

Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

Hors-série - Printemps 2010

Allianz 

Jeunes & conduite

Les nouveaux codes

En partenariat avec

 **association**
PRÉVENTION
ROUTIÈRE



POUR NOUS, MOURIR À 20 ANS SUR LA ROUTE N'EST PAS UNE FATALITÉ.

Chaque semaine, 23 jeunes sont tués dans un accident de la route. C'est la 1^{re} cause de mortalité chez les 15-24 ans. Certains pensent que l'on n'y peut rien. Pas nous. Voilà pourquoi les bénévoles de l'association Prévention Routière agissent au quotidien dans les écoles, à la sortie des discothèques et auprès des pouvoirs publics.

Vous aussi, aidez-nous à sauver des vies. Aidez-nous à agir. www.preventionroutiere.asso.fr

sur la route pour la vie

 **association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE**

Sommaire



04

04

Actualité

- Permis B: enfin la réforme!
- La conduite, un acte complexe

10

Les formations

- Bien choisir sa filière
- Les nouvelles formules de la conduite accompagnée
- Le choix de la voiture et de l'assurance

19

Questions à...

Catherine Lestre de Rey, directrice de la FARE
(Fédération des associations de la route pour l'éducation)

20

Le risque jeune

- Prévenir le risque routier des débutants

Prudence Mag hors-série

Printemps 2010

Directeur de la publication: Bérangère
Auguste-Dormeuil, Allianz IARD -
87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02.

Directeur de la rédaction: Pauline
Couturier. Rédacteur en chef: Nathalie
Pons. Comité éditorial: Jean-Yves Salaün
et Blandine Rossand pour l'association
Prévention Routière. Réalisation:

HighCo Shopper Conseil

8, rue de La Rochefoucauld,
CS 30500, 75427 Paris Cedex 09.
Tél.: 01 77 75 65 45.

Ont participé à ce numéro:

Arlette Chabrol, Marianne Chalubert,

Kamel Kheyar, Philippe

Koskas, Anaise Viard.

Crédits photos: Fotolia,

Getty Images, G. Doutré/APR

(p. 14), D.R. Impression:

CSP - 77410 Claye-Souilly.

Tél.: 01 60 27 66 40.





Désormais, l'apprenti conducteur pourra commencer ses leçons avant même l'enregistrement en préfecture.

Permis B: enfin la réforme!

Contesté depuis longtemps et de toutes parts, le permis de conduire évolue. Sa réforme intéresse beaucoup de monde : 735 000 « papiers roses » sont délivrés chaque année ! Mais au-delà, les enjeux sont multiples, d'ordre social, économique, de sécurité routière...

« Un permis moins long, moins cher et plus sûr. »
C'est ainsi que le Premier ministre, François Fillon, avait présenté la réforme, le 13 janvier 2009, à l'issue d'un Comité interministériel de la Sécurité

routière consacré au fameux « papier rose ». Mais il aura fallu quinze mois pour qu'apparaisse enfin sur le terrain la nouvelle épreuve de conduite, toutes les régions l'ayant progressivement mise en place entre le 8 mars

et le 3 mai. Néanmoins, l'examen devrait subir encore des évolutions pendant les deux prochaines années. Une bonne chose car si le dispositif va dans le bon sens, il ne va sans doute pas assez loin...

Si l'on veut réduire le nombre de jeunes conducteurs tués chaque année sur la route, il faut mieux les former. On le sait, les comportements constituent la cause majeure d'accidents.

Vers un apprentissage plus complet

Or, on s'est jusqu'ici contenté d'un apprentissage centré sur les habiletés des candidats à manœuvrer un véhicule.

Le nouveau permis vise à élargir la formation en abordant également ces aspects essentiels de la conduite que sont le comportement au volant, la connaissance et la gestion des risques, le partage de la route avec les autres usagers et l'expérience.

Car les études le montrent clairement : l'inexpérience joue un rôle majeur dans la survenue des accidents. Voilà donc ce que la réforme en cours entend apporter. Elle s'est traduite pour l'heure par une refonte de la banque de questions à l'épreuve du code, par quelques modifications substantielles de l'épreuve de conduite et par la mise en place de mesures visant à développer la conduite accompagnée.

Les questions soumises au candidat lors de l'épreuve théorique ont en effet été partiellement réécrites. Elles ne permettent plus seulement

de vérifier la connaissance de la réglementation, mais aussi celle des attitudes et des comportements à adopter dans des situations bien identifiées. Cette modernisation doit s'accompagner d'un changement du support, l'épreuve se déroulant désormais sur des ordinateurs individuels, un moyen de sécuriser l'examen.

Changement de logique

Mais c'est incontestablement la refonte de l'épreuve pratique qui a le plus retenu l'attention. « Dans la nouvelle formule, au lieu d'évaluer le candidat sur le relevé de ses erreurs comme on le faisait jusqu'ici, l'examineur procède

à un bilan de compétences », explique Anne-Laure Trafef, déléguée à l'éducation routière à la Direction départementale des territoires du Loiret.

Autrement dit, le candidat doit être jugé sur ses acquis et non plus sur ses fautes. Noté sur 30 points à partir d'une grille d'évaluation, il doit en obtenir au moins 20 pour décrocher son permis, sachant qu'il peut gagner assez facilement deux points de bonus, l'un pour la courtoisie au volant, l'autre pour sa capacité à adopter une conduite économique et respectueuse de l'environnement. « Autre nouveauté particulièrement intéressante, ➔



Le nouveau permis vise à évaluer davantage le comportement sur la route.

Des aides pour passer le permis

Le permis est aujourd'hui une nécessité pour s'insérer dans la vie professionnelle et sociale. Mais pour certaines personnes en difficulté, son coût constitue un obstacle insurmontable. Plusieurs mesures ont été décidées pour les aider à le franchir :

- le permis à 1 € par jour est relancé. Dans sa version initiale, le dispositif avait surtout profité aux jeunes dont les parents pouvaient se porter caution auprès des banques. Pour redresser la barre, l'État s'est engagé à se porter lui-même caution pour ceux qui en ont le plus besoin : 20 000 prêts par an dans un premier temps... ;
- les « bourses au permis » se développent. Elles sont financées par des collectivités territoriales (conseils régionaux et conseils généraux) dans le cadre d'une politique d'insertion ou en lien avec une formation professionnelle ;
- de nouveaux dispositifs viennent s'y ajouter au niveau national, pilotés par le Pôle Emploi et par les services du RSA ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Revenu de solidarité active.

→ poursuit Anne-Laure Trafef, la phase de conduite autonome. L'examineur fixe une destination et pendant 5 minutes, le candidat doit se diriger sans indication. Les élèves étaient censés avoir déjà cette capacité d'autonomie mais elle n'était pas évaluée et, il faut l'avouer, pas toujours enseignée ! » C'est aussi pour vérifier l'autonomie du candidat qu'on lui laisse désormais choisir le lieu et le moment d'effectuer une des deux manœuvres obligatoires de l'examen. Les erreurs les plus graves sont toujours éliminatoires mais la logique n'est plus tout à fait la même...

En revanche, il y a peu de changement à attendre de la réforme concernant la réduction des délais pour passer l'examen. Depuis quelques années, ceux-ci se sont en effet terriblement

allongés. Après un premier échec, les candidats peuvent attendre six ou huit mois !

Un permis toujours aussi long à décrocher...

À cela plusieurs explications : la fin du service militaire (70 à 80 000 jeunes passaient chaque année leur permis à l'armée et sans déboursier un centime), l'allongement de la durée de l'épreuve pratique (de 22 à 35 minutes) et la réduction du temps de travail des inspecteurs (35 heures), sans que leur nombre augmente dans des proportions suffisantes... Seule amélioration, modeste : les candidats peuvent désormais commencer leur première leçon de conduite dès l'inscription à l'auto-école sans attendre l'enregistrement de leur dossier par les services préfectoraux...



Le temps nécessaire pour obtenir le petit papier rose s'est allongé.



L'examineur ne sanctionne plus les erreurs mais note les compétences.

La conduite, un acte complexe

Un modèle de formation à la conduite appelé « matrice GDE⁽¹⁾ » est en train de modifier en profondeur notre regard sur la conduite automobile. Notre nouveau permis B s'en est inspiré.

Partout dans le monde, depuis des années, des experts travaillent sur la formation des conducteurs. Ils ont étudié, décortiqué toutes les compétences et aptitudes nécessaires à la conduite qui,

contrairement aux apparences, n'est pas un acte facile. Cette tâche nécessite un savoir-faire, l'acquisition de nombreuses habiletés (ce que l'on appelle généralement « savoir conduire »).

Elle exige aussi – ce que l'on sait moins – un savoir-être. Être un conducteur responsable implique d'adopter des attitudes appropriées en fonction de la connaissance acquise des différentes situations →

→ de circulation et d'avoir les bons comportements au volant. Des compétences qui demandent de la maturation et de l'expérience...

Quatre niveaux d'apprentissage

Récemment, un schéma de formation très élaboré a fait son apparition (en Finlande). Doté d'un nom un peu barbare – matrice GDE ou Gadget,

en France – il est aujourd'hui validé et reconnu dans la plupart des pays européens. Il comprend quatre niveaux d'apprentissage, du plus simple – le maniement du véhicule – au plus compliqué – le projet de vie et l'aptitude à la vie en général – en passant par les niveaux intermédiaires que sont la maîtrise des situations de circulation, les objectifs de la conduite automobile et le contexte social du déplacement.

Si « l'aptitude à la vie » semble un objectif difficile à atteindre dans le cadre d'un apprentissage à l'auto-école (et sans doute plus destiné à l'éducation générale), les autres objectifs – qui incluent des points aussi fondamentaux que la connaissance et la gestion des risques routiers et le partage de la route avec les autres usagers – paraissent plus accessibles.



L'idée de faire passer un contrôle post-permis en France a été abandonnée.



Le savoir-être est une notion fondamentale du nouveau permis.

C'est en tout cas dans les concepts de la matrice GDE que notre permis B version 2010 a puisé quelques-unes de ses innovations.

Les comportements en ligne de mire

L'accent est mis sur le comportement du candidat vis-à-vis des autres usagers de la route, sur son éco-citoyenneté (conduite économique), sur son autonomie et ses capacités à gérer des situations délicates. Globalement considérées comme positives, ces améliorations restent cependant trop timides pour beaucoup. Il manque encore des chapitres essentiels : la connaissance et la prévention des risques

routiers (voir encadré p. 22), ou encore le « retour d'expérience », une étape majeure de la formation. Reste surtout en suspens le problème des formateurs. Si les inspecteurs du permis de conduire ont suivi deux jours de stage pour se familiariser avec la nouvelle logique d'évaluation des candidats, rien n'a encore été mis en œuvre pour la mise à niveau des enseignants de la conduite. Or, c'est souvent là que le bât blesse : tous ne sont pas à la hauteur de la tâche ! Il y a donc urgence à améliorer la qualité générale de l'enseignement.

⁽¹⁾ Goals for Driver Education (Objectifs pour l'éducation du conducteur).

Les rendez-vous pédagogiques post-permis : absents de France mais présents dans 6 pays européens

Plusieurs pays européens ont réformé leur permis de conduire avant nous, en puisant dans les théories de la « matrice GDE ». Notamment en intégrant le grand absent de la réforme française de janvier 2009 : les rendez-vous pédagogiques post-permis. Finlande, Estonie, Autriche, Luxembourg, Allemagne et Suisse les ont d'ores et déjà mis en place. Le concept : quelques mois après avoir décroché son permis probatoire, tout conducteur novice est tenu de retourner à l'auto-école pour être évalué. Cette phase post-permis — qui peut prendre des formes diverses — permet à l'instructeur de l'aider à repérer d'éventuelles dérives, à perfectionner certains points mal acquis mais aussi et surtout à aller plus loin qu'au moment de la formation initiale sur les notions de risques, de contexte social, de comportement. L'idée n'a cependant pas été retenue dans la réforme de la formation, en France... pour raisons économiques. Le gouvernement, estimant que l'État n'avait pas les moyens de financer ces rendez-vous, a laissé aux assureurs le soin de les proposer aux jeunes conducteurs.



Bien choisir sa filière

Quelle filière choisir pour apprendre à votre enfant à conduire ? AAC (apprentissage anticipé de la conduite) ou filière traditionnelle ? La question va se poser lorsque votre enfant approchera de son seizième anniversaire...

Si vous optez pour un apprentissage anticipé de la conduite, c'est en effet dès 16 ans qu'il pourra le commencer. Mais vous pouvez le faire un peu plus tard, la réforme ayant assoupli les conditions d'accès à la conduite accompagnée (voir p. 13). Voici quelques éléments pour vous aider à faire votre choix, comparer les avantages et les inconvénients de chacune des formules, évaluer vos capacités ou vos disponibilités à être accompagnateur. L'AAC a été créée en France en 1991. Les premières années



Les candidats de l'AAC réussissent à 69,5% leur permis du premier coup.

ont été euphoriques, avec des taux de réussite à l'examen pour les candidats de cette filière bien meilleurs que ceux des candidats de la filière traditionnelle. Au fil du temps, l'écart s'est réduit mais il reste encore à l'avantage de l'AAC avec plus de 69,5% de réussite dès le premier passage contre 51,9% pour le permis standard.⁽¹⁾

Les atouts de l'AAC

Les conducteurs novices de la filière AAC échappent à la sur-prime « jeunes conducteurs » au moment de contracter une assurance (disposition légale). De plus, le permis probatoire — lequel ne dispose que de six points — n'est pour eux que de deux ans au lieu de trois ans pour l'autre filière. Reste que l'atout qui, dès le départ, a suscité l'enthousiasme des experts, c'est bien sûr l'acquisition par l'apprenti d'une solide expérience de la conduite en situation réelle avant d'être « lâché » seul sur la route.



Avec l'AAC, les apprentis conducteurs sont plus entraînés et plus confiants.

Tous ces avantages sont d'ailleurs tellement convaincants qu'on peut se demander pourquoi la « conduite accompagnée » ne forme que 30% des jeunes Français, soit beaucoup moins que les jeunes Britanniques (65%), Norvégiens (82%) ou Suédois (90%) ! Il est vrai qu'elle a la réputation, dans notre pays, de coûter plus cher. Un argument rejeté avec vigueur par Dominique Bussereau. Pour le secrétaire d'État chargé des Transports, la conduite accompagnée permet même d'obtenir un permis moins cher : l'examen étant mieux ➔

→ préparé, « les candidats sont plus entraînés et plus confiants ».

Un nombre d'accidents comparable

Cela étant posé, il faut mettre un léger bémol sur ce tableau idyllique. L'enquête MARC⁽²⁾ a comparé les accidents et les infractions des conducteurs novices des deux filières et montré que les courbes ne sont guère différentes : on constate un pic d'accidents dans

les deux filières à peu près au même moment, au bout de cinq mois. Avec une petite différence pour les infractions : le pic se situe au cours de la première année pour ceux de la « filière AAC » et au cours de la deuxième année pour ceux de la filière traditionnelle. Même s'il est difficile de nier ces statistiques, tout le monde a envie de sauver l'AAC, quitte à l'améliorer. Lors d'une récente table ronde consacrée

à ce sujet, tous les experts en sont convenus, il est notamment nécessaire de mieux préparer et encadrer les accompagnateurs. Trop souvent les rendez-vous pédagogiques censés expliquer à ces derniers

Après cinq mois on constate un pic dans la courbe des accidents pour les deux filières

leur rôle, leur donner des conseils pratiques et rappeler des règles pèchent par leur médiocrité. Il faut aussi insister sur un point rarement évoqué : tout parent n'est pas apte à tenir ce rôle correctement. Il peut ne pas être un très bon conducteur, avoir eu des accidents, commettre des infractions. Dans ce cas, mieux vaut qu'il s'abstienne, de même en cas de relations conflictuelles — ce qui n'est pas rare à l'adolescence. Faire l'AAC dans un climat tendu aurait des effets néfastes.

⁽¹⁾ Chiffres de la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routière).

⁽²⁾ Enquête réalisée par l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) et le Laboratoire de la psychologie de la conduite auprès d'un échantillon de 3 000 titulaires du permis B, de 18 à 25 ans.



Le pic d'accidents pour les jeunes conducteurs se situe vers cinq mois.



Aujourd'hui, la conduite supervisée permet aux plus de 18 ans de passer par une phase de conduite accompagnée.

Les nouvelles formules de la conduite accompagnée

L'objectif du gouvernement est que d'ici à 2012, 50% des candidats au permis de conduire B puissent bénéficier de la conduite accompagnée. Notamment grâce à de nouvelles formules.

« La conduite accompagnée est reconnue comme la meilleure façon d'apprendre à conduire », a expliqué Michèle Merli, déléguée interministérielle

à la Sécurité routière, en présentant en janvier dernier, aux côtés de Dominique Bussereau, les nouvelles dispositions visant à développer cette pratique.

La grande nouveauté, c'est la « conduite supervisée ». Une formule assouplie de l'AAC. Jusqu'à présent une frontière étanche séparait AAC et →

→ filière traditionnelle, sans possibilité de passerelle. La conduite supervisée change la donne puisqu'elle permet désormais aux candidats de 18 ans ou plus, inscrits à l'auto-école dans la filière traditionnelle, de compléter leur formation par une phase de conduite accompagnée. Soit avant de passer l'épreuve pratique pour acquérir un peu plus d'expérience ou, ce qui sera sans doute le cas le plus fréquent, après un premier échec pour ne pas perdre la main et améliorer ses compétences sans reprendre trop de cours. Le gouvernement espère ainsi permettre à l'élève de décrocher son permis à moindre coût. Bien sûr, comme pour l'AAC, ce dernier devra au préalable avoir réussi l'épreuve du code et suivi au moins 20 heures de cours dans une école de conduite. Car c'est l'enseignant qui, ayant

jugé sa maîtrise du véhicule et son comportement au volant d'un niveau suffisant, lui donnera le feu vert pour cette phase de « conduite supervisée ». Elle doit se dérouler au moins sur trois mois et 1 000 km (au lieu d'une année au moins et 3 000 km minimum pour l'AAC) et comprend deux rendez-vous

pédagogiques à l'auto-école avec l'accompagnateur. Mais attention, cette formule ne donne pas droit à une réduction de la période probatoire du permis (fixée à trois ans). L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) voit ses modalités légèrement modifiées. Comme pour la conduite supervisée,

Mode d'emploi

Stage obligatoire pour les novices



1- Conducteur novice, pendant la période probatoire (trois ans ou deux ans pour ceux de la filière AAC), vous ne disposez que de 6 points. Et en cas de perte d'au moins 3 points pour une infraction, vous serez obligé de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière – stage non obligatoire pour les autres conducteurs.

2- Si tel est le cas, vous recevrez une lettre avec accusé de

réception (48 N) vous avisant de la perte de vos points et de cette obligation de stage. Vous aurez alors un délai maximum de quatre mois pour vous y soumettre. À défaut de quoi, vous risquez une amende (de 750 €) et une suspension, voire une annulation de votre permis.

3- Le stage de sensibilisation au risque routier s'étale sur deux jours et coûte environ 250 €. Ensuite, muni de votre attestation, vous pourrez vous faire rembourser votre amende et récupérer jusqu'à 4 points sur votre permis (le plafond restant fixé à 6 points). En prime, vous devriez avoir un autre regard sur la conduite et la route...

Le conseil Allianz

N'oubliez pas : dans tous les cas, pour avoir accès à une phase de conduite accompagnée, il est indispensable de réclamer à votre assureur un accord préalable. Vous devrez d'ailleurs remettre un document écrit à l'auto-école pour que le processus puisse s'enclencher.

l'obligation pour l'accompagnateur d'avoir au moins 28 ans est supprimée; il lui suffit d'être titulaire du permis B depuis au moins cinq ans.

Plus de limite de temps

Par ailleurs, et uniquement pour l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), la durée maximale n'est plus limitée à trois ans – ce qui laisse plus de temps pour effectuer les 3 000 km. Enfin, en réponse aux critiques sur la mauvaise préparation des accompagnateurs, un rendez-vous pédagogique préalable

de deux heures est instauré avec l'accompagnateur (les deux autres rendez-vous en cours d'apprentissage étant maintenus). Reste à savoir si les enseignants qui animent ces rencontres seront mieux formés pour mener utilement ces préparations... Des possibilités de « conduite encadrée » – qui restent à préciser – sont également prévues dès la rentrée prochaine pour les élèves des filières préparant aux métiers de la route dans les établissements de l'Éducation nationale.

Témoignage



Jean-Arthur Ferrier

22 ans, étudiant.

« Attention aux mauvaises auto-écoles ! »

« Un déménagement m'a permis d'avoir une double expérience en matière d'auto-école... et de voir que ça peut être le jour et la nuit question d'efficacité ! Pour les cours de code, dans le premier cas, les élèves étaient seuls dans une salle avec un logiciel interactif. Problème : si on ne donnait pas la bonne réponse, personne n'était là pour donner des explications. Dans la seconde auto-école, un moniteur était présent pour commenter les situations, argumenter. Tout paraissait beaucoup plus clair, plus logique. Pour les cours de conduite, dans le premier cas, il n'y avait pas vraiment de suivi : si le moniteur changeait, les parcours, eux, ne variaient pas beaucoup. Au contraire, dans le second, je n'ai eu qu'un moniteur mais il m'a vraiment suivi et préparé à toutes les situations possibles. Avant de s'inscrire dans une auto-école, on a donc tout intérêt à s'informer sur la façon dont se déroulent les cours et, si possible, de connaître ses taux de réussite à l'examen... »



L'apprentissage anticipé de la conduite a été créé en 1991.



Une fois le permis en poche, il n'est pas toujours aisé d'acquiescer son propre véhicule.

Le choix de la voiture et de l'assurance

Une fois le papier rose en poche, il reste à s'acheter la voiture et à prendre une assurance. Deux actes importants.

C'est obligatoire – est-il vraiment besoin de le préciser? – mais reconnaissons que ce n'est pas facile de s'assurer quand on est un conducteur novice, jeune et, de surcroît, passé par la filière

standard! Les compagnies rechignent en effet à couvrir le risque des titulaires du permis probatoire car c'est au cours des trois premières années que la « casse » est la plus fréquente... Du coup, lors de la souscription

d'un premier contrat, elles appliquent une surprime qui peut atteindre 100%. Les tarifs varient bien entendu en fonction de la cylindrée, de l'usage qui en sera fait et de la zone de circulation habituelle,



mais pour un conducteur novice, ils dépassent le plus souvent les 1 000 euros par an. Ce qui constitue pour beaucoup un obstacle insurmontable à l'acquisition d'une voiture.

Éviter la surprime

Peut-on éviter ce couperet? La solution la plus simple et la plus sage consiste à opter pour l'apprentissage anticipé de la conduite. Décrocher le permis dans le cadre de la filière AAC permet de bénéficier dès la première année d'une surprime

réduite à 50%, puis à 25% la deuxième année et, s'il n'y a pas eu d'accident, à sa suppression la troisième année. On peut aussi choisir de retarder l'acquisition de sa propre voiture et se faire déclarer comme conducteur occasionnel sur le véhicule des parents — moyennant une augmentation de leur prime d'assurance, en général assez modeste —, le temps d'acquérir de l'expérience et de sortir de la période probatoire... Mais il faut savoir que certaines compagnies n'en tiennent pas compte et appliqueront de toute façon une surprime « jeune conducteur » dès que celui-ci voudra assurer son premier véhicule. Cette solution permet de retarder le problème mais pas de le supprimer. Dans cette optique, on le comprend bien, le choix d'une première voiture est fondamental. Ça l'est tellement, d'ailleurs, qu'il est conseillé, ➔

Jeunes conducteurs : les conditions d'Allianz

En cas d'AAC, la compagnie donne son accord sans supplément de prime, l'intégralité des garanties étant acquise à l'élève. Devenu titulaire du permis, celui-ci pourra souvent bénéficier d'un tarif privilégié... et même d'une réduction de 10% supplémentaire s'il effectue, dans l'année qui suit, un stage « post-permis » agréé par la DSCR. D'une façon générale, si des réductions sont offertes aux enfants des assurés (jusqu'à 40%), il n'y a pas de surprime systématique pour un jeune qui assure son premier véhicule. Le tarif dépend de son profil (âge, ancienneté du permis, etc.) et du véhicule (standard, sportif). Ce tarif baissera dès la 2^e année si l'assuré n'a, entre-temps, pas déclaré d'accident.



L'une des solutions : être déclaré conducteur occasionnel sur la voiture de ses parents.

→ avant toute acquisition, de s'informer pour savoir combien coûtera l'assurance pour tel ou tel modèle. Une petite cylindrée au profil très « sage » et avec quelques années d'ancienneté (mais pas trop) permettra de limiter le montant de la prime... tout en réduisant les velléités du nouveau titulaire du permis de se prendre pour Sébastien Loeb. C'est tout bénéfique. En revanche, le conducteur novice qui veut assurer une berline puissante au profil sportif risque fort d'essuyer des refus successifs... et s'il trouve, ce sera forcément très cher ! Un argument bon à connaître pour les parents qui ont du mal à faire entendre leurs messages de prudence.



Il est préférable d'opter pour une petite cylindrée.

Pour en savoir +

Incontournables, deux sites de l'association Prévention Routière consacrés au risque routier des jeunes fournissent une multitude de données sur l'accidentalité mais aussi, et surtout, constituent une mine d'informations et de conseils pratiques.

www.priorite-vos-enfants.fr



Dans l'espace réservé aux « + de 16 ans », le site pose la problématique de la surmortalité des jeunes sur la route (tendance à se croire invincible et à vouloir dépasser ses limites, mais aussi, par manque d'expérience, difficulté à percevoir le danger). Il détaille les atouts de l'AAC, conseille parents et éducateurs de façon très pragmatique et concrète, fait parler (via de courtes vidéos et des chroniques radio) des « pys », assureurs, techniciens automobiles, médecins, etc.

www.rentrerenvie.fr



Ce site est exclusivement réservé aux sorties jeunes. Promoteur infatigable du dispositif du conducteur désigné — qu'il s'agisse de « Sam, le capitaine de soirée » ou des « Captains'Angels » —, le site présente les initiatives des associations étudiantes à travers la France, propose des vidéos d'experts sur les risques caractéristiques des soirées : l'alcool (effets, temps d'élimination), le cannabis (association avec l'alcool, par exemple), les scénarii d'accidents, etc. Il permet également de se tester.

Sanctions : régime spécial « novice »

Pendant la période du permis probatoire, les sanctions concernant certaines grosses infractions voient leur effet amplifié. C'est le cas de l'alcoolémie : dès 0,5 g/l dans le sang, un conducteur novice est passible d'un retrait de 6 points. Son permis sera donc annulé et il devra attendre six mois pour pouvoir le repasser. Même sanction pour tout dépassement de vitesse supérieur ou égal à 50 km/h.

« Le permis est un formidable outil d'insertion sociale et professionnelle »

Que change pour vous la décision du gouvernement de promouvoir les écoles de conduite de statut associatif (ECSA) ?

Catherine Lestre de Rey : Elle pose les bases d'une alternative dans l'accès au permis des plus démunis. Depuis la publication du livre blanc *Jeunes et sécurité routière* (automne 2007) et la concertation sur la réforme du permis, les bases pédagogiques avancées par les ECSA ont été reconnues. Mais l'outil était souvent cantonné dans le champ de l'innovation sociale...

Ce n'est plus le cas ?

C. L. R. : Depuis 2009, des expérimentations se mettent en place, via le Haut Commissariat à la jeunesse – avec l'appel à projets « 10 000 permis pour réussir » – et le Pôle Emploi. Une bourse de 1 200 € est ainsi proposée à tout allocataire du RSA ou demandeur d'emploi ayant besoin du permis pour accéder ou se maintenir à l'emploi.

Quelles sont les particularités des écoles associatives ?

C. L. R. : En général, l'école de conduite n'est pas la seule activité de l'association, qui promeut d'autres activités du champ social (formation, insertion par le travail...). Le but de l'approche globale des apprentissages va bien au-delà de l'obtention du permis – même s'il est un enjeu majeur car perçu comme un indicateur de compétences sociales et un critère de recrutement. En cela, c'est un levier pour soutenir un projet éducatif, apprendre la règle, la vie en société,

la langue française ou encore accéder à l'emploi, selon l'identité de chaque association et son ancrage local (ses partenaires).

Mais n'est-ce pas un dispositif très coûteux ?

C. L. R. : Ces écoles associatives reçoivent le plus souvent des personnes, jeunes ou adultes, confrontées à des problématiques d'apprentissage, de ressources, de santé. Et il est vrai que le processus est parfois long... donc cher. Les apprenants – orientés par un travailleur social – y participent financièrement et, pour cela, doivent s'inscrire dans un projet valide : trouver un travail, se maintenir dans l'emploi, entamer des démarches, etc. La plus-value va donc bien au-delà de l'obtention du permis : c'est un bénéfice social pour tous.

⁽¹⁾ Fédération des associations de la route pour l'éducation.

Les écoles de conduite associatives

Il existe en France une petite centaine d'écoles de conduite associatives. Elles forment chaque année entre 8 et 10 000 candidats au permis. Assez mal vues par les auto-écoles traditionnelles, elles jouent cependant un rôle spécifique appelé à s'étendre, le gouvernement et les collectivités souhaitant développer l'accès aux aides en direction du permis B.



Le conducteur novice a davantage tendance à surestimer ses capacités.

Prévenir le risque routier des débutants

Comment prévenir le risque routier des conducteurs novices ? Pour Jean-Pascal Assailly, psychologue à l'Inrets ⁽¹⁾ et grand spécialiste du risque routier chez les jeunes, il faut s'adresser aux deux dimensions fondamentales de la conduite : la performance et la motivation.

« La performance renvoie à ce que le conducteur novice est capable de faire, explique Jean-Pascal Assailly. On sait que l'inexpérience amène à faire des erreurs de conduite, à mal

analyser et interpréter certaines situations, à ne pas prendre les bonnes décisions dans les situations délicates. C'est tellement vrai qu'au bout d'un an de permis, 30% des jeunes font encore des erreurs

importantes, souvent à l'origine d'accidents. » La solution pour acquérir de l'expérience, c'est d'accumuler la pratique, donc les heures de conduite. « Cela passe par un renforcement de la conduite

accompagnée et aussi, désormais, par la conduite supervisée.» Ayant participé au groupe de travail «Jeunes conducteurs: la voie de la sécurité⁽²⁾» dans la perspective d'une réforme de la formation, le chercheur avait d'ailleurs suggéré de porter le kilométrage minimal de l'AAC de 3 000 à 6 000 km, comme cela se pratique en Suède avec de bons résultats. Mesure sans doute jugée trop exigeante et potentiellement décourageante: elle n'a pas été retenue. Mais quand on opte pour la conduite accompagnée, rien n'empêche de la mettre en œuvre...

Ne pas surestimer ses capacités

Au chapitre des performances, il faut encore évoquer cette autre caractéristique du débutant: «Il a du mal à calibrer la tâche à accomplir, a tendance à sous-estimer les difficultés et à surestimer ses capacités.

Il pense, par exemple, pouvoir négocier un virage à 90 km/h quand son savoir-faire ne lui permet pas de le prendre à plus de 70 km/h!».

L'acceptation du risque

La meilleure prévention serait de l'amener à se confronter à la difficulté, mais sans risque, sur piste, pour qu'il voie concrètement ses limites et celles du véhicule et du conducteur. Là aussi, certains pays ont intégré ce type d'exercice dans leur formation. «À défaut, c'est l'expérience qui amène une meilleure évaluation des tâches, constate Jean-Pascal Assailly. À force d'être confronté à des "presque accidents", on finit par mieux percevoir les difficultés et à adapter sa conduite...»

Le second volet du risque «jeune conducteur», c'est la motivation: il ne s'agit plus d'inexpérience mais de ce que le jeune est prêt à faire... ou à ne pas faire pour respecter →

Témoignage



Pr Daniel Marcelli

Psychiatre de l'enfant et de l'adolescent (CHU de Poitiers)

« Il faut réagir dès le premier accident »

« Je travaille actuellement sur un projet qui consisterait à mettre en place un accompagnement pour les mineurs ayant été impliqués dans un accident. Les études montrent en effet qu'ils ont une probabilité bien plus grande que d'autres de récidiver. Un premier accident, même sans gravité, doit donc servir d'alerte. Si on ne fait rien, c'est un peu comme si on laissait repartir chez lui, sans soin, un homme de 45 ans qui vient d'avoir un infarctus ! Impensable ! Et pourtant, c'est ce qui se passe et je considère que c'est irresponsable de la part de notre société. Attention, je ne parle pas d'instaurer une réponse punitive: ce que je propose, c'est un accompagnement systématique de quelques mois, à visée préventive, pendant lequel les jeunes pourraient participer à des séances autour du risque routier, par exemple avec démonstrations de voiture-tonneau ou autres, à des groupes de parole, des improvisations théâtrales mettant en scène l'avant ou l'après-accident, etc. »

Accidents : des chiffres parlants

Le risque d'être impliqué dans un accident corporel diminue progressivement avec l'expérience du conducteur. À son apogée au cours de la première année de conduite, ce risque est divisé par trois au bout de cinq ans, par quatre au bout de sept ans. Des statistiques qui se traduisent en données accidentologiques par un grave déséquilibre: les 18-24 ans représentent 9% de la population française mais 22% des tués sur la route⁽¹⁾ !

⁽¹⁾ Source: ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).

Témoignage



Pierre Gustin

Délégué général
de l'association
Prévention Routière

« Il faut insister sur les causes et les effets des accidents »

« L'obtention du permis est un moment fort dans la vie des futurs conducteurs et doit être l'occasion d'expliquer, plus que cela est le cas, les principaux risques routiers. La réforme du permis de conduire annoncée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 est une occasion unique d'améliorer le contenu de la formation et de l'examen du permis de conduire dans le sens d'une plus grande sécurité sur la route. C'est pourquoi l'association Prévention Routière a présenté en novembre 2009 de nouvelles propositions pour rendre le permis de conduire "plus sûr". Nous avons souhaité que l'on intègre dans l'épreuve théorique une partie portant sur les principales causes d'accident et tout ce qu'il faut savoir pour les prévenir. Par ailleurs, l'association a demandé que les auto-écoles disposent d'un film court — qui reste à réaliser — montrant les principaux risques routiers avec leurs conséquences sur les plans humain, économique et pénal. Ce film serait obligatoirement visionné par tous les futurs conducteurs, au cours de leur formation. »

→ les règles du code de la route, les règles de prudence et de prévention. On sait qu'il y a globalement, chez les jeunes, une acceptation des risques bien plus élevée que dans les autres classes d'âge et aussi des modes de vie spécifiques — sorties nocturnes, le week-end, consommation de produits psycho-actifs, déplacements en groupe, etc. — qui les exposent tout particulièrement. Les principaux facteurs de risque routier sont à peu près les mêmes que pour les autres conducteurs, avec quelques spécificités néanmoins. Ainsi, l'alcool est en cause dans 30% des accidents mortels des 18-25 ans, comme chez les conducteurs plus âgés. Mais

il est parfois associé au cannabis (une association qui multiplie le risque d'accident mortel par 14!). Ce produit, que l'on retrouve chez 15% des tués de cette tranche d'âge, est peu présent dans les autres tranches. Si la fatigue ne les épargne pas plus que leurs aînés (l'accumulation de nuits courtes finit par créer des dettes de sommeil très dangereuses sur la route), il y a le facteur aggravant des sorties festives du week-end. S'y mêlent souvent la vitesse (globalement, les jeunes roulent plus vite que leurs aînés), la pression des passagers (voitures bondées, attitude récréative, etc.) et le non-port de la ceinture de sécurité aux places arrière.



Les jeunes sont plus souvent adeptes de la vitesse.



La population jeune reste la plus touchée par la mortalité sur la route.

Prévenir ces comportements à risque constitue un défi pour les pouvoirs publics, les associations, les éducateurs et les parents. Depuis des décennies, tous essaient d'améliorer les démarches.

Le rôle unique des parents

Il serait injuste de nier que des progrès ont été réalisés (contrôles plus efficaces, campagnes de communication, mise en place d'actions préventives type « Capitaine de soirée », etc.). Mais il reste beaucoup à faire. Notamment, les parents ont un rôle de transmission des valeurs et d'exemplarité dont tous n'ont pas suffisamment conscience. « Et c'est un rôle qu'ils peuvent encore tenir lorsque leur enfant est jeune adulte, assure Jean-Pascal Assailly. Par exemple, en n'hésitant pas, s'il sort, à lui demander où il va,

3 questions à...



Emmanuel Renard,

directeur de l'éducation à l'association Prévention Routière

Que faire, quand on est parent, pour convaincre son enfant d'avoir un comportement responsable au volant ?

Beaucoup... à condition de s'y prendre tôt ! Ce n'est pas à l'heure de l'auto-école qu'il faut y penser. L'éducation routière, cela se construit dès la petite enfance. Par l'exemplarité que l'on donne à son enfant comme piéton (on ne traverse jamais quand le bonhomme est rouge !), mais aussi comme conducteur. N'oubliez pas que si votre enfant, du siège arrière, vous voit pendant des années agressif au volant, il risque fort de reproduire ce comportement. Et il est peu probable qu'à 18 ans, il accorde la moindre crédibilité à vos conseils de prudence !

Mais n'est-ce pas aussi le rôle de l'école de faire cette éducation routière ? Bien sûr, mais cela ne suffit pas. D'autant qu'elle reste,

dans notre pays, encore très limitée : présente dans le primaire, assurée de façon très inégale au collège avec les ASSR, elle disparaît au lycée, au moment où le risque devient le plus important. Quoi qu'il en soit, chacun a son rôle à jouer — l'école et les parents — dans ce continuum éducatif que nous appelons de nos vœux.

Vous ne croyez donc pas aux vertus du nouveau permis ?

Il présente des points très positifs... mais une réforme du permis, aussi pertinente soit-elle, n'empêchera pas les jeunes de se tuer sur la route ! Il faut une véritable éducation routière dès la petite enfance, de sorte qu'au moment de l'apprentissage de la conduite, la problématique « comportement » soit déjà réglée. Six mois de formation ne peuvent pas rattraper ce que l'on a négligé pendant 17 ou 18 ans !

avec qui, lui rappeler qu'il ne doit pas boire d'alcool s'il conduit, ou alors lui suggérer de trouver une autre solution pour rentrer. Pas pour lui faire la morale, mais pour attirer son attention, l'aider à prévenir le risque. C'est efficace : ces jeunes-là ont moins d'accidents que les autres.»

Pour en savoir plus :

Jeunes en danger, les familles face aux conduites à risque, ouvrage de Jean-Pascal Assailly, éditions Imago, 2007.

⁽¹⁾ Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.
⁽²⁾ Rapport de l'OCDE/CEMT publié en septembre 2006.



Avec Allianz, je conduis ma vie.

Assureur engagé, Allianz sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de « prévention automobile ».

Allianz 