

Véhicule :

La Renault R5 Alpine Turbo appartient à son père.

Véhicule est en bon état, mais la pression des pneus est insuffisante.

Environnement :

Le conducteur arrive sur un virage en « S » signalé 200 m avant par un panneau « double virage dangereux ».

C'est le jour, il fait beau, il y a peu de circulation.

Un talus gêne un peu la visibilité.

La ligne médiane est discontinue.

Scénario :

Un dimanche dans l'après-midi quatre jeunes venant d'une fête se rendent chez l'oncle du conducteur. La route est sèche mais le revêtement est mauvais. Le conducteur est au volant de la voiture de son père, puissant, et roule trop vite pour la configuration des lieux (110 kms/heure). Le conducteur n'a pas fait attention au panneau qui annonçait le danger et il a été surpris par le deuxième virage qui tournait à droite, il a viré et freiné et la voiture a chassé. Il a heurté le muret à gauche.

Les quatre occupants sont tous blessés.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes pendant deux ans après le permis.

Rouler moins vite.

Faire un stage sur piste pour apprendre à maîtriser un dérapage.

Véhicule :

Mettre un témoin qui s'allume quand un pneu est dégonflé.

Environnement :

Mettre une ligne continue.

Limiter la vitesse à 70 Kms/heure. Installer des bandes sonores avant le virage.

Fiche numéro 8 : Alexis, Mathias, Audrey, Aurélie. Formation traditionnelle.

Facteurs :

Conducteur :

Un an de permis de conduire.

Il a eu un accrochage précédemment.

Il ne connaissait pas bien le trajet.

Il roulait à plus de 110 km/heure en entrant dans le virage.

Véhicule :

Véhicule puissant.

Véhicule est en bon état.

Environnement :

Le conducteur arrive sur un virage en « S ».

Un talus gêne la visibilité.

La ligne médiane est discontinue.

Scénario :

Un dimanche dans l'après-midi quatre jeunes venant d'une fête se rendent chez l'oncle du conducteur. Le conducteur n'a pas fait attention au panneau qui annonçait le danger et il a été surpris par le deuxième virage qui tournait à droite, il a viré et freiné et la voiture a chassé. Il roulait trop vite, à plus de 110 kms/heure.

Les quatre occupants sont tous blessés.

Propositions :

Conducteur :

Rouler moins vite.

Mettre la ceinture pour ne pas être blessé.

Véhicule :

Vérifier les pneus.

Environnement :

Mettre une ligne continue, ça fait ralentir quand-même.

Limiter la vitesse à 70 Kms/heure.

ANNEXE 9 : Etude de cas jeunes formation A.A.C.

Fiche numéro 9 : Kévin, Nicolas. AAC.

Facteurs :

Homme : jeune, 19 ans, un an de permis de conduire : inexpérimenté dans la conduite en général, la conduite d'un véhicule puissant en particulier, inexpérimenté dans la conduite d'un véhicule chargé.

Antécédent : un accrochage.

Trajet : pas connu.

Vitesse : 110 km/heure au moins.

Ne portent pas la ceinture.

Inattentif.

Véhicule : Renault R5 Alpine Turbo : puissant.

pressions des pneus insuffisantes.

Environnement :

1,8 km de tracé facile avant le virage en « S ».

Zone signalée par un panneau « double virage dangereux » 200 m avant le « S ».

Visibilité restreinte par un talus.

Chaussée large, marquage discontinu, revêtement médiocre.

Pas d'accotement, muret à gauche.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON. Il fait beau, le trafic est faible, la route est sèche, néanmoins le revêtement est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, il est donc inexpérimenté. Le véhicule, appartenant à son père, une renault 5 Alpine Turbo, puissante, est chargé, quatre personnes à bord, il n'a pas l'habitude de conduire un véhicule chargé.

Il arrive beaucoup trop vite dans ce virage (vitesse supérieure à 110 km / heure).

Il arrive à négocier le premier virage à gauche en freinant et en ralentissant son allure. Il est surpris par le second virage à droite. Il freine encore, car ça va encore trop vite, tourne le volant à droite pour prendre le virage à droite. Il sent à ce moment-là la voiture qui part de l'arrière vers la gauche. Il freine alors encore plus fort et donne en grand coup de volant à gauche.

Il se produit dans ce véhicule un transfert des masses important. Le freinage violent renvoie tout le poids, véhicule/passagers, vers l'avant, le coup de volant à gauche non maîtrisé car donné comme un réflexe a pour effet de bousculer les occupants non ceinturés, de les projeter contre la paroi droite du véhicule. A ce moment-là, tout le poids véhicule/passagers est transféré sur la roue avant droite.

Le pneu éclate, déséquilibrée la voiture part en tête-à-queue et va heurter le muret à gauche. La voiture est projetée dans l'autre sens, traverse la route, et va s'immobiliser dans un champ.

Les quatre occupants sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Maximum deux jeunes dans un véhicule.

Apprendre la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge.

Augmenter le volume de formation pratique.

Diffuser à grande échelle les enquêtes REAGIR, simplifiées et rendues anonymes.

Faire des enquêtes comme ça à l'auto-école.

Véhicule :

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Mettre un voyant qui s'allume lorsque l'on n'a pas sa ceinture de sécurité.

Installer un système qui empêche le véhicule de démarrer lorsque l'on n'a pas sa ceinture.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Mettre un balisage de virage comme dans les montagnes (chevrons bleus).

Casser la grande ligne droite avant les virages en faisant des chicanes.

Installer des bandes sonores avant le virage.

Installer une limitation de vitesse qui s'allume quand on aborde le virage trop vite.

Fiche numéro 10 : Henri, Patricia, Anne, Mélissandre. AAC.

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Facteurs :

Homme : jeune, 19 ans, un an de permis de conduire : inexpérimenté.

Sans emploi : certainement des soucis.

Célibataire : insouciant des risques.

Antécédent : un accrochage.

Trajet : pas vraiment connu.

Vitesse : 110 km/heure au moins à l'entrée du virage.

Ne porte pas la ceinture, les trois autres occupants non plus.

Véhicule chargé : présence de trois passagers, amis du conducteur. On peut supposer que le jeune conducteur était inexpérimenté dans la conduite d'un véhicule chargé et d'autre part qu'il devait régner dans la voiture une atmosphère festive.

Véhicule : Renault R5 Alpine Turbo : puissant.

Appartient au père du conducteur.

Bon état général mais pressions des pneus insuffisantes et déséquilibrées.

Environnement :

4,5 Kms de tracé sinueux puis 1,8 km de tracé facile avant le virage en « S ».

Zone signalée par un panneau « double virage dangereux » 200 m avant le « S ».

Jour, beau temps, soleil, route sèche, trafic moyen.

Visibilité restreinte par un talus.

Vue sur le tracé d'ensemble du « S » tardive.

Chaussée large : 6 m, marquage axial discontinu, revêtement médiocre.

Pas d'accotement, muret à gauche et champs à droite.

Scénario : Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON. Il fait beau, le trafic est faible, la route est sèche, néanmoins le revêtement est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, il est donc inexpérimenté. Le véhicule, appartenant à son père, une Renault 5 Alpine Turbo, puissante, est chargé, quatre personnes à bord, il n'a pas l'habitude de conduire un véhicule chargé. Ils circulent dans une zone difficile : 4,5 Kms de tracé sinueux. On peut penser que, vu la difficulté, le conducteur est assez attentif et qu'il adapte son allure à l'environnement.

Sorti de cette zone difficile se présente 1,8 Km de tracé facile avec une grande ligne droite. Que s'est-il passé ? Jeune, ambiance festive, trois amis dans la voiture, un véhicule puissant, on peut penser que le conducteur s'est libéré dans cette zone et a accéléré franchement. A combien ? « Allez, montre-nous à combien elle va la voiture de ton père ! » Une vitesse très élevée, l'attention qui se relâche dans un parcours facile, l'ambiance joviale, le plaisir de conduire, de rouler vite...

En arrivant sur le double virage, le conducteur a-t-il vu le panneau qui annonçait le danger ? On peut penser que non. Quoiqu'il en soit, il arrive beaucoup trop vite dans ce virage (vitesse supérieure à 110 kms/heure).

Il a peut-être aussi été ébloui par le soleil couchant: le 24 Février à 16h40, le soleil à ras du sol, caché par le talus, réapparaît en sortie du premier virage et surprend complètement le conducteur.

Il arrive à négocier le premier virage à gauche en freinant et en ralentissant son allure. Il est surpris par le second virage à droite. Il freine encore, car ça va encore trop vite, tourne le volant à droite pour prendre le virage à droite. Il sent à ce moment-là la voiture qui part de l'arrière vers la gauche. Il freine alors encore plus fort et donne un grand coup de volant à gauche.

Il se produit dans ce véhicule un transfert des masses important. Le freinage violent renvoie tout le poids, véhicule/passagers, vers l'avant, le coup de volant à gauche non maîtrisé car donné comme un réflexe a pour effet de bousculer les occupants non ceinturés, de les projeter contre la paroi droite du véhicule. A ce moment-là, tout le poids véhicule/passagers est transféré sur la roue avant droite. Quelle était la pression de cette roue ? On ne sait pas puisqu'elle est crevée. Soit elle a éclaté à ce moment-là, soit toute la pression est partie car il s'agit d'un pneu sans chambre : il peut sous l'effet de la vitesse s'écarter de la jante et perdre tout l'air d'un coup.

Déséquilibrée la voiture part en tête-à-queue et va heurter le muret à gauche (le pneu avant droit a peut-être éclaté en touchant le muret). La voiture est projetée dans l'autre sens, traverse la route, et va s'immobiliser dans un champ.

Les quatre occupants sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Sanctionner plus sévèrement la vitesse et le défaut de ceinture.

Maximum deux jeunes dans un véhicule.

Apprendre la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge.

Sensibiliser les jeunes sur le risque routier dans tous les secteurs de la vie : éducative, associative, économiques, politiques...

Réformer l'enseignement au permis de conduire : exiger des attitudes de sécurité et de prise en compte des autres.

Prise en charge par l'État de la formation au permis de conduire. Augmenter le volume de formation pratique.

Généraliser la formation aux risques par des démarches comme celle-ci : enquête d'accident.

Diffuser à grande échelle les enquêtes REAGIR, simplifiées et rendues anonymes.

Sensibiliser les parents pour qu'ils reprennent en main l'éducation des enfants,

notamment dans le domaine de la sécurité routière.

Qu'ils montrent déjà l'exemple quand ils sont avec les enfants.

Vulgariser la démarche de conduite commentée.

Véhicule :

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Installer comme aux Etats-Unis des ceintures de sécurité automatiques : elles se mettent toutes seules lorsqu'on ferme la porte.

Mettre un voyant qui s'allume lorsque l'on n'a pas sa ceinture de sécurité.

Installer un système qui empêche le véhicule de démarrer lorsque l'on n'a pas sa ceinture.

Environnement :

Supprimer le muret.

Supprimer les virages.

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Mettre un balisage de virage comme dans les montagnes (chevrons bleus).

Limiter la vitesse à 70 Kms/heure.

Casser la grande ligne droite avant les virages en faisant des chicanes.

Installer des bandes sonores avant le virage.

Installer une limitation de vitesse qui s'allume quand on aborde le virage trop vite.

Fiche numéro 11 : Grégory, Alexis, Adeline, Manon. AAC.

Facteurs :

Homme :

Il était fatigué, il revenait d'une fête, après, la vue est diminuée.

Inexpérience : il a un an de permis.

Peu de connaissance de la voiture : elle est à son père.

Il a déjà eu un accrochage, on pense qu'il ne fait pas assez attention.

Trajet pas connu.

Il roulait trop vite : à 110 kms/heure en arrivant dans le virage.

Véhicule :

Le véhicule était assez vieux, il était de 1982.

Environnement :

Visibilité restreinte à cause du talus.

Le revêtement de la route est médiocre.

Scénario :

Samedi soir il avait fait la fête, il était rentré vers 6 heures du matin. Il avait fait une soirée bien arrosée, après, il s'était levé vers les 10 heures, donc il n'avait pas beaucoup dormi, il était fatigué. Il avait fait de la route pour aller chercher ses copains, en allant il avait mis la musique fort, ils se sont disputés dans la voiture avec ses copains, ça l'a perturbé. Ses copains lui ont fait remarquer qu'il n'allait pas assez vite, comme il a été vexé, il a accéléré et il n'a pas fait attention aux panneaux, et puis il a foncé dans le muret.

Propositions :

Conducteur :

Réduire la vitesse.

Mettre la ceinture.

Véhicule :

Voiture en meilleur état.

Environnement :

Refaire la chaussée.

Supprimer les virages.

Mise en place d'accotements.

Supprimer le muret.

Supprimer le talus.

Mettre en place des panneaux lumineux dans le virage.

Fiche numéro 12 : Clarisse, Frédéric, Julien, Marie. AAC.

Facteurs :

Homme :

Il était fatigué, il revenait d'une fête.

Inexpérience : il a un an de permis.

Peu de connaissance de la voiture : elle est à son père.

Il a déjà eu un accrochage, on pense qu'il ne fait pas assez attention.

Méconnaissance du trajet.

Il roulait trop vite : à 110 kms/heure en arrivant dans le virage.

Véhicule :

Le véhicule était assez vieux, il était de 1982.

Mal entretenu, pneus dégonflés et déséquilibrés, 1,8 d'un côté et 1,2 de l'autre, au lieu de 2,2.

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Environnement :

Sinueux, avec possibilité d'aller vite avant les virages.

Visibilité restreinte à cause du talus.

Le revêtement de la route est médiocre.

Scénario :

Il était fatigué, il avait passé une nuit blanche, il prend sa voiture, avec trois copains, il va à la fête. La voiture est en mauvais état, pas entretenue, c'est pas un souci pour lui. Il roule, il est distrait, il est surpris par le virage, il donne un coup de frein et il perd le contrôle de la voiture et va heurter un muret. Ils sont blessés tous les quatre. A notre avis, il y avait de l'alcool aussi. On nous dit qu'il n'y en a pas, mais même si l'alcootest est négatif, ils ont peut-être bu un ou deux verres. On sait qu'avec deux verres, le temps de réaction est multiplié par deux. Donc, ça a peut-être joué.

Propositions :

Conducteur :

Se reposer avant de prendre la route.

Une meilleure formation pour déceler les risques, la sienne n'a pas l'air d'avoir été bonne. En pratique aussi, s'il n'a pas fait la conduite accompagnée, s'il a juste fait son permis comme ça. Même si on a de mauvais réflexes, avec la conduite accompagnée, on a plus de pratique, on sait quand même mieux tenir une voiture que ceux qui ont fait les heures de permis.

Véhicule :

Adapter les voitures à ce qu'elles aillent moins vite.

Entretien du véhicule.

Vérifier la pression des pneus.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Refaire un virage avant.

Mettre des dos d'âne.

Plus de balisage.

Fiche numéro 13 : Sandrine, Gauthier, Pascal. AAC.

Facteurs :

Homme :

Jeune, 19 ans, un an de permis de conduire : inexpérimenté.

Antécédent : un accrochage.

Trajet : pas vraiment connu.

Vitesse : 110 km/heure au moins à l'entrée du virage.

Ne porte pas la ceinture, les trois autres occupants non plus.

Véhicule chargé : présence de trois passagers, amis du conducteur. On peut supposer que le jeune conducteur était inexpérimenté dans la conduite d'un véhicule chargé et d'autre part qu'il devait régner dans la voiture une atmosphère festive.

Véhicule :

Renault R5 Alpine Turbo : puissant.

Appartient au père du conducteur.

Bon état général mais pressions des pneus insuffisantes et déséquilibrées.

Environnement :

4,5 Kms de tracé sinueux puis 1,8 km de tracé facile avant le virage en « S ».

Zone signalée par un panneau « double virage dangereux » 200 m avant le « S ».

Visibilité restreinte par un talus.

Vue sur le tracé d'ensemble du « S » tardive.

Chaussée large : 6 m, marquage axial discontinu, revêtement médiocre.

Pas d'accotement, muret à gauche et champs à droite.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON. Le revêtement est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, il est donc inexpérimenté. Le véhicule, appartenant à son père, une renault 5 Alpine Turbo, puissante, est chargé, quatre personnes à bord, il n'a pas l'habitude de conduire un véhicule chargé. Ils circulent dans une zone difficile : 4,5 Kms de tracé sinueux. On peut penser que, vu la difficulté, le conducteur est assez attentif et qu'il adapte son allure à l'environnement.

Sorti de cette zone difficile se présente 1,8 Km de tracé facile avec une grande ligne droite.

Les passagers demandent au conducteur de rouler plus vite, lequel s'exécute.

Il arrive beaucoup trop vite dans ce virage (vitesse supérieure à 110 kms/heure).

Il a peut-être aussi été ébloui par le soleil couchant: le 24 Février à 16h40, le soleil à ras du sol, caché par le talus, réapparaît en sortie du premier virage et surprend complètement le conducteur.

Il arrive à négocier le premier virage à gauche en freinant et en ralentissant son allure. Il est surpris par le second virage à droite. Il freine encore, car ça va encore trop vite, tourne le volant à droite pour prendre le virage à droite. Il sent à ce moment-là la voiture qui part de l'arrière vers la gauche. Il freine alors encore plus fort et donne en grand coup de volant à gauche.

Il se produit dans ce véhicule un transfert des masses important. On ne connaît pas la pression de la roue puisqu'elle est crevée. Elle a peut-être éclaté à ce moment-là.

Déséquilibrée la voiture part en tête-à-queue et va heurter le muret à gauche (le pneu avant droit a peut-être éclaté en touchant le muret). La voiture est projetée dans l'autre sens, traverse la route, et va s'immobiliser dans un champ.

Les quatre occupants sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Sanctionner plus sévèrement la vitesse et le défaut de ceinture.

Maximum deux jeunes dans un véhicule.

Apprendre la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge.

Sensibiliser les jeunes sur le risque routier dans tous les secteurs de la vie : éducative, associative, économiques, politiques...

Réformer l'enseignement au permis de conduire : exiger des attitudes de sécurité et de prise en compte des autres.

Prise en charge par l'État de la formation au permis de conduire. Augmenter le volume de formation pratique.

Généraliser la formation aux risques par des démarches comme celle-ci : enquête d'accident.

Diffuser à grande échelle les enquêtes REAGIR, simplifiées et rendues anonymes.

Sensibiliser les parents pour qu'ils reprennent en main l'éducation des enfants, notamment dans le domaine de la sécurité routière.

Qu'ils montrent déjà l'exemple quand ils sont avec les enfants.

Vulgariser la démarche de conduite commentée.

Véhicule :

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Installer comme aux Etats-Unis des ceintures de sécurité automatiques : elles se mettent toutes seules lorsqu'on ferme la porte.

Mettre un voyant qui s'allume lorsque l'on n'a pas sa ceinture de sécurité.

Installer un système qui empêche le véhicule de démarrer lorsque l'on n'a pas sa ceinture.

Environnement :

Supprimer le muret.

Supprimer les virages.

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Mettre un balisage de virage comme dans les montagnes (chevrons bleus).

Limiter la vitesse à 70 Kms/heure.

Casser la grande ligne droite avant les virages en faisant des chicanes.

Installer des bandes sonores avant le virage.

Installer une limitation de vitesse qui s'allume quand on aborde le virage trop vite.

Fiche numéro 14 : Valérie, Chloé et Olivier. AAC.

Facteurs :

Homme :

Jeune de 19 ans qui a son permis de conduire depuis un an : donc peu d'expérience, par ailleurs il a déjà eu un accrochage. Il ne connaît pas vraiment le trajet, ni le véhicule qui est à son père.

Il ne porte pas la ceinture ni ses passagers non plus.

Vitesse : La vitesse était au moins de 110 km/heure à l'entrée du virage.

Véhicule :

Une Renault 5 Alpine Turbo donc puissante, de huit ans, dont la pression des pneus est inégale et insuffisante.

Environnement :

Il fait beau et sec, il n'y a pas beaucoup de circulation.

La chaussée d'une largeur de 5,60 m à 6,00 m, d'un revêtement médiocre, marquée au milieu en discontinu, présente 4,5 Km de tracé sinueux, puis 1,8 Km de tracé facile avant le virage en « S » commençant par un virage à gauche, zone signalée 200 m avant par un panneau « double virage dangereux ».

Il n'y a pas d'accotement. Au début du « S » la visibilité est restreinte par un talus, et à la fin du « S » se terminant par un virage à droite, à l'endroit de l'impact, se trouvent un muret à gauche et un champ à droite.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, un jeune et ses trois amis sortent d'une fête de SALON et se rendent à CORNILLON par le CD 15. Il fait beau et sec et il n'y a pas beaucoup de circulation. Le conducteur, un jeune de 19 ans, n'a son permis de conduire que depuis un an et a donc peu d'expérience. Il ne connaît pas vraiment le trajet, ni le véhicule, qui est une voiture puissante qui appartient à son père. La route après 1,8 Km de tracé facile présente une zone plus difficile par un double virage dangereux.

On peut supposer que, à cause de divers facteurs combinés : ce tracé facile, l'ambiance dans la voiture avec les copains revenant d'une fête, le conducteur relâche son attention, il ne voit pas ou ne tient pas compte du panneau placé 200 m avant les virages, le talus cachant le début des virages il se laisse surprendre et y arrive beaucoup trop vite, à plus de 110 Km/heure. Il réussit à passer le premier virage probablement en freinant, surpris à nouveau par le virage qui suit donne un coup de volant à droite, le

revêtement de la chaussée étant médiocre, la pression dans les pneus étant inégale et insuffisante, on peut aussi se demander si le véhicule ne réagit pas tout à fait comme il aurait dû ; nouveau coup de volant pour essayer de rattraper la voiture qui chasse, celle-ci chargée part en tête-à-queue, va heurter le muret à gauche, puis, projetée se retrouve de l'autre côté de la route et s'arrête dans le champ à droite.

Le conducteur et les trois passagers du véhicule, non ceinturés, sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Sans adulte expérimenté à bord, maximum de deux jeunes dans un véhicule.

Véhicule :

Voiture bridée à 90 Km/heure avec système de débridage et de rebridage aux entrées et sorties des voies rapides et des autoroutes.

Ne pas pouvoir démarrer si les ceintures ne sont pas bouclées.

Posséder au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Environnement :

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Mettre des bandes sonores avant le virage.

Refaire le revêtement.

Faire des accotements sans obstacle (muret), et dans la mesure du possible supprimer tout ce qui peut gêner la visibilité (talus).

ANNEXE 10 : Etude de cas jeunes A.A.C. ayant eu un accompagnement plutôt du type « prise de conscience ».

Fiche numéro 15 : Justine, Marie-France, Antoine, Marie.

Facteurs :

Homme : Un an de permis de conduire : inexpérience.

Célibataire : insouciant des risques. Garçon : plus d'accidents que les filles.

Antécédent : un accrochage. Ne fait pas attention.

Ne connaît pas le trajet.

Vitesse : 110 km/heure au moins à l'entrée du virage.

Quatre occupants non ceinturés.

Véhicule chargé : présence de trois passagers, amis du conducteur. Il n'a pas l'habitude d'un véhicule chargé. Il était distrait par ses copains : inattentif.

Véhicule : Puissant. Prêté par son père.

Pressions des pneus insuffisantes et déséquilibrées.

Environnement :

4,5 Km de tracé sinueux puis 1,8 km de tracé facile avant le virage en « S ».

Zone signalée par un panneau « double virage dangereux » 200 m avant le « S ».

Beau temps. Ça donne envie de rouler vite.

Visibilité restreinte par un talus.

Ligne discontinue, mauvais revêtement.

Pas d'accotement, muret à gauche.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON. Il fait beau, le trafic est faible, la route est sèche, néanmoins le revêtement est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, il est donc inexpérimenté. Le véhicule, appartenant à son père, une Renault 5 Alpine Turbo, puissante, est chargé, quatre personnes à bord, il n'a pas l'habitude de conduire un véhicule chargé. Ils circulent dans une zone difficile : 4,5 Km de tracé sinueux. On peut penser que, vu la difficulté, le conducteur est assez attentif et qu'il adapte son allure à l'environnement.

Sorti de cette zone difficile se présente 1,8 Km de tracé facile avec une grande ligne droite. Le conducteur a accéléré franchement. Une vitesse très élevée, l'attention qui se relâche dans un parcours facile, distrait par ses copains, le plaisir de rouler vite...

En arrivant sur le double virage, le conducteur n'a pas vu le panneau qui annonçait le virage. Il arrive à négocier le premier virage à gauche en freinant et en ralentissant son allure. Il est surpris par le second virage à droite. Il freine encore, car ça va encore trop vite, tourne le volant à droite pour prendre le virage à droite. Il sent à ce moment-là la voiture qui part de l'arrière vers la gauche. Il freine alors encore plus fort et donne en grand coup de volant à gauche.

Il se produit dans ce véhicule un transfert des masses important. Le freinage violent renvoie tout le poids, véhicule/passagers, vers l'avant, le coup de volant à gauche non maîtrisé car donné comme un réflexe a pour effet de bousculer les occupants non ceinturés, de les projeter contre la paroi droite du véhicule. A ce moment-là, tout le poids véhicule/passagers est transféré sur la roue avant droite. Quelle était la pression de cette roue ? On ne sait pas puisqu'elle est crevée. Soit elle a éclaté à ce moment-là, soit toute la pression est partie car il s'agit d'un pneu sans chambre.

Déséquilibrée la voiture part en tête-à-queue et va heurter le muret à gauche (le pneu avant droit a peut-être éclaté en touchant le muret). La voiture est projetée dans l'autre sens, traverse la route, et va s'immobiliser dans un champ.

Les quatre occupants sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Apprendre la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge.

Sensibiliser les jeunes sur le risque routier dans tous les secteurs de la vie : éducative, associative, économiques, politiques...

Réformer l'enseignement au permis de conduire : exiger des attitudes de sécurité et de prise en compte des autres. Apprendre à se méfier des parcours qui semblent « faciles », c'est là qu'il y a le plus d'accidents.

Prise en charge par l'État de la formation au permis de conduire. Augmenter le volume de formation pratique.

Généraliser la formation aux risques par des démarches comme celle-ci : enquête d'accident.

Sensibiliser les parents pour qu'ils reprennent en main l'éducation des enfants, notamment dans le domaine de la sécurité routière.

Véhicule :

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Installer comme aux Etats-Unis des ceintures de sécurité automatiques : elles se mettent toutes seules lorsqu'on ferme la porte.

Mettre un voyant qui s'allume lorsque l'on n'a pas sa ceinture de sécurité.

Installer un système qui empêche le véhicule de démarrer lorsque l'on n'a pas sa ceinture.

Environnement :

Supprimer le muret.

Supprimer les virages.

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Mettre un balisage de virage comme dans les montagnes (chevrons bleus).

Limiter la vitesse à 70 Km/heure.

Casser la grande ligne droite avant les virages en faisant des chicanes.

Installer des bandes sonores avant le virage.

Installer une limitation de vitesse qui s'allume quand on aborde le virage trop vite.

Fiche numéro 16 : Isabelle, Audrey, Benoît.

Facteurs :

Homme :

Jeune : 19 ans, sans emploi et célibataire donc probablement insouciant des conséquences de ses actes, et ayant déjà eu un accrochage.

Trajet : pas vraiment connu.

Vitesse : 110 km/heure au moins à l'entrée du virage.

Ne porte pas la ceinture, les trois autres occupants non plus.

Véhicule : Renault 5 Alpine Turbo : puissant qui appartient au père du conducteur, ancien de huit ans, en bon état général mais pressions des pneus faible et déséquilibrée.

Environnement :

Chemin départemental d'une largeur de 5,60 m à 6 m, d'un revêtement médiocre, avec marquage axial discontinu, la visibilité est restreinte par un talus et tardive sur le virage en « S », annoncé par un panneau « virages dangereux » 200 m avant, et intervenant après un tracé facile de 1,8 Km lui-même précédé de 4,5 Km de tracé sinueux. Il n'y a pas d'accotement, et à l'endroit de l'impact se trouvent un muret à gauche et un champ à droite.

Le trafic routier est moyen,

Le temps est beau et sec.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes viennent d'une fête de SALON et vont chez l'oncle du conducteur Monsieur L., à CORNILLON, toutefois le conducteur ne connaît pas vraiment le trajet.

Il fait beau, le trafic est faible, la route est sèche mais le revêtement de celle-ci est médiocre. Monsieur L. a dix-neuf ans, son permis de conduire depuis un an, et bien qu'ayant fait la conduite accompagnée, on peut dire qu'il est inexpérimenté. On peut penser aussi qu'il ne connaît pas vraiment le véhicule puissant (R5 turbo) qu'il conduit qui appartient à son père, et qui, de surcroît, est chargé car ils sont à quatre jeunes à y avoir pris place.

On peut supposer que le chauffeur se laisse distraire par ses passagers –excitation du retour de la fête-, et, que son attention est relâchée, en arrivant sur le virage en « S » dont la visibilité est tardive et dont il n'a probablement pas vu l'annonce par le panneau situé 200 m avant, après un tracé facile où il a repris facilement de la vitesse avec sa voiture puissante.

Bien que surpris, il réussit à freiner dans le premier virage et donc à ralentir, mais au second virage freine à nouveau plus sèchement en virant à droite et sent la voiture qui part de l'arrière, il donne alors un coup de volant à gauche pour rétablir ce qui a pour effet de faire partir le véhicule en tête-à-queue. La vitesse est trop élevée, le revêtement de la chaussée est médiocre, les passagers non attachés se trouvent ballottés d'un côté puis de l'autre exerçant des pressions sur les roues mal gonflées, peut-être est-ce à ce moment-là que la roue avant droite crève, la voiture partie en tête-à-queue va heurter le muret à gauche, elle rebondit et repart traverser la route pour atterrir dans le champ à droite.

CONTRIBUTION A UNE ANALYSE DES EFFETS DE L'APPRENTISSAGE ANTICIPE DE LA CONDUITE AUTOMOBILE ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Les quatre occupants, non ceinturés sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Les jeunes hommes ayant trois fois plus d'accidents que les jeunes filles, dus à la vitesse, instaurer une plus grande limite de vitesse pour eux.

Sanctionner plus sévèrement la vitesse et le défaut de ceinture.

Eduquer les parents à la sécurité routière et au respect des autres pour qu'ils en fassent de même avec leurs enfants et réalisent qu'ils leur servent d'exemple, et pas seulement dans le domaine routier, parce que s'ils ne le font pas ailleurs il ne le feront pas dans ce domaine non plus.

Apprendre la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge.

Ajouter dans l'apprentissage de la conduite une formation sur les risques routiers et sur l'attention à porter aux autres (ceci formera un rappel si ce qui précède a été mis en place).

Faire participer les jeunes à des enquêtes sur les accidents.

Véhicule :

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Installer des ceintures de sécurité automatiques.

Interdire certains véhicules aux jeunes, comme pour les films en dessous de tel âge, ou en dessous d'un certain nombre d'années de permis exempt de problème de vitesse.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une limitation de vitesse lumineuse.

Mettre un second panneau à 100 m pour annoncer le virage.

Mettre un balisage de virage.

Fiche numéro 17 : Judith, Matthias, Alexis.

Facteurs :

Homme :

19 ans, un an de permis de conduire : peu d'expérience.

Sans emploi : peut être l'esprit préoccupé.

Célibataire : insouciant des risques.

Antécédent : un accrochage.

Trajet : pas vraiment connu.

Vitesse : 110 km/heure au moins à l'entrée du virage.

Aucun des occupants ne porte la ceinture.

Véhicule :

Puissant qui appartient au père du conducteur, en bon état général mais dont la pression des pneus est inférieure à la norme constructeur et non équilibrée. Il est chargé : trois jeunes amis du conducteur l'accompagnent.

Environnement :

Chemin départemental d'une largeur de 5,60 à 6,00 m, sans accotement, marquage axial discontinu, revêtement médiocre.

Bonnes conditions atmosphériques : jour, soleil, surface sèche.

Trafic moyen.

Itinéraire présentant 4,5 Km de tracé sinueux puis 1,8 km de tracé facile avant le virage en « S », zone signalée par un panneau « double virage dangereux » 200 m avant le « S ».

Visibilité restreinte par un talus et vue sur le tracé d'ensemble du « S » tardive.

Scénario :

Dimanche après-midi 24 février vers 16 h 40, quatre jeunes rentrent d'une fête de SALON et se rendent à CORNILLON. Ils roulent sur un chemin départemental sans accotement, dont le revêtement est médiocre. Le conducteur est Monsieur L. 19 ans, un an de permis, donc peu d'expérience. On l'imagine peut-être préoccupé par sa situation de chômeur, il se laisse momentanément prendre par l'ambiance de retour de fête. Il ne connaît pas vraiment la route, mais il a envie de tester la Renault 5 turbo de son père, encouragé par ses copains. 1,8 Km de tracé facile, même si le revêtement est mauvais, la circulation est faible, il roule vite, trop vite, plus de 110 Km/heure pour commencer à aborder le virage en « S » qui le surprend, il n'a pas vu le panneau qui l'annonçait, et à cause du talus qui restreint la visibilité, il se rend compte trop tard de la configuration des lieux. Il passe le premier virage en freinant, le second virage à droite le surprend également, il freine à nouveau mais négocie mal ce second virage, il se rend alors compte que la voiture chasse, il freine encore en donnant un coup de volant à gauche, et c'est la tête à queue A quel moment la roue avant droite a-t-elle éclatée ? La voiture est chargée, les pneus mal gonflés, toujours est-il que celle-ci va percuter le muret à gauche, puis s'éjecte sur la droite pour finir dans un champ de l'autre côté de la route.

Les quatre occupants non ceinturés sont tous dans un état grave.

Propositions :

Conducteur :

Interdire les véhicules puissants aux jeunes.

Sanctionner plus sévèrement et plus systématiquement la vitesse et le défaut de ceinture.

Apprendre le respect des autres et la sécurité à l'école, dès le plus jeune âge, dans toutes les matières.

Faire participer les jeunes aux enquêtes d'accident et en faire la diffusion sans que ces jeunes y soient filmés.

Ne pas attendre l'accident pour passer des films avec des images choc et percutantes, que cela soit fait dès la délivrance du permis de conduire.

Organiser, pour les jeunes permis, des visites dans les hôpitaux où sont soignés les traumatismes après accidents routiers.

Pratiquer lors de la formation du permis de conduire la conduite commentée.

Véhicule :

Ne pas fabriquer des véhicules trop puissants.

Installer au tableau de bord un indicateur de pression des pneus.

Installer au tableau de bord un signal sonore qui ne s'éteindrait que lorsque toutes les ceintures seraient bouclées.

Environnement :

Refaire le revêtement.

Mettre une ligne continue.

Mettre un second panneau de virage à 100 m.

Limitier la vitesse à l'approche des virages et mettre un panneau de limitation de vitesse qui s'allume quand on aborde le virage trop vite.

Installer des bandes sonores avant le virage.

ANNEXE 11 : A. A. C. ACTION PILOTE SAVOIE FORMATION ACCOMPAGNATEUR A.A.C. AUDIT DE CONDUITE « GRILLE STAGIAIRE »

OBSERVATEUR :

CONDUCTEUR :

IMPRESSIONS RESENTIES PENDANT LA CONDUITE :

SENSATIONS	JUSTIFICATIONS 1er PASSAGE	JUSTIFICATIONS 2ème PASSAGE
TRES A L'AISE		
A L'AISE		
MAL A L'AISE		

OBSERVATIONS :

A. A. C. ACTION PILOTE SAVOIE

FORMATION ACCOMPAGNATEUR A.A.C.

AUDIT DE CONDUITE

NOM PRENOM DATE

EVALUATION	F	S	B
AISANCE GENERALE (mécanique)			
FREINAGE			
RESPECT VITESSE REGLEMENTAIRE			
VITESSE EXCESSIVE			
VITESSE INADAPTEE			
PLACEMENTS SUR CHAUSSEE :			
Marche normale			
Sur rond-point			
Pour tourner à gauche			
UTILISATION DES CLIGNOTANTS			
CONTROLE DES INTERSECTIONS			
ALLURE AUX INTERSECTIONS			
CONTROLES RETROVISEURS :			
En ligne droite			
Pour changer de direction			
Pour changer de voie			
CONTROLES EN VISION DIRECTE			
RESPECT DE PRIORITES			
Piétons			
Voitures			
Deux-roues			
Poids lourds			
RESPECT DES SIGNALISATIONS			
Panneaux			
Feux			
Stop			
Lignes blanches continues			
RESPECT DES DISTANCES DE SECURITE			
Distances latérales			
RESPECT ET COURTOISIE			
Communication			

OBSERVATIONS :**A. A. C. ACTION PILOTE SAVOIE****FORMATION ACCOMPAGNATEUR A.A.C.****EVALUATION DU MODULE PAR LES STAGIAIRES****ENTOUREZ LA REPONSE DE VOTRE CHOIX :**

La durée du stage vous a paru :

Adaptée Trop courte Trop longue

Jugez-vous la phase de conduite :

Très utile Utile Inutile

Pensez-vous avoir repéré certains de vos comportements routiers à risque ?

Oui Non

Si oui lesquels :

Pensez-vous modifier votre conduite ?

Oui Non

Comment ?

**Pensez-vous que cette formation vous aidera dans votre rôle
d'accompagnateur ?**

Oui Non

Dans quelle mesure ?

**Etes-vous satisfait des explications fournies sur le fonctionnement de la phase
de conduite accompagnée ?**

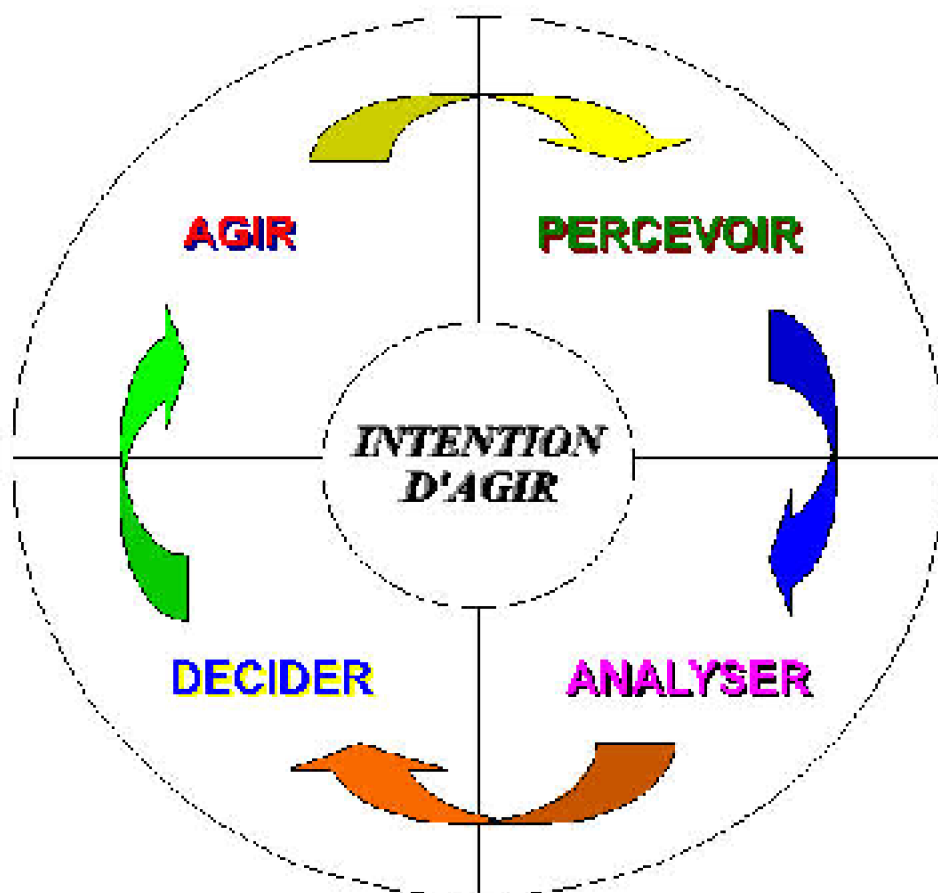
Oui Non

Que souhaiteriez-vous éventuellement ajouter au stage ?

Que souhaiteriez-vous éventuellement supprimer au stage ?

Autres suggestions :

ANNEXE 12 : L'action de conduite.



L'action de conduite

ANNEXE 13 : Enquête accompagnement.

Nous avons élaboré un questionnaire pour tenter de caractériser l'accompagnement. Nous allons porter notre attention sur deux axes principaux. Le premier constitue un indicateur de l'attention aux autres : si les conseils prodigués par l'accompagnateur portent principalement sur la manipulation du véhicule et la position sur la chaussée, nous pouvons considérer que le couple accompagnateur/jeune travaille dans un souci individuel, porté sur la mécanique automobile et sur l'environnement. L'attention aux autres est moindre. Si les conseils vont plutôt vers le respect du Code de la route et le respect des autres, le principal souci est la sécurité, le caractère collectif de la circulation est pris en compte et l'attention aux autres est grande.

Le second axe nous donne la mesure du processus d'autonomisation du futur conducteur. Si les interventions se produisent en général avant l'action, en prévention ou pendant l'action, cela dénote une démarche laissant peu d'initiative au jeune. Par peur de l'accident ou par un manque de savoir-faire dans le processus d'accompagnement, l'adulte freine l'acquisition d'expérience du jeune si cette façon de procéder perdure tout au long de la phase accompagnement. Si les interventions ont lieu juste après l'action ou en fin de parcours, nous pouvons considérer que le jeune est dans un processus qui le conduit valablement vers l'autonomie. Nous sommes là dans une phase d'acquisition d'expérience réfléchie favorable à l'intégration de comportements de sécurité prenant en compte le caractère social du déplacement routier.

Si l'on croise les deux axes, on tend vers une grande attention aux autres et un degré supérieur d'autonomie. Selon nous, peu nombreux seront les participants qui se situeront dans cette zone. Ce seront ceux qui auront pratiqué un accompagnement d'un type particulier, par exemple du genre « prise de conscience ».

Accompagnateurs : père mère autre (préciser)

Distance totale parcourue (ou prévue) pendant la conduite accompagnée :

3 000 kms 5 000 kms 10 000 kms ou plus (préciser)

Nature des parcours : ville campagne autoroute

Les conseils ont porté essentiellement sur :

la manipulation du véhicule la position sur la chaussée

le respect du code de la route le respect des autres

Vos interventions se sont produites en général :

avant l'action, en prévention pendant l'action

juste après l'action en fin de parcours

Selon vous, quels sont les points faibles de la formation initiale :

manipulation du véhicule prise d'information

manque d'anticipation allure (excessive, insuffisante)

autre (préciser)

Quels sont pour vous, les principaux avantages de la conduite accompagnée?

Comment pourrait-on améliorer ce dispositif ?

INSPECTEURS DU PERMIS DE CONDUIRE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

Quels sont pour vous les avantages de la conduite accompagnée ?

Actuellement, quels en sont les points faibles, lacunes, dysfonctionnements ?

Comment pourrait-on améliorer ce cursus de formation ?

Quel autre type d'apprentissage permettrait de parvenir à une conduite « citoyenne » ?

ENSEIGNANTS DE LA CONDUITE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

Quels sont pour vous les avantages de la conduite accompagnée ?

Actuellement, quels en sont les points faibles, lacunes, dysfonctionnements ?

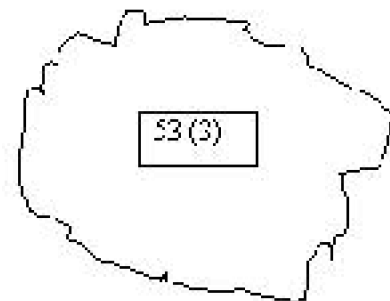
Comment pourrait-on améliorer ce cursus de formation ?

Quel autre type d'apprentissage permettrait de parvenir à une conduite « citoyenne » ?

Manipulation du véhicule

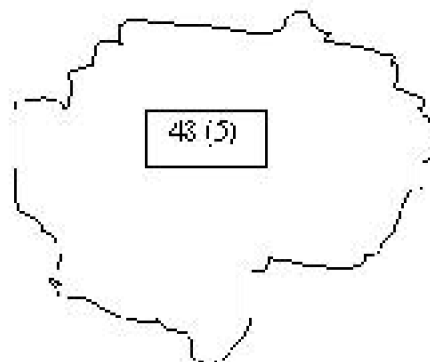


Respect des règles

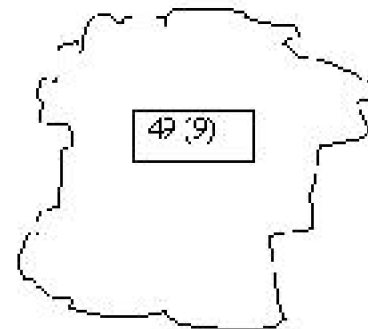


Vers le conducteur citoyen.

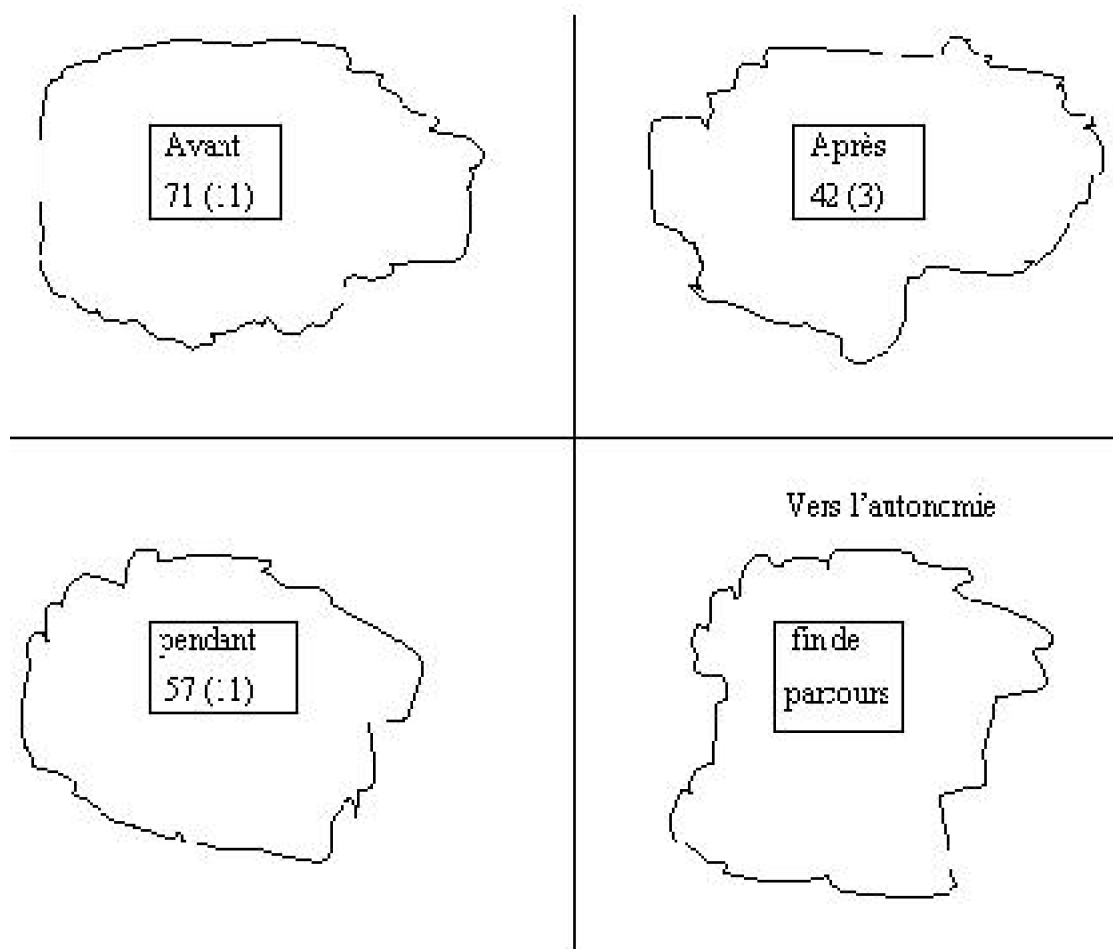
Position sur la chaussée



Respect des autres

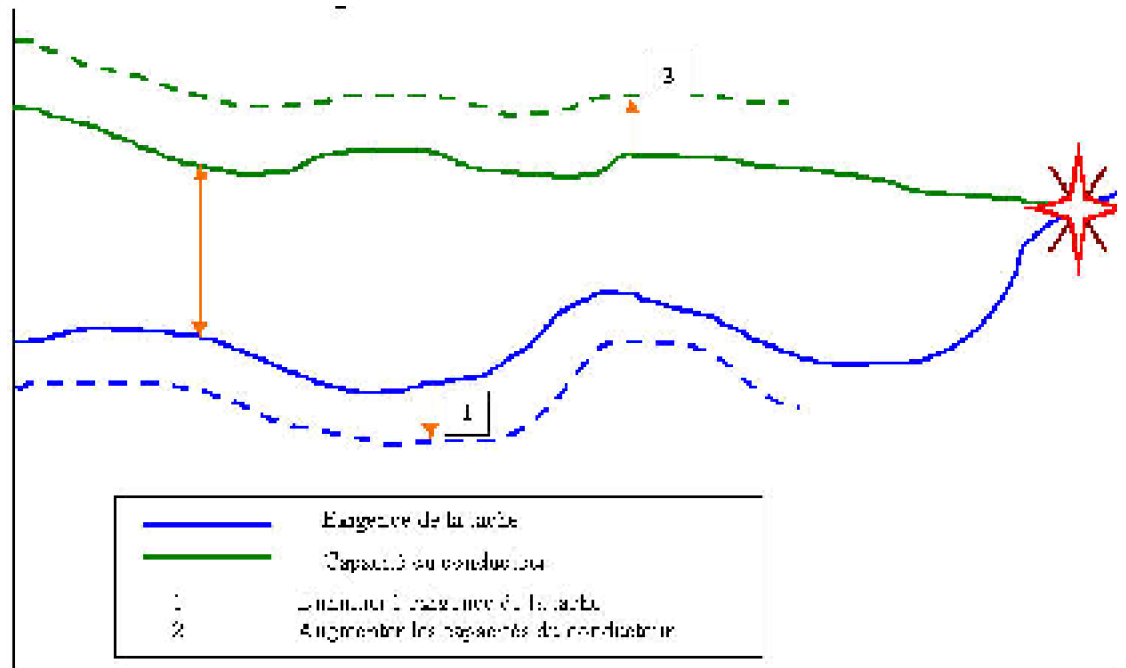


Réponses aux questionnaires.



Interventions de l'accompagnateur.

ANNEXE 14 : Les risques d'accident.



RISQUES D'ACCIDENT

ANNEXE 15 : Le Conducteur citoyen

