

## RÉSOLUTION N° 37 CONCERNANT LA FORMATION DES CONDUCTEURS

[CM(78)17]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Bruxelles les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 1978,

VU le rapport du Comité des Suppléants concernant la formation des conducteurs ;

**SE RÉFÉRANT** aux rapports établis par les Groupes S 8, S 10 et S 13 de Recherche Routière de l'OCDE portant respectivement sur :

- Les accidents des jeunes conducteurs (mars 1975).
- La formation des conducteurs (mars 1976).
- La prévention des accidents impliquant les usagers des véhicules à deux roues (août 1977).

**TENANT COMPTE** de l'Accord conclu dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (1<sup>er</sup> avril 1975) ;

### **CONSIDÉRANT :**

- Que la formation théorique et pratique des conducteurs doit constituer un élément essentiel de toute politique de sécurité routière.
- Que l'analyse des accidents de la route survenus dans les pays Membres met en évidence que les jeunes conducteurs débutants – à savoir les conducteurs âgés de moins de 25 ans et ayant obtenu leur permis depuis moins de 3 ans – sont impliqués dans ces accidents d'une manière disproportionnée par rapport aux autres conducteurs avec un taux d'accidents qui est, suivant les pays, de 2 à 4 fois plus élevé que le taux moyen ; que ce groupe représente en général dans les pays Membres 85 % de l'ensemble des conducteurs débutants.
- Que ce taux d'accident élevé est la conséquence de la combinaison de l'inexpérience et du goût du risque inhérent à la jeunesse.
- Qu'à cet égard une analyse plus détaillée met en évidence des types d'accidents très caractéristiques des jeunes conducteurs débutants tels que les sorties de chaussées ou les collisions survenant lors de manœuvres de dépassement.

**CONSIDÉRANT ÉGALEMENT :**

- Que la formation actuellement dispensée aux futurs conducteurs se propose davantage de les préparer aux épreuves de l'examen du permis de conduire que de leur enseigner sur les plans théorique et pratique les éléments d'une conduite réellement sûre ; que par ailleurs l'examen du permis de conduire actuel n'intègre pas de manière satisfaisante la sécurité routière dans ses épreuves.
- Qu'actuellement la délivrance du permis de conduire est considérée à tort comme sanctionnant la fin de la formation à une conduite sûre en se confrontant aux divers aspects de la circulation routière.
- Qu'il convient en outre de se préoccuper des conditions dans lesquelles un conducteur sanctionné pour faute grave de conduite peut à nouveau être autorisé à reprendre la responsabilité d'un véhicule.

**ESTIME :**

- Que la formation des conducteurs et l'examen du permis de conduire doivent se proposer de réduire au maximum la période particulièrement dangereuse qui suit l'obtention du permis de conduire.
- Que la formation des conducteurs doit être globale et, pour devenir efficace, se développer de manière large en apprenant les risques de la circulation et les comportements aptes à les éviter aux différentes catégories d'usagers de la route.

**RECOMMANDE** aux pays Membres de la CEMT

**1. En ce qui concerne la formation des futurs conducteurs**

- a) D'affirmer que la finalité première de la formation dispensée aux futurs conducteurs doit être la sécurité ; que cette formation doit donc, en plus de l'apprentissage de la technique de conduite et de la connaissance formelle du code de la route, chercher avant tout à inculquer aux futurs conducteurs un état d'esprit et un comportement leur permettant de participer à la circulation routière en condition de sécurité maximale.
- b) De revoir en conséquence le contenu de l'enseignement, souvent trop orienté vers la seule réussite à l'examen du permis de conduire.
- c) D'intégrer dans la formation théorique et pratique des conducteurs l'enseignement des principaux risques rencontrés dans la circulation par les différents types d'usagers de la route, ainsi que les comportements nécessaires tout d'abord pour éviter d'y donner prise, ensuite pour les surmonter lorsqu'ils surgissent.
- d) De rendre également le conducteur apte, par une formation pratique appropriée, à conduire, le moment venu, un véhicule à moteur sur des grands axes routiers et si possible de nuit ou dans conditions de visibilité restreinte.

- e) De concevoir l'enseignement de la conduite et l'examen du permis de conduire comme un "tout" destiné à répondre, d'une manière efficace, aux objectifs de sécurité routière précédemment énoncés.
- f) De perfectionner les méthodes actuelles d'enseignement de la conduite ; à cet effet de promouvoir l'apprentissage des manœuvres élémentaires et des risques sur des circuits spécialisés hors voies publiques ; de favoriser l'utilisation plus large de méthodes audiovisuelles.
- g) D'expérimenter et de développer, à côté de l'enseignement traditionnel par leçons séparées, de nouvelles méthodes de formation, et notamment celles qui prennent la forme de stages continus disposant de moyens pédagogiques et matériels modernes.

## **2. *En ce qui concerne l'enseignement en matière de sécurité routière dans les écoles***

- De promouvoir l'enseignement de la sécurité routière à l'école tel qu'il a été préconisé par la 2<sup>ème</sup> Conférence Mixte CEMT/Conseil de l'Europe de 1971.
- À cet égard, de familiariser l'enfant dès l'âge préscolaire avec les notions élémentaires de la circulation routière ; d'inculquer aux enfants progressivement les comportements à respecter sur la voie publique en tant que piétons et conducteurs de deux-roues légers ; de mettre en œuvre dans l'enseignement secondaire une initiation à la circulation des véhicules à moteur qui tiendrait particulièrement compte des conditions d'utilisation des véhicules à deux roues motorisés.

## **3. *En ce qui concerne la formation des conducteurs après l'obtention du permis de conduire***

- D'offrir aux conducteurs débutants des cours de perfectionnement aptes à corriger les fautes de comportement les plus dangereuses.
- D'étendre progressivement cette offre à l'ensemble des conducteurs en vue de leur permettre de se recycler périodiquement de manière efficace.
- D'envisager pour les conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure de retrait de permis pour raison grave notamment un cours de perfectionnement obligatoire permettant de vérifier leurs aptitudes à conduire de manière sûre avant restitution du permis de conduire ; d'examiner les possibilités de formations complémentaires spéciales pour les types de fautes graves les plus courantes, et notamment la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence de drogues.

## **4. *En ce qui concerne les enseignements de la conduite et les examinateurs du permis de conduire***

- De donner une formation approfondie de sécurité routière aux enseignants de la conduite et aux examinateurs.
- De prévoir des formations de recyclage, sous forme de séminaires ou stages, pour le personnel de ces professions actuellement en service.

- D’envisager l’harmonisation progressive au niveau européen des formations dispensées au personnel des professions en cause.

**RECOMMANDE** en outre et de façon plus générale aux pays Membres :

- De mettre en place progressivement un système global et cohérent de formation du conducteur, depuis l’école maternelle jusqu’à l’obtention du permis de conduire et même au delà, dont la principale finalité serait d’obtenir, de façon durable et en profondeur, un comportement des usagers de la route conforme aux exigences de sécurité dans les conditions de la circulation moderne.

**CHARGE** le Comité des Suppléants de suivre l’application des mesures recommandées dans la présente Résolution.

## RAPPORT CONCERNANT LA FORMATION DES CONDUCTEURS

### [CM(78)17]

1. Le Conseil des Ministres des Transports a exercé, grâce à une série de résolutions prises jusqu'à présent, une influence positive sur l'évolution des accidents de la route dans les pays Membres. Ces résolutions concernent l'aptitude des conducteurs, leur comportement dans la circulation routière, la possibilité de les protéger en cas d'accident contre des conséquences graves ainsi que la possibilité d'améliorer la sécurité des piétons, etc. On en peut citer à titre d'exemples :

- La reconnaissance qu'un taux d'alcoolémie de 0.8 ‰ lors de la conduite d'une automobile constitue un manque d'aptitude qui doit être réprimé.
- La recommandation de vitesses maximales différenciées pour les routes et les autoroutes.
- La recommandation d'introduire le port obligatoire de la ceinture de sécurité.
- Les recommandations visant à améliorer la sécurité des piétons ainsi que celle des usagers de véhicules à deux roues par un faisceau de mesures diverses.

2. Suivant la périodicité déterminée, le Conseil des Ministres des Transports examine l'évolution des accidents de la route en vue d'en déduire les causes qui peuvent être à l'origine d'autres mesures prometteuses en matière de politique de transport afin de prévenir les accidents ou d'en atténuer les conséquences. Ces efforts sont accompagnés d'une analyse scientifique approfondie des états de fait qui se révèlent être les causes déterminantes d'accidents. Aussi la CEMT a-t-elle entamé au cours des dernières années une coopération utile dans le secteur de la sécurité routière, notamment avec le service de la Recherche Routière de l'OCDE. Les rapports scientifiques émanant de ces activités de l'OCDE sont exploités par la CEMT en vue de transformer leurs résultats en des mesures appropriées sur le plan de la politique des transports.

3. Un domaine qui détermine dans une large mesure la sécurité routière est la formation des conducteurs, notamment celle des jeunes conducteurs débutants. Au cours des dernières années, les sciences et la pratique ont engendré des connaissances entièrement nouvelles, surtout dans le cadre d'une coopération internationale. A elle seule, la Recherche Routière au sein de l'OCDE a élaboré trois rapports scientifiques relatifs à ces problèmes :

- S 8 : Accidents des jeunes conducteurs.
- S 10 : Formation des conducteurs.
- S 13 : Prévention des accidents impliquant les usagers de véhicules à deux roues.

#### 4. Groupe S 8 de Recherche Routière de l'OCDE

4.1 Le Groupe S 8 de Recherche Routière de l'OCDE a obtenu lors de l'étude des accidents des jeunes conducteurs les résultats suivants :

- Les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans sont impliqués d'une façon disproportionnée dans les accidents de la route ; ils ont de 3 à 4 fois plus d'accidents que les autres conducteurs.
- Les analyses d'accidents, dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs, montrent de hauts pourcentages d'infractions relatives à la vitesse.
- Ils commettent plus d'infractions à la réglementation de la circulation que les autres groupes d'âges et utilisent plus fréquemment des véhicules qui ne répondent pas aux exigences techniques.

D'autres facteurs déterminants pour la quote-part élevée des jeunes conducteurs aux accidents de la route ont été indiqués, à savoir :

- Le manque d'expérience de la conduite.
- Le fait que les jeunes conducteurs sont exposés d'une façon plus élevée au risque d'être impliqués dans des accidents de nuit et soirs de fins de semaine.
- Le rapport qui existe, du moins partiellement, entre le comportement des jeunes conducteurs et les attributs des jeunes en voie de maturation : l'égoïsme, le manque d'autodiscipline, le besoin de défoulement afin de libérer ses forces et sentiments ainsi que le goût du risque.
- L'insuffisance de l'adaptation sociale, par exemple la révolte contre l'éducation autoritaire au sein de la famille et à l'école.
- De toute façon, l'utilisation fréquente des cyclomoteurs et motocycles qui présentent déjà un risque plus grand que les voitures de tourisme.

4.2 En vue d'éliminer ces défauts, le rapport S 8 propose un certain nombre de mesures qui concernent notamment la formation des conducteurs, les possibilités de perfectionnement, la délivrance du permis, l'introduction de limitations de vitesse et le besoin de recherches ultérieures.

4.2.1 Le Groupe S 8 a jugé nécessaire une réorganisation fondamentale de la formation des conducteurs, qui devrait englober des méthodes audio-visuelles, des circuits d'exercice à la conduite et l'enseignement de la sécurité.

4.2.2 Des alternatives positives par rapport au système pénal actuel ont été jugées utiles, par exemple l'obligation pour les contrevenants de participer à un cours de recyclage qui pourrait porter sur le type de l'infraction commise.

4.2.3 Pour ce qui est du permis de conduire, deux formes du permis pourraient améliorer le comportement des jeunes conducteurs :

- Le permis provisoire incluant certaines charges et/ou restrictions.

- Le permis à titre d'essai, étant entendu que la délivrance d'un permis définitif dépend du comportement du candidat pendant la période d'essai.

Certains États connaissent déjà ces deux formes du permis de conduire.

4.2.4 Des limitations de vitesse ont également été jugées appropriées pour les conducteurs débutants, notamment au cours de la période d'essai.

4.2.5 Dans le rapport, il est formellement constaté que :

- La formation des conducteurs dans sa forme actuelle ne s'est pas révélée efficace.

Aussi le Groupe a-t-il jugé nécessaire :

- Des études scientifiques dans ce domaine.
- Des études relatives :
  - Au contenu et à la composition des examens.
  - À la formation des moniteurs d'auto-écoles.
  - À l'efficacité des différentes formes du permis.
  - Au comportement caractéristique des différents groupes d'âge de conducteurs en vue de déterminer les combinaisons ou structures des facteurs qui sont typiques pour les conducteurs des différents groupes d'âge.

5. **Le Groupe S 10 de Recherche Routière de l'OCDE** – formation des conducteurs – a systématiquement poursuivi les travaux du Groupe S 8 sur une base plus large. La situation de départ était caractérisée par la constatation faite de commun accord sur le plan international suivant laquelle :

- Les conducteurs débutants sont impliqués d'une façon disproportionnée dans les accidents de la route.
- Dans de nombreux pays, la formation des conducteurs vise davantage à préparer ceux-ci aux épreuves de l'examen qu'à leur enseigner une conduite sûre.
- Souvent l'examen est considéré à tort comme la fin de l'évolution vers une conduite sûre.

5.1 Compte tenu des différences parfois considérables sur le plan des matières et méthodes de la formation des conducteurs dans les divers pays (examen oral ou examen écrit, techniques audio-visuelles pour l'examen théorique, différentes formes du permis), le Groupe de Recherche devait se limiter à établir, d'une part, un tableau synoptique des types et méthodes de formation connus et à élaborer, d'autre part, des méthodes appropriées pour le contrôle et l'efficacité de ces modèles divers. Les résultats du rapport montrent donc le problème dans sa complexité ; dans une deuxième phase, orientée vers la pratique, des conclusions pour les moniteurs d'auto-écoles et éventuellement pour les examinateurs pourraient être compilées dans un manuel. Mais ceci n'a pas encore été réalisé.

5.2 Les principaux résultats du rapport S 10 sont les suivants :

- Le risque d'accident accru doit être imputé surtout au manque d'expérience de la conduite ; le processus d'apprentissage de l'élève conducteur doit être raccourci d'une manière appropriée.
- La formation du conducteur doit, pour être efficace, se baser sur une analyse systématique et structurée des tâches du conducteur et de ses objectifs ; à cet effet s'impose l'élaboration de phases d'étude systématiques et logiques.
- Un système amélioré de la formation de conducteurs consiste dans les éléments suivants :
  - Les méthodes d'enseignement.
  - Les moyens d'enseignement, par exemple diapositives et films.
  - Les principes d'enseignements.
  - Les méthodes d'examen.
  - Le problème de l'évaluation de certaines épreuves d'examen.
- Les exigences de la formation et de l'examen doivent être harmonisées et les deux processus doivent former un tout.
- Comme nouvelle matière spéciale, il convient que l'élève s'entraîne, au cours de la formation, à reconnaître, éviter et, le cas échéant, surmonter un danger et reçoive un enseignement sur les risques.
- Les objectifs et principes de l'enseignement sont un élément essentiel dans le nouveau programme de formation.
- Les moniteurs doivent se familiariser avec les théories modernes d'enseignement (instruction des moniteurs dans des séminaires spéciaux et des cours de révision concentrés sur la sécurité routière).
- La qualité des élèves conducteurs doit être jugée suivant un niveau déterminé d'exigences.
- Les exigences et la procédure de l'examen doivent être dans la mesure du possible unifiées à un certain niveau.
- Même une amélioration optimale de la formation et de l'examen des conducteurs ainsi qu'une meilleure instruction des moniteurs, c'est-à-dire un renforcement des exigences auxquelles doivent satisfaire les moniteurs d'auto-écoles, ne seront pas des remèdes suffisants ; l'instruction des usagers de la route doit commencer au jardin d'enfant et être continuée à l'école et aux cours professionnels, les conducteurs doivent avoir la possibilité de suivre

bénévolement un cours de perfectionnement ou être obligés par ordonnance judiciaire ou administrative, si cela s'avère nécessaire, à participer à un recyclage qui constitue une alternative positive par rapport à d'autres sanctions.

6. La situation particulière des utilisateurs de deux-roues – motorisés ou non – et le problème accru de leur sécurité ont été vivement ressentis au cours des dernières années. Cette catégorie d'usagers de la route comprend notamment les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes.

**Le Groupe S 13 de Recherche Routière de l'OCDE** aboutit dans son rapport, après examen des «Accidents dans lesquels sont impliqués les usagers de véhicules à deux roues», aux résultats suivants :

### 6.1 Compte tenu du fait que :

- La conduite d'un véhicule à deux roues diffère fondamentalement de la conduite d'une voiture de tourisme.
- L'âge et l'expérience jouent un rôle relativement plus important pour l'utilisateur d'un véhicule à deux roues que pour le conducteur d'une voiture de tourisme.
- Des programmes spéciaux de formation et d'éducation s'imposent vu le jeune âge et le manque d'expérience des utilisateurs de véhicules à deux roues.

Le rapport S 13 recommande les mesures suivantes :

### 6.2 Formation et délivrance des permis

- Les cyclistes doivent être informés et instruits d'une façon particulière, mais ils n'ont pas besoin d'un permis.
- Les utilisateurs de véhicules à deux roues motorisés doivent être mieux instruits ; vu leur jeunesse, le manque d'expérience et la tâche difficile de conduire un véhicule à deux roues, ils doivent être titulaires d'un permis de conduire.
- Des programmes d'instruction et de formation doivent être développés pour les cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes.
- Il y a lieu d'examiner si l'on peut introduire un système échelonné pour la formation des motocyclistes et pour la délivrance des permis (exemple : la Suisse). On pourrait envisager : admission à conduire des motocycles lourds après un certain temps, répartition des véhicules à deux roues en plusieurs classes (non seulement cyclomoteurs et motocycles).

### 6.3 Campagnes d'information et contrôle

- Des campagnes d'information doivent signaler également aux autres catégories d'usagers, notamment aux automobilistes, les risques courus par les utilisateurs de véhicules à deux roues.
- Dans la publicité, pour les véhicules à deux roues à moteur, il convient de supprimer les éléments préjudiciables à la sécurité.

- Les contrôles effectués par la police devraient notamment porter sur l'alcool.

#### **6.4 Construction et équipement de véhicules à deux roues**

- De nombreuses améliorations techniques sont possibles et nécessaires, par exemple éclairage approprié, indicateurs de direction, rétroviseur, pneus mieux adaptés, systèmes de freinage améliorés, commandes plus faciles, pare-brise.
- Améliorer les possibilités d'apercevoir et reconnaître un utilisateur d'un véhicule à deux roues, par exemple grâce à l'éclairage allumé même de jour ou grâce à des vêtements particuliers du conducteur (costumes en cuir jaunes ou rouges).

#### **6.5 Il est recommandé en outre :**

- D'introduire l'inspection obligatoire pour les véhicules à deux roues à moteur à des intervalles déterminés.
- De définir des exigences techniques pour l'admission de ces véhicules.
- D'améliorer la protection du conducteur en rendant si possible obligatoire le port du casque.
- De définir des exigences techniques relatives aux casques et aux protège-yeux (visières et lunettes).

#### **6.6 Urbanisme et guidage du trafic**

Dans ce contexte, il est recommandé, par exemple :

- D'améliorer la sécurité en canalisant le trafic et en créant des voies séparées pour les véhicules à deux roues.
- De protéger les cyclistes virant vers la gauche et de faciliter leur manœuvre par un aménagement spécial des carrefours.
- D'étendre la tâche des urbanistes au problème des véhicules à deux roues et d'envisager en particulier les changements nécessaires à apporter au réseau routier existant.

#### **6.7 Dans le domaine de la recherche scientifique, il est recommandé :**

- De détecter, par le dépouillement de données statistiques, les risques spécifiques aux différents groupes d'utilisateurs de véhicules à deux roues.
- De développer un système d'admission échelonné pour ces groupes d'utilisateurs de véhicules à deux roues.

7. Après l'examen et l'évaluation des éléments rappelés ci-dessus figurant dans les rapports de Recherche Routière de l'OCDE cités en référence, la Résolution est soumise au Conseil des Ministres pour approbation.