



PROJET INSERR

GUIDE POUR LA FORMATION DES AUTOMOBILISTES

A l'usage des enseignants de la conduite et de la sécurité routière

Projet de GFA réalisé par L'INSERR

Selon convention DSCR N° 002-40-004-00-123-75-31 notifiée le 06/12/02

GFA

Mars 2003

Préambule

Pourquoi un nouveau guide pour la formation des automobilistes ?

« Guider, ce n'est pas mener, diriger, prescrire ou contraindre. C'est aider celui qu'on guide à découvrir lui-même son chemin. »¹

L'enseignant² guide les futurs automobilistes vers une conduite sécuritaire et responsable.

Ce guide a pour ambition de guider les enseignants et B.E.P.E.C.A.S.E.R. en formation, à travers les difficultés de la pédagogie, tout en leurs montrant ce que celle-ci leur apporte.

En partant de l'insécurité routière, du rapport Jean VERRE³ qui fixe les contours et les objectifs du continuum éducatif, et des acquis des enseignants d'aujourd'hui, nous avons souhaité que ce nouveau Guide pour la Formation des Automobilistes réponde aux exigences d'une formation de qualité et aux besoins des professionnels.

Comment guider ?

« Le guide dit où il faut aller et comment savoir si on y est arrivé. Il ne dit pas comment y aller. »⁴

Le guide a pour but de fixer les objectifs à atteindre ainsi que les modalités d'évaluation.

Chaque pédagogue doit être capable d'adapter sa formation à son ou ses apprenant(s). Pour ce faire, il a besoin de s'appuyer sur les modalités d'une évaluation initiale de formation afin de déterminer le profil du futur formé.

Evaluer n'a pas pour seul but de fixer un volume d'heures de formation, mais permet également d'établir un plan de formation **individualisé**.

Le formateur prend en compte les compétences et les pré-requis du ou des formés pour estimer une **progression**. Tous les élèves sont différents. Ils n'ont pas le même âge, les mêmes motivations, leurs capacités de compréhension et d'assimilation sont variables ; ils possèdent une expérience différente de la conduite en circulation routière et leur niveau de connaissances est plus ou moins riche.

Ces différences influencent la durée de formation, ainsi que les progressions et les méthodes à mettre en œuvre.

Le formateur a également besoin d'une certaine **latitude dans le choix** de ses méthodes pédagogiques inhérentes à la spécificité de l'action de formation :

- pré-requis,
- motivations,
- lieu d'apprentissage,
- public,
- organisation des établissements (uni-personnelle, SARL, etc.),

¹ Extrait du GFA, première édition.

² Tout au long de ce guide, l'enseignant de la conduite, sera désigné sans distinction par les termes de « formateur » ou d'« enseignant ».

³ Formation des usagers de la route et des conducteurs. Rapport au ministre de l'Équipement des Transports et du Logement. Jean Verré. La Documentation Française. 1997

⁴ Extrait du GFA, première édition.

- organisation structurelle de l'enseignement (planning, nombre d'enseignant(s) impliqué(s) dans la formation d'un élève...).

Quelle est la place de l'élève dans le Guide ?

La formation est centrée sur l'apprenant et doit donc fournir à celui-ci les conditions favorables pour qu'il puisse être acteur de sa formation.

Cela nécessite entre autre la mise en place des processus d'évaluation lui permettant de constater ses progrès, *« c'est une auto évaluation qui augmente la motivation, particulièrement en cas de réussite »*⁵.

Le guide doit aider l'enseignant à établir une progression respectant le caractère unique et la motivation de chaque élève.

Tous les ouvrages pédagogiques spécifient qu'un objectif est défini en fonction des caractéristiques de la tâche et des caractéristiques de l'élève.

Comment l'utiliser ?

Une lecture intégrale semble essentielle pour la compréhension des objectifs à atteindre et des points d'ancrage qui les ont déterminés.

Cependant, sa conception a pris en compte les impératifs de terrain.

Ainsi chaque enseignant soucieux de connaître l'organisation et la mise en œuvre de sa propre pratique, pourra immédiatement se référer à la partie III du présent guide.

Dans un second temps, il lui sera possible de se référer aux parties I et II **structurant** le contenu de la partie III.

Une économie de lecture des deux premières parties mènerai à terme chaque enseignant à remettre en cause le contenu de la partie III, et ce par simple méconnaissance des objectifs à atteindre.

⁵ Extrait du GFA, première édition.

Table des matières

PREMIÈRE PARTIE COMPRENDRE LE SYSTÈME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	7
---	---

CHAPITRE 1 L'ACCIDENTOLOGIE	9
--------------------------------	---

I. LES GÉNÉRALITES	9
II. L'ÂGE DES USAGERS	9
III. LES APTITUDES À LA CONDUITE	11
IV. L'APPROCHE SYSTÉMIQUE POUR COMPRENDRE L'ACCIDENT	12
V. QUELQUES QUESTIONS	14

CHAPITRE 2 LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	17
---	----

I. LE CHAMP DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	17
1. L'utilisateur de la route	17
2. L'environnement - l'infrastructure	17
3. Le véhicule	19
II. LA FORMATION	19

CHAPITRE 3 LES OUVRAGES DE RÉFÉRENCES	21
--	----

I. Le Programme National de Formation	21
II. Le rapport Jean Verré	23

CHAPITRE 4 LE CONTINUUM ÉDUCATIF	25
-------------------------------------	----

DEUXIÈME PARTIE ÉLÉMENTS SUR LA PÉDAGOGIE POUR LA FORMATION DES AUTOMOBILISTES	29
--	----

CHAPITRE 1 ÉDUCATION, FORMATION ET SOCIÉTÉ	31
---	----

I. LES FORMES DE L'ÉDUCATION	31
II. LE CONCEPT DE FORMATION	32

CHAPITRE 2	
LES PARTICULARITÉS DE LA FORMATION DES ADULTES	35
<hr/>	
I. L'ENSEIGNEMENT ET LA FORMATION DES ADULTES	35
1. Les attentes de l'adulte en formation	35
2. Les barrières de l'adulte en formation	36
II. COMMENT LES ADULTES APPRENNENT-ILS ?	37
1. Utiliser les motivations	37
2. Insister sur la nature de la réussite ou de l'échec	38
3. Individualiser l'apprentissage	38
4. Engager la responsabilité des stagiaires	39
CHAPITRE 3	
PÉDAGOGIE ET FORMATION À LA CONDUITE	41
<hr/>	
I. LA PÉDAGOGIE PAR OBJECTIF	41
1. Qu'est-ce qu'un objectif ?	42
2. Le vocabulaire	43
II. LA MÉTHODOLOGIE	44
1. Comment formuler des objectifs spécifiques ?	44
2. L'opérationnalisation des objectifs	44
III. LES MÉTHODES PÉDAGOGIQUES	45
1. Les méthodes affirmatives	46
2. Les méthodes interrogatives	47
3. Les méthodes actives	48
IV. L'ÉVALUATION DE LA FORMATION	49
1. Evaluer pourquoi ?	49
2. Les difficultés	50
3. Le processus itératif des évaluations	50
4. Apprentissage et expérience de la conduite	52
CHAPITRE 4	
L'ANIMATION	55
<hr/>	
I. CONNAÎTRE LE GROUPE EN FORMATION	55
1. Les fonctions du groupe	55
2. Les facteurs d'interaction	56
3. Modèle ou norme dans le développement	56
4. Les stades du développement du groupe	56
II. LES RÈGLES DU TRAVAIL EN GROUPE	57
III. LES CONFLITS ET L'AGRESSIVITÉ DANS LE GROUPE	58
1. La résolution des conflits	58
2. L'agressivité	58
IV. LES MÉTHODES ET TECHNIQUES D'ANIMATION	60
1. Le questionnement	60
2. Les réponses aux questions	61
3. L'écoute et l'observation	62
4. La reformulation	62
5. L'encouragement et la valorisation	62

TROISIÈME PARTIE	
LES QUATRE ÉTAPES DE FORMATION	63
Principes généraux	65
Evaluation initiale	71
ÉTAPE 1	73
Les Connaissances (1C)	75
La Pratique (1P)	83
Évaluation de synthèse	95
Questions	97
ÉTAPE 2	103
Les Connaissances (2C)	105
La Pratique (2P)	113
Évaluation de synthèse	121
Questions	123
ÉTAPE 3	131
Les Connaissances (3C)	133
La Pratique (3P)	145
Évaluation de synthèse	155
Questions	157
ÉTAPE 4	165
Les Connaissances (4C)	167
La Pratique (4P)	179
Évaluation de synthèse	189
Questions	191
BIBLIOGRAPHIE	197

INSERR



INSERR



GFA

PREMIÈRE
PARTIE

Comprendre
le système
de sécurité routière

INSERR



Chapitre 1

L'accidentologie

I. GÉNÉRALITÉS

La voiture est un facteur d'autonomie et d'intégration sociale puissant à tous les âges de la vie. L'accès à l'autorisation de circuler est perçu par tous aujourd'hui comme incontournable.

L'éducation à la sécurité routière se fait actuellement par paliers successifs depuis la maternelle en passant par l'examen du permis de conduire et jusqu'aux stages post-permis (même s'il reste encore beaucoup à faire).

La surmortalité des jeunes conducteurs de voitures et de deux roues constitue l'un des problèmes prioritaires, mais n'est pas le seul, sans quoi 77,5 % des tués seraient oubliés.

Aussi, les enseignants de la conduite et de la sécurité routière ont un rôle fondamental à jouer dans la réduction de l'accidentologie, qui peut ainsi s'exprimer : **« favoriser l'accès de tous à l'automobile en s'assurant toutefois que les meilleures conditions de sécurité soient satisfaites ».**

Pour cela, ils seront amenés à donner à leurs « élèves » les moyens de comprendre les mécanismes liés à la prise de risque, afin de les réduire.

La prise de risque

La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à **évaluer le risque**, c'est à dire la fréquence des accidents rapportés à l'**exposition au risque** qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être aussi une autre variable (par exemple, le nombre de coups de téléphone passés en ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant).

C'est souvent dans ce domaine, que les données manquent ou sont imprécises et, c'est pourquoi il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

Pour une classe d'âge donnée, l'**indicateur de risque** peut être estimé par le rapport de la proportion de tués et de la proportion des titulaires du permis de conduire les voitures.

Bien qu'imparfait, cet indicateur est suffisant pour donner une bonne image des enjeux globaux.

(Source : fichier national des accidents corporels et enquête INSEE sur les conditions de vie des ménages).

II. L'ÂGE DES USAGERS

Les jeunes se tuent proportionnellement plus la **nuit** (58 % contre 43 % pour l'ensemble de la population) et le **week-end** (44 % contre 35 % pour l'ensemble de la population).

Un terrible constat :

Les 15-24 ans

- La sous-estimation du risque et/ou la volonté de **prise de risque** est plus particulièrement marquée, chez les **hommes** en général et chez les jeunes garçons en particulier.
- Ils représentent **13 %⁶** de la population française, mais **25,7 %** des tués sur la route.
- La route est la **première cause de mortalité** chez ces jeunes (plus de 40 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans).
- Pour le même nombre de kilomètres parcourus en voiture, **les femmes ont 3,1 fois moins de risque d'être tuées** et sont **6,2 fois moins condamnées pour des délits**.

Les 18-24 ans

- Les **jeunes conducteurs** représentent **10 %** de la population française, **22.5 %** des tués sur la route, 24 % des blessés légers et 23 % des blessés graves.
A titre de comparaison, 1 tué sur 5 et 1 blessé grave sur 4 est un jeune de 18 à 24 ans.
- les conducteurs âgés de moins de 25 ans ayant **obtenu leurs permis de conduire depuis moins de trois ans** sont impliqués dans des accidents corporels avec un taux qui est près de trois fois supérieur au taux moyen.
- **La nuit**, ils représentent 62 % des tués contre 43 % pour le reste de la population.
- **50 %** des tués le sont à un seul véhicule contre 32 % pour le reste de la population.
- **En courbe**, ils représentent 40 % des tués contre 22 %.
- Le **week-end**, 59 % des tués sont des jeunes.

L'ancienneté du permis de conduire joue un rôle, et il est à noter que près d'un conducteur sur cinq a un permis depuis moins de deux ans.

Les plus de 65 ans

- Ils ont moins d'accident, mais ils sont plus graves.
- 41 % des tués sont des piétons.
- 31 % des tués sont des cyclistes.

Par ailleurs, il existe une typologie particulière des accidents occasionnés par les personnes âgées. Ces accidents surviennent à vitesse lente, le plus souvent le jour ; on retrouve souvent un défaut des règles de conduite : refus de priorité à droite, changement de direction sans clignotant, passage interdit non respecté ; ils surviennent à la faveur de situations qui exigent une décision rapide comme aux carrefours où il faut gérer plusieurs données en même temps : mettre son clignotant, freiner, laisser une priorité. On peut noter également que les prises d'autoroutes à contre sens sont essentiellement le fait de conducteurs âgés.

⁶ Chiffres INSEE 2000.

Il faut mentionner que le vieillissement de la population va dans le sens d'un accroissement fort du nombre de titulaires de permis de conduire âgés.

III. LES APTITUDES À LA CONDUITE

La conduite est une activité acquise au cours de la formation initiale et continue du conducteur tout au long de son expérience.

Cette activité appelée communément « *tâche de conduite* » peut être modélisée en fonction de trois niveaux de complexité croissante :

- une tâche de contrôle de trajectoire,
- une tâche de résolution de problèmes
- une tâche plus globale de navigation et orientation en circulation.

On distingue d'une part la tâche de conduite prescrite⁷ (ce que le conducteur devrait faire) et d'autre part la tâche de conduite effective (ce que le conducteur fait).

Ces activités sont déterminées, par les **connaissances**, les **représentations** et les **attitudes** que tout conducteur acquiert en au cours de son **expérience**.

La partie III du guide est scindée en deux parties, les connaissances et la pratique.

La Partie connaissances qui nous concerne ici, nous a permis de regrouper des objectifs de savoir et de savoir être, afin de pallier partiellement au manque de connaissance et d'expérience des jeunes conducteurs.

Mais tout d'abord, posons nous une question :

Pourquoi les conducteurs novices qui viennent de suivre une formation qui se veut performante, sont-ils plus accidentés ?

Nous avons tous conscience que le manque d'expérience joue négativement dans l'accidentologie routière. En effet, les jeunes présentent des lacunes par rapport aux conducteurs expérimentés, notamment au niveau de la prise d'information et de la sélection des indices pertinents, ce qui entraînent souvent une **sous estimation** du risque de certaines situations.

La vue

95 % des informations nécessaires au conducteur sont vues

Or, le balayage visuel du jeune conducteur apparaît moins efficace que celui du conducteur expérimenté. Son regard est souvent fixé, proche du véhicule et la prise de décision devient alors tardive.

De plus, les jeunes conducteurs ont une moins bonne identification du risque lointain, une mauvaise détection des dangers potentiels et une utilisation restreinte des rétroviseurs.

La surestimation des capacités⁸

Dans leur grande majorité les jeunes conducteurs témoignent d'une **surestimation de leurs capacités**.

⁷ Décrite dans le PNF

⁸ Patricia DELHOMME. 1994

De fait, ils estiment que le **danger** vient d'autrui (et non d'eux-mêmes). Aussi, pour pallier ce risque, ils développent une grande capacité exploratoire essentiellement dirigée sur les éléments **mobiles** (usagers au sens large). Ils sont de fait moins attentifs aux indicateurs **fixes** (configuration de la route, signalisation ...) qui leurs permettent cependant d'anticiper des comportements à mettre en œuvre par rapport à des situations à « risques » (carrefours).

On constate d'ailleurs que les **conducteurs expérimentés** favorisent la recherche d'indicateurs **fixes** plutôt que mobiles.

Les jeunes optent pour des comportements plus risqués. Le « syndrome » des jeunes conducteurs regroupe plusieurs facteurs psychologiques et sociaux : confiance en soi, croyance en ses capacités, recherche d'identité, besoin de se confronter, la prise de risque délibérée, le plaisir, la recherche de sensation forte ajoutée à l'alcool, la drogue et le manque de sommeil.

Tout ce que nous venons d'évoquer induit chez le jeune une lecture de la route plus favorable (sous-estimation des risques) l'amenant à adopter des vitesses inadaptées voire excessives, à ne pas respecter les feux et tout particulièrement le feu orange et à réduire les distances de sécurité.

Ce choix, déterminé par les motivations personnelles, auxquelles s'ajoutent les déficiences liées au statut de débutant, conduit à plus de collisions et de sorties de route.

En moyenne, un jeune a besoin de 5 à 7 ans pour approcher son niveau de risque de celui du conducteur expérimenté.

Nous pouvons dire que **les besoins en apprentissage** portent sur les **compétences perceptives et cognitives** (voir objectif 1C3) et que les besoins en éducation et en formation nécessitent d'**intervenir sur les motivations personnelles et le sens des responsabilités sociales** (voir objectifs 4C6 et 4C7).

4 conséquences majeures en terme d'objectifs pédagogiques en découlent :

- ⇒ l'amélioration des capacités est essentielle ;
- ⇒ les capacités perceptives et de prise de décision doivent être améliorées ;
- ⇒ les approches sur les motivations personnelles, les attitudes, les représentations doivent faire l'objet d'une véritable démarche ;
- ⇒ il y a lieu de tenir compte des différences entre les individus dans les styles d'apprentissage et les motivations.

IV. L'APPROCHE SYTÉMIQUE POUR COMPRENDRE L'ACCIDENT

L'approche systémique a vu le jour pour aider les chercheurs à affronter la complexité des situations.

Notre objectif en abordant cette partie est d'attirer l'attention sur le fait que la conduite automobile n'est pas uniquement un apprentissage de savoirs et de savoir faire.

Les lieux dans lesquels circulent les usagers nécessitent réflexion et actions.

Une approche globale

A l'inverse de la logique cartésienne qui dissocie, partage, décompose, la logique systémique associe, rassemble, considère les éléments dans leur ensemble les uns vis à vis des autres et dans leur rapport à l'ensemble. Dans le domaine de l'accidentologie, l'accident est analysé selon l'approche systémique : l'homme, le véhicule et l'environnement dans lequel il circule ne peuvent être dissociés.

Qu'est-ce qu'un système ?

Un système est constitué d'un ensemble d'éléments en **interaction** dont chacun est lié aux autres et concourt à un objectif commun ou finalité du système.

Par exemple, lors d'un déplacement, l'ensemble des composantes (**Homme – Véhicule – Environnement**) tend à maintenir le système en équilibre autrement dit au **non accident**.

L'accident est alors considéré comme un dysfonctionnement du système (l'un des éléments n'est plus en interaction avec les autres).

Adopter une approche systémique c'est chercher à comprendre comment se **comporte chaque élément en interaction** dans le système ici, en l'occurrence, la circulation routière.

L'enseignant de la conduite doit prendre en compte cette approche systémique dans son enseignement. Il permet ainsi aux futurs conducteurs de ne pas se dissocier de leur véhicule et de leur environnement (tous les **conducteurs** ne conduisent pas de la même manière, tous les **véhicules** ne se conduisent pas de la même manière et on conduit de façon différente sur **autoroute** et en **agglomération**). L'enseignant mettra donc l'accent sur la fluctuation permanente de chacun de ces trois éléments et par voie de conséquence sur la fluctuation des comportements.

Quels sont les principes de l'approche systémique ?

La connaissance de **l'approche systémique est incontournable pour tout enseignant désireux d'amener les futurs conducteurs à tendre vers un comportement plus sûr.**

Elle constitue la base du fonctionnement du système routier. Sa compréhension est nécessaire pour l'enseignant et pour l'élève afin d'appréhender le système.

Les points abordés ci-après doivent être le point de départ d'une **réflexion** et d'une **recherche** nécessaire pour permettre aux formés d'aborder la route avec une plus grande conscience des **risques**.

- ✓ **Le principe d'interaction ou d'interdépendance**
Chaque élément tire son information des autres éléments et agit sur eux. Pour comprendre un élément il faut considérer le contexte avec lequel il interagit.
En conduite automobile, le comportement du conducteur dépend de l'environnement dans lequel il circule, de son état émotionnel et affectif, des autres usagers, des conditions atmosphériques et du véhicule qu'il conduit. L'approche globale donnera du sens et permettra d'en comprendre le fonctionnement.
- ✓ **Le principe de totalité**
Lorsqu'il y a un regroupement d'éléments, la logique de groupe constitué prime sur chaque élément qui le compose
Par exemple : en conduite automobile, lorsque plusieurs véhicules se suivent, la vitesse est régulée par le groupe.
- ✓ **Le principe de rétroaction appelé feed-back ou causalité circulaire**
L'effet du conducteur « B » produit par le conducteur « A » agit en retour sur la cause du conducteur « A » qui l'a produite.

Par exemple : si un conducteur s'engage dans un carrefour et bloque la circulation, les conducteurs des routes adjacentes vocifèrent et klaxonnent, le conducteur qui s'était engagé subissant les conséquences de son inattention.

✓ **Le principe d'homéostasie**

Lorsqu'un système subit une légère transformation, il a tendance à revenir à son état antérieur.

Par exemple : une route comporte un virage prononcé considéré comme accidentogène. Les pouvoirs publics décident de modifier son profil en augmentant le rayon de la courbe ; résultat : les accidents sont moins nombreux mais plus meurtriers.

✓ **Le principe d'« équifinalité »**

Nous pouvons obtenir un résultat identique à partir de conditions initiales différentes et en empruntant des chemins différents.

Tous les élèves sont différents, nos chemins pour les amener à devenir des conducteurs sûrs sont distincts.

Nous tenons compte dans le système de formation de tous les paramètres, pré-requis, connaissances du monde automobile, motivation en rapport avec la sécurité routière, état émotionnel...

En utilisant une approche dissemblable, en employant des méthodes différentes nous parvenons à atteindre le même objectif de formation.

V. QUELQUES QUESTIONS

Comment nous, enseignants pouvons nous participer à l'amélioration de ce terrible bilan des accidents de la route ?

Tout d'abord, examinons de plus près notre travail. Notre tâche consiste à former des élèves, afin qu'ils deviennent des « conducteurs sûrs ».

Si nous approfondissons, cela tendrait vers : **produire des conducteurs responsables, respectueux des règles, sachant partager l'espace routier et comprendre les autres.**

Aujourd'hui, ce rôle qui est le nôtre, est-il rempli ?

Ne sommes nous pas un peu responsable de cet état de fait ?

Souvent, nous nous retranchons derrière des impératifs, pourquoi ?

- Est-ce plus confortable pour l'enseignant ?, pour l'élève ?

- Est-ce moins onéreux ?...

Les dysfonctionnements du système sécurité routière conduisent à l'accident ...

Les élèves ont au minimum 16 ans lorsqu'ils rentrent en formation. Ils ont reçu, à l'école et auprès de leurs proches (parents, tuteurs, éducateurs, amis...) la base de leur éducation et de leurs connaissances.

Nous devons donc, nous enseignants de la conduite et de la sécurité routière apporter plus ; c'est à dire, « enrichir leurs connaissances, les amener à la réflexion sur leur propre comportement en rapport avec l'intérêt général, et leur apprendre à diriger un véhicule sans risque... »

- Est-ce la direction que nous avons prise ?...

Pourquoi les 20 heures « minimum » constituent-elles trop souvent aujourd'hui, le maximum ?

Nous ne pouvons pas toujours chercher des excuses et rejeter la faute sur les autres. Nous réfugier derrière « la contrainte temps et argent » alors que l'on sait que la route tue, blesse et handicape **des hommes et des femmes qui n'avaient pas l'intention de se tuer.**

« **Apprendre à bien se conduire... pour bien conduire.** » doit être l'adage de l'enseignant.

Pour cela, nous devons nous remettre en cause, orienter l'enseignement de la conduite automobile vers la vie, le respect et le partage.

Nous ne devons pas attendre que la situation évolue seulement par la répression ou par le travail de l'Etat.

Il est grand temps de se responsabiliser et de tirer la formation vers le « haut ».

Nous devons apporter notre contribution à la cause commune.

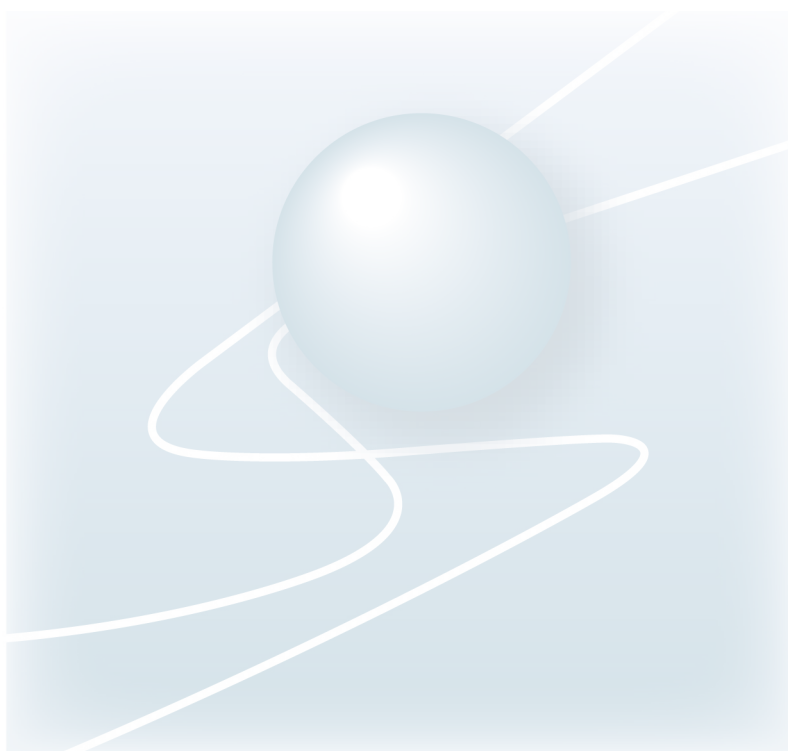
Les différents acteurs de sécurité routière (ministères, préfecture, enseignants de la conduite, formateurs, chercheurs, associations...) ont un objectif identique « diminuer le nombre d'accidents sur la route ».

C'est en faisant notre travail que nous contribuerons à diminuer considérablement le nombre d'accidents graves.

INSERR



INSERR



Chapitre 2

La politique de sécurité routière

I. LE CHAMP DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Face à l'insécurité routière en France, l'Etat et les acteurs de la sécurité routière consentent un effort financier important.

L'effort de l'Etat en matière de sécurité routière est de l'ordre de 150 millions d'euros par an.

1. L'USAGER DE LA ROUTE

Les actions de sécurité routière menées par les différents acteurs du système comprennent des actions d'éducation, de formation, d'information et de sensibilisation aux risques routiers des usagers de la route.

La protection des usagers repose sur les connaissances produites dans les études détaillées d'accidents et dans les recherches sur les conditions de chocs et sur la tolérance physique de l'être humain.

L'enseignant de la conduite et de la sécurité routière se doit de sensibiliser les futurs conducteurs sur ces aspects. Des cibles ont donc été ajoutées pour enrichir le programme de formation initiale.

Les objectifs 1C1 « avoir des notions sur la sécurité routière » et 1C2 « comprendre que l'accident n'est pas lié à la fatalité » doivent permettre à l'élève de comprendre l'accident et d'acquérir une véritable « culture sécurité routière ».

En effet, il ne faut pas oublier qu'il y a une nécessité d'agir auprès de tous les acteurs de sécurité routière. En particuliers, le monde de l'enseignement fait partie des acteurs concernés par les accidents de la route.

Il faut donc en **discuter avec les élèves** lors des cours théoriques afin qu'ils comprennent que :

- l'accident n'est pas le fait du simple hasard ou de la fatalité,
- l'accident peut les-concerner directement
- l'accident n'arrive pas qu'aux autres.

De plus, il a été abordé dans cette nouvelle approche de l'enseignement, l'objectif 4C6 «Prendre conscience que la route est un espace citoyen ouvert à tous » qui intègre la notion de tolérance.

La route est un espace citoyen qui n'est pas réservé aux automobilistes uniquement, ou aux motards, ou aux jeunes, ou aux commerciaux..., à ceux qui travaillent, en l'occurrence « moi ».

La route est avant tout un espace que l'on partage, où nous avons tous un but commun : rejoindre un lieu sur une partie de trajet identique.

2. L'ENVIRONNEMENT – L'INFRASTRUCTURE

Les programmes de construction, d'aménagement et d'entretien des routes, des rues et des ouvrages d'art mis en œuvre par l'Etat, les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires d'autoroute ont un impact sur la sécurité routière.

L'exploitation de la route a pour objectifs :

- de renforcer la sécurité des usagers,
- de développer les services d'informations routières en temps réel,
- d'optimiser l'usage des infrastructures.

La lisibilité de la route⁹

Le fait de « lire » et de « comprendre » la route correspond en réalité à une démarche complexe qui s'organise selon deux plans en interaction.

- **La situation de conduite**
Lorsqu'on se déplace, le paysage routier se perçoit en dynamique, avec de fortes contraintes de temps. L'acte de conduite repose ainsi sur des prises d'informations, principalement mais pas uniquement par la vision, qui vont aider à la perception et à la compréhension des lieux traversés. Une route reste en tout état de cause, un objet difficile à lire. D'où un processus inévitable de **choix** parmi les éléments de lecture, choix qui va intervenir dans l'élaboration des **décisions** et des réponses.
Le principal indice de comportement, le plus facilement observable, est la **vitesse** adoptée (selon le lieu, le moment et les circonstances). Révélateur du degré de **sécurité perçue** par l'utilisateur (à tort ou à raison). Lorsque la vitesse sera jugée excessive, elle sera le résultat d'une lecture discordante ne permettant pas de capter les bons messages.
Mais un autre indice de lisibilité est constitué par l'aptitude de l'utilisateur à accomplir correctement les « bonnes manœuvres », autrement dit leur **capacité à se servir correctement des aménagements proposés**.
- **La situation hors conduite**
Il n'est pas essentiel de se trouver en situation de conduite pour que les diverses notions qui relèvent du paysage routier soient porteuses de significations (route, autoroute, boulevard urbain...). Cela s'inscrit dans les **images mentales**, qui nous permettent de nous représenter en leur absence, les différents réseaux routiers.
Ces représentations sont alors **associées à des pratiques spécifiques**. Par exemple, la conduite sur autoroute permet de rouler à une vitesse de 130 Km/h et sur 2 voies ; par contre sur une départementale la vitesse est de 90 Km/h avec une voie de circulation et des intersections.
Ces perspectives vont conditionner le **choix des itinéraires** sachant que chaque trajet reste soutenu par un certain nombre de motivations allant du déplacement professionnel à la simple promenade.

L'analyse de ces deux phénomènes montre qu'« une fois le choix de l'itinéraire effectué, une fois le déroulement du déplacement inscrit dans le mental par anticipation, le processus de conduite lui-même va alors en dépendre : les prises d'information, la perception et la compréhension des lieux, les choix, les décisions, les réponses, vont se voir conditionnés par les préalables ainsi établis. »

Il est donc essentiel que **la représentation de l'itinéraire soit en accord avec l'itinéraire réel**. Sans quoi le comportement sera en inadéquation avec les « possibilités » du réseau.

Exemple : Un conducteur perçoit une route nationale comme une autoroute (2 voies, glissières de sécurité ...), dans ce cas il aura tendance à rouler à 130 Km/h, alors même qu'il pourra croiser des cyclomoteurs ou des tracteurs ...

⁹ *Travailler ensemble pour mieux lire la route. Alain ARTAUD et René JULIEN*

3. LE VÉHICULE

Les mesures concernant le véhicule portent à la fois sur sa sécurité active et sur sa sécurité passive. Des prescriptions sont imposées aux constructeurs industriels du secteur automobile et garantissent la conformité des véhicules mis en circulation.

Les pouvoirs publics français, dans le cadre européen, contribuent à l'élaboration d'une directive sur les limiteurs de vitesse et avertisseurs modulables et conduisent des expérimentations.

D'autre part, une activité de suivi, d'évaluation des dispositifs techniques et de veille technologique pour de nouveaux produits se poursuit.

C'est donc bien dans la **prise en compte des interactions entre les différentes composantes du système que se fera « la réussite de la politique de sécurité routière.»**

II – LA FORMATION

La mise en place d'un continuum éducatif (voir rapport Jean Verré chapitre 3-2) depuis l'école et tout au long de la vie de conducteur est une priorité qui se décline aussi bien avec la validation sociale des attestations scolaires de sécurité routière, qu'avec le développement des formations post-permis, la récente réforme de l'examen du permis de conduire ou l'instauration d'une attestation de première éducation à la route.

Dans ce but, l'amélioration de la qualité de la formation, la mise en place du permis de conduire en trois modules et l'évaluation des rendez-vous post permis en vue de leur généralisation est l'objectif recherché.

De plus, la formation initiale et continue des délégués et des inspecteurs du permis de conduire intègre davantage des données de sécurité routière, leur conférant ainsi un rôle véritablement actif dans la lutte contre l'insécurité routière.

✓ L'autorisation de circuler

L'épreuve théorique générale a été modernisée en tenant compte des résultats de l'insécurité routière. Elle s'appuie sur une rénovation profonde du contenu qui prend mieux en compte les aspects risques et états dégradés du système.

Les nouveaux objectifs 1C1, 1C2, 2C6, 3C1, 4C6 et 4C7 contenus dans les 4 étapes tiennent compte de ces nouvelles orientations (Cf. 3^{ème} partie).

✓ Les formations post permis destinées aux conducteurs novices et aux conducteurs expérimentés

Les rendez-vous d'évaluation destinés aux conducteurs novices (deux ans d'ancienneté de permis) et les rendez-vous de perfectionnement destinés aux conducteurs expérimentés (10 ans d'ancienneté de permis) mis en place à titre expérimental, connaissent un développement encore nettement insuffisant.

✓ Le permis à points

L'animation et l'amélioration du réseau des formateurs de stage de sensibilisation est une priorité qui s'est traduite par l'organisation de journées d'échanges, l'expérimentation d'un suivi pédagogique des équipes

d'animateurs et la formation de délégués au permis de conduire et de la sécurité routière pour assurer le contrôle administratif des centres agréés.

Il est à noter que ces stages sont devenus obligatoires pour les conducteurs novices qui commettent une infraction grave (perte de 4 points ou plus).



Chapitre 3

Les ouvrages de référence

I. LE PROGRAMME NATIONAL DE FORMATION

Le PNF constitue la base fondamentale de la formation des conducteurs.

Son but est d'« amener tout conducteur à la maîtrise de connaissances (savoirs), de savoir-faire et à développer des attitudes positives par rapport à la sécurité routière (savoir être) ».

Ce programme traduit une prise de position de l'Etat, l'engage explicitement quant aux objectifs qui sont assignés à la formation des conducteurs.

Intégrant les résultats de recherche les plus récents, notamment en matière de psychologie de la conduite, tirant les leçons de l'expérience, le PNF fait l'objet d'un consensus sans faille parmi tous les acteurs de formation. Il faut le considérer comme la référence à partir de laquelle prennent corps les mesures pédagogiques relatives à la **formation initiale et continue des automobilistes** (livret d'apprentissage).

Il se présente sous forme d'objectifs pédagogiques classés et hiérarchisés. Nous retrouvons 4 parties et 13 catégories ou sous objectifs :

1. **Devenir automobiliste**
 - 1.1 Vivre dans et avec l'automobile
 - 1.2 Vivre avec les autres

2. **Gérer son déplacement**
 - 2.1 La maîtrise du véhicule
 - 2.2 S'adapter aux situations
 - 2.3 Préparer et organiser son parcours

3. **Les états dégradés du système**
 - 3.1 Anticiper et prévenir les risques
 - 3.2 Faire face aux risques dans les situations d'urgence
 - 3.3 Comportement en cas d'accident

4. **Comprendre le phénomène automobile**
 - 4.1 Les aspects physiologiques, psychologiques et sociologiques
 - 4.2 Les aspects techniques et dynamiques
 - 4.3 Les aspects relatifs à la santé publique et à l'écologie
 - 4.4 Les aspects juridiques
 - 4.5 Les aspects économiques

Le Programme National de Formation est souvent inappliqué ou très partiellement appliqué et force est de constater qu'il est de fait inapplicable sur nombre de points majeurs, pour des raisons qui tiennent principalement à **la qualité et à l'organisation actuelle de l'offre de formation**.

Il est important de constater que le PNF fait aujourd'hui partie intégrante du **Brevet pour l'Exercice de la Profession d'Enseignant de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière**.

Le formateur doit maîtriser l'apparition de nouvelles matières dans ce programme telle que la psychologie, la psychopédagogie et **l'animation de groupe** qui viennent à juste titre, depuis plus de 10 ans **enrichir** la formation initiale à la conduite.

Il s'agit d'une condition nécessaire à l'application effective de certaines parties du PNF, en particulier :

- « vivre avec les autres usagers » (partage de l'espace, connaissance du comportement de l'autre etc.) ;
- « anticiper et prévenir les risques » (défaillance des fonctions perceptives)
- « aspects physiologiques, psychologiques et sociologiques » (fonctions sensori-motrices et fonctionnement psychique de l'individu)

Telles qu'elles existent aujourd'hui, les épreuves du permis de conduire ne font l'objet d'aucune évaluation des aspects psychologiques, sociologiques, de connaissances de la sécurité et de l'accidentologie et des règles d'action en situation d'urgence, etc...

Or, ces différents points constituent l'essentiel du contenu et de « l'esprit » du programme national de formation. De plus, des pressions économiques tendent à réduire l'apprentissage de la conduite à des dimensions plus « utilitaires », à savoir, obtenir un permis de conduire et ce, au détriment de sa qualité et de son contenu en terme de sécurité et de comportement au volant.

Ainsi, le rapport Jean Verré envisage la possibilité « d'une épreuve supplémentaire dans l'examen du permis de conduire, qui serait relative au thème « sécurité comportement » en cohérence directe avec le PNF ».

Mais doit-on attendre que l'examen du permis de conduire évolue pour améliorer notre enseignement ?

En effet, il ne faut pas confondre le programme d'enseignement à la conduite et à la sécurité routière avec l'examen du permis de conduire.

Le **PNF** est un « programme d'enseignement » qui regroupe tous les objectifs spécifiques concernant principalement tous les enseignants qui interviennent dans le continuum éducatif.

Il s'adresse aux pédagogues de l'éducation nationale, aux animateurs des différents milieux associatifs et aux professionnels de l'enseignement de la conduite. L'objectif général est d'amener tout conducteur à la maîtrise de connaissances, de savoir-faire et de développer des attitudes positives par rapport à la sécurité routière (savoir-être).

L'examen du permis de conduire est une « **évaluation bilan** » ou une « **évaluation sommative** ». C'est à dire que le résultat est considéré comme fournissant un bilan complet de ce que l'élève a appris en terme de savoir, de savoir faire et de savoir être.

Aussi, même si l'on fait évoluer l'examen du permis de conduire, il ne pourra jamais évaluer l'ensemble des objectifs de formation.

Il revient donc aux enseignants de la conduite et de la sécurité routière de faire en sorte que tous les objectifs de formation contenus dans le livret d'apprentissage soient traités et assimilés par les élèves, afin de réduire leur implication dans l'accident, et ce, même si ces objectifs ne seront pas évalués.

Nous ne formons pas des élèves dans l'unique but qu'ils obtiennent l'autorisation de circuler mais pour les préparer aux difficultés qu'il vont rencontrer demain.

Pour cela, les centres de formation, les écoles de conduite sont un passage quasiment obligé de l'accès au permis de conduire ; mais le bachotage ne doit pas prendre le dessus sur la qualité de l'enseignement. Nous devons construire l'avenir et contribuer comme nous l'avons dit précédemment, à diminuer le nombre d'accident de la route.

En oubliant **volontairement** des objectifs en chemin nous nous pénalisons.

N'oublions pas que nous partageons l'espace routier. Les futurs conducteurs seraient donc dans l'obligation d'expérimenter seuls la route. Les objectifs survolés ou non traités amèneraient donc les futurs conducteurs à faire des expériences sur la route, simplement, « pour voir si ça marche ou plus grave encore si ça passe...».

Il en va de notre responsabilité, **celle de former des conducteurs sûrs...**

Le PNF est un outil formidable, que tout enseignant doit utiliser lors de sa conception de cours. Il y trouvera des objectifs qui vont l'éclairer, l'orienter vers une recherche permanente de contenu (voir bibliographie).

L'enseignant pourra innover dans son approche, compléter sa formation, il y retrouvera la passion de communiquer son savoir, il deviendra alors plus compétent, apprécié de ses élèves et contribuera à l'amélioration de la sécurité routière.

II. LE RAPPORT JEAN VERRÉ

Intitulé « formation des usagers de la route et des conducteurs », ce rapport a souligné des insuffisances dans l'enseignement de la conduite relatif à la psychologie, la psychopédagogie et à l'animation de groupe.

D'autre part, plusieurs rapports de l'Institut National de Recherche des Etudes du Transport et de la Sécurité font apparaître la part prépondérante du comportement humain dans l'acte de conduite, mais surtout d'une manière plus générale dans l'usage de la route.

Tout futur conducteur a déjà une expérience en tant qu'usager de la route (piéton, cycliste, cyclomotoriste, passager de véhicule...).

Le rapport Jean VERRÉ prend en compte cette notion d'usager de la route afin d'aider l'enseignant à développer des modules de formation et/ ou de sensibilisation. Il nous a paru important de relier la formation à la conduite au continuum éducatif ainsi que sur les différentes orientations définies dans le rapport.

L'enseignant doit s'appuyer sur l'expérience d'usager du futur conducteur.

C'est pourquoi, nous devons nous impliquer, nous enseignants, experts de la conduite automobile et de la sécurité routière, afin que les cours théoriques se déroulent sous forme d'animation de groupe.

Cela nous permettra de nous appuyer sur les élèves, de faire ressortir leurs **expériences**, leurs connaissances, mais aussi, par ce biais de découvrir leurs représentations et attitudes vis à vis de la sécurité routière qui font et nous le savons tous, partie intégrante de la tâche du conducteur et qui, aujourd'hui, constitue un manque certain dans la formation du futur conducteur.

Il nous est apparu indispensable d'intégrer ces notions liées au savoir être pour obtenir une prise de conscience de l'apprenant.

Cette appropriation devrait permettre la mise en place d'un investissement personnel envers la sécurité routière en améliorant et en valorisant des attitudes favorables (savoir être), facilitant la mise en œuvre des **comportements adaptés** (savoir et savoir-faire).

Une approche plus globale intégrant des notions comportementales permet à l'apprenant de **s'engager personnellement** dans un comportement sécuritaire

Le formateur, doit avec l'aide du guide s'approprier l'aspect transversal de cette approche comportementale.

INSERR



Chapitre 4

Le continuum éducatif

Suggéré par le rapport Jean Verré le continuum éducatif représente un principe d'organisation du parcours de l'**usager**, et pas seulement du conducteur.

Avant tout à considérer comme moyen de **protection** de l'usager, le continuum éducatif établit un encadrement de long terme, s'appuyant sur l'idée que l'éducation à la sécurité routière doit s'inscrire dans la durée pour permettre aux usagers d'utiliser l'espace routier en toute sécurité.

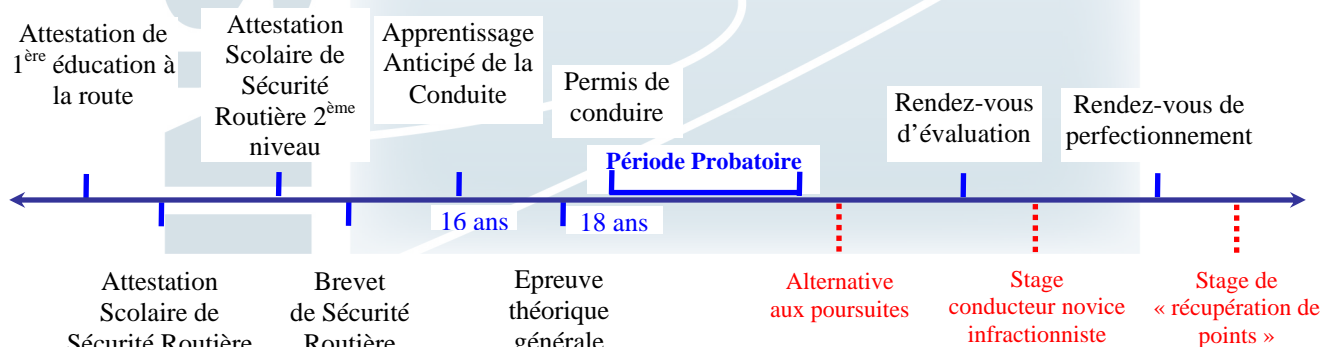
Nous sommes passés d'une unité de temps, à savoir se préparer juste avant le permis, et d'une unité de lieu, qui consiste à se préparer uniquement à l'auto-école, à un système d'accès graduel, et ce dès 1984 avec l'expérimentation de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite.

Le continuum éducatif a donc déjà ses points d'ancrage dans le contexte français, mais il nécessite de :

- Développer et structurer l'existant : les contenus, les méthodes et les compétences des formateurs ;
- Développer une phase de formation et de suivi des conducteurs novices.

Parallèlement, une réflexion d'ensemble est à entreprendre dans une perspective de système d'accès graduel à la conduite pour tous les conducteurs et pas seulement ceux qui passent par la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite.

LE CONTINUUM ÉDUCATIF FRANÇAIS



Remarque :
Stages pouvant intervenir à tout moment du parcours de l'usager à la suite d'une infraction

L'attestation de première éducation à la route

Depuis 1958, la loi institue la formation à la sécurité routière dès l'école primaire. Et à la suite du Comité interministériel à la sécurité routière, est créée le 25 octobre 2002, une attestation de première éducation à la route (APER) délivrée à l'issue de la scolarité primaire. Elle validera l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et la connaissance de leur justification

L'attestation scolaire de sécurité routière niveau 1 et 2

Instaurée par décret du 12 février 1993, l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) est conçue comme une phase évaluative sanctionnée par un examen d'une éducation à la sécurité routière ; elle est dispensée au sein des collèges au travers de différentes disciplines.

Dans le continuum éducatif, l'« ASSR » a le statut d'indicateur d'une culture générale en sécurité routière à deux moments de la scolarité du jeune :

- En fin de 5^{ème} avec l'acquisition des notions liées aux statuts de piéton, de conducteur de deux roues et sur l'environnement immédiat (ASSR de 1^{er} niveau),
- En fin de 3^{ème} avec l'acquisition de notions plus larges de sécurité routière et de mobilité ainsi que sur le futur statut d'automobiliste (ASSR de 2nd niveau).

L'« ASSR » de second niveau constituera le **premier échelon** indispensable pour entrer en formation à la conduite automobile en vue d'obtenir l'autorisation de circuler, pour tous les jeunes atteignant l'âge de 16 ans à compter du 1^{er} janvier 2004.

Une « équivalence » l'**Attestation de Sécurité Routière (ASR)** est mise en place afin de permettre à ceux qui, pour des raisons diverses ne disposent pas de l'ASSR, ne soient pas exclus du système.

Le brevet de sécurité routière

Par décret depuis le 17 novembre 1997, l'obtention de l'ASSR de premier niveau complétée par une formation pratique de 3 heures constitue le **Brevet de Sécurité Routière (BSR)** valant autorisation à conduire un cyclomoteur sur la voie publique à partir de 14 ans.

L'apprentissage anticipé de la conduite

Proposé (sans caractère obligatoire) à titre expérimental depuis 1984 et réglementé par arrêté du 14 décembre 1990, il a pour but de faire acquérir de l'expérience avant l'obtention du permis de conduire dans des conditions de moindre risque, et de favoriser la maîtrise coordonnée des trois modèles :

- Le modèle « normatif », conforme à l'apprentissage du code de la route ;
- Le modèle « adulte », avec l'apprentissage de la tâche du conducteur ;
- Le modèle « jeune », lié aux valeurs de risque et de vitesse.

Cet apprentissage constitue dans le continuum éducatif la première étape d'un accès graduel à la conduite.

L'épreuve théorique générale

L'épreuve théorique générale a subi une évolution importante au cours de ces dernières années avec une standardisation par Q.C.M.

L'épreuve pratique du permis de conduire

Le permis de conduire connaît aujourd'hui un renouvellement des épreuves, avec la prise en compte des éléments de conduite préventive et des facteurs de risque dans une logique d'accès graduel à la conduite.

La période probatoire

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002 a décidé d'encadrer les conducteurs novices afin de réduire leur sur risque. Ainsi est défini la mise en place d'une période probatoire sur 3 ans (réduite à deux ans si AAC), assortie d'un capital de 6 points.

A la fin de cette période, le conducteur obtiendra l'intégralité des 12 points s'il n'a commis aucune infraction.

Les rendez-vous d'évaluation RVE

En application depuis le 1998, ils concernent le suivi pédagogique des conducteurs novices ayant entre 9 et 15 mois de permis.

Les rendez-vous de perfectionnement RVP

En application depuis le 1998.

Il s'agit d'instaurer des rendez-vous d'évaluation tous les dix ans, afin de renforcer et développer des connaissances et des savoir-faire et prendre conscience de la dimension citoyenne de la conduite automobile.

Stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route

Depuis 1992, l'objectif du permis à points est avant tout pédagogique et consiste à réduire le risque de récurrence des conducteurs infractionnistes qui suivront deux jours de stages.

L'alternative aux poursuites

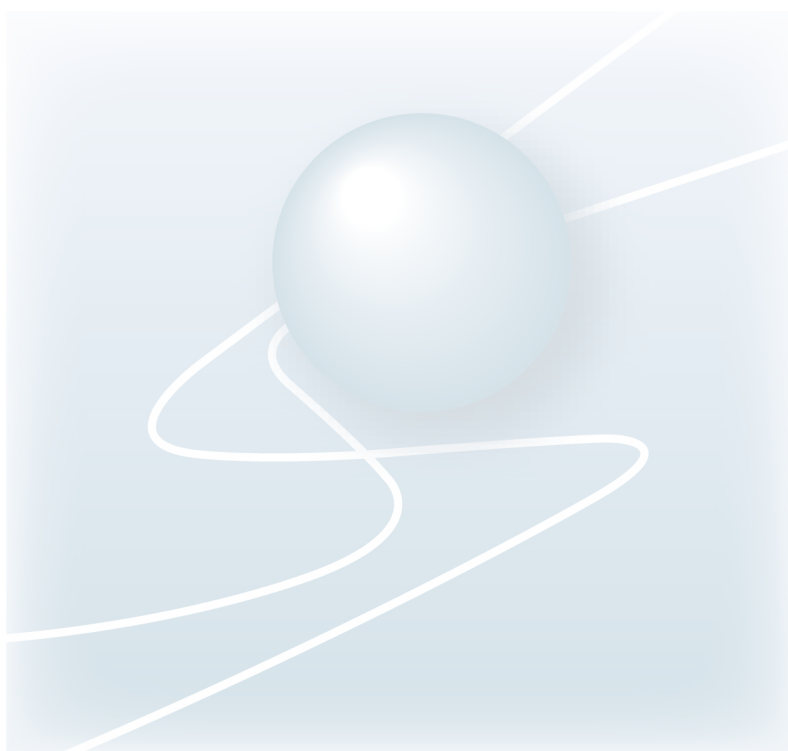
En application depuis 1997, cette mesure est suivie par les usagers ayant commis une infraction (excès de vitesse de 4^{ème} classe notamment) et est à l'initiative du Procureur de la République. Elle consiste en un stage de sensibilisation au risque routier.

Stage conducteur novice infractionnistes

Depuis le 1^{er} décembre 2000

Les conducteurs novices (moins de 2 ans de conduite) ayant commis une infraction (perte de 4 points minimum) devront suivre une formation spécifique de deux jours (stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route).

INSERR



INSERR



GFA

DEUXIÈME
PARTIE

Eléments de pédagogie
pour la formation
des automobilistes

INSERR



Chapitre 1

Éducation, formation et société

I. LES FORMES DE L'ÉDUCATION

Depuis les temps les plus reculés, dès lors qu'un groupe d'humains s'est constitué, leurs activités se sont naturellement tournées vers l'élaboration et le perfectionnement des outils, des techniques et des connaissances permettant d'assurer la survie du groupe, mais aussi la volonté de marquer le temps ou de figer les souvenirs.

Par ailleurs, on peut penser que les dessins dans les grottes préhistoriques, les gravures et peintures dans les pyramides, les parchemins des civilisations du début de l'ère Chrétienne et plus près de nous, les ouvrages édités depuis l'invention de Gutenberg, la transmission des connaissances a été une préoccupation constante de toutes les sociétés humaines quelles que furent leur importance.

La société judéo-chrétienne par l'instauration de la cellule familiale telle que nous la connaissons aujourd'hui a renforcé l'importance de "l'éducation".

Ceux qui ont en charge les destinées de la société ont bien compris l'importance fondamentale de l'éducation (ce terme, pris au sens large, incluant l'apprentissage de la réflexion) puisque, très rapidement, l'enseignement est devenu une activité réglementée et surveillée par le pouvoir en place, toutes tendances confondues.

Chronologiquement **la première forme d'éducation** d'un enfant est donnée par la famille. Cette action éducative n'est pas forcément explicite. Elle s'exerce souvent par l'intermédiaire des attitudes et des conduites adoptées par les parents face à des situations ou des conjectures auxquelles la famille est exposée.

Selon l'appartenance aux groupes sociaux et à l'époque, l'action éducative familiale a eu un caractère délibéré et systématique. Toutefois, le milieu de vie de l'enfant où se construisent des relations avec l'environnement humain et physique constitue un facteur d'éducation qui, en quelque sorte, va apporter sa couche sédimentaire à cette géologie comportementale. Il est légitime de se poser la question de l'importance que revêt aujourd'hui cette forme éducative qui s'apparente plus au "copier coller" qu'à une véritable démarche adaptée à l'enfant. Progressivement l'éducation familiale s'est réduite, principalement au cours du dernier demi-siècle, au point que certains philosophes ont assimilé cette réduction à un abandon pur et simple des responsabilités éducatives (J. DELAY).

La deuxième forme d'éducation est celle de l'éducation dispensée par une personne extérieure au groupe familial : on a vu apparaître dans les familles aisées les "précepteurs" que Montaigne appela "gouverneurs" dans les Essais.

La disparition des précepteurs s'explique notamment par la démocratisation de l'enseignement mais aussi par la prise de conscience de l'impossibilité de confier à une même personne la responsabilité de toute une scolarité. Ceci est bien évident car il est difficile d'imaginer qu'un individu, même doté d'un esprit d'élite puisse mémoriser et comprendre aujourd'hui l'ensemble de toutes les connaissances, toutes disciplines confondues.

La troisième forme d'éducation est bien entendu celle qui nous est la plus familière : c'est l'éducation donnée par un professionnel, parfois spécialisé dans une discipline, encadré par l'Etat qui l'a désigné ainsi. Son droit à enseigner est soumis à certaines conditions, il ne peut dispenser son enseignement que par référence à un programme préétabli et suivant certaines règles communes à la profession.

On notera toutefois que si le précepteur a disparu, pour les loisirs ou le "violon d'Ingres" ou pour d'autres nécessités, il est souvent fait appel à un **spécialiste** de la discipline que l'on souhaite pratiquer. Parce que l'individu éprouve le besoin de recevoir l'aide et les conseils d'un professionnel dès lors que la dite discipline exige des connaissances et un entraînement pratique, pour manipuler un outil, un jeu ou une machine. Ainsi le précepteur a laissé place au "**moniteur**". Du moniteur de ski en passant par le moniteur de gymnastique et le moniteur d'auto-école toutes les disciplines gestuelles ou sportives ont leurs enseignants spécialisés.

Il est d'ailleurs remarquable de constater que jusque vers la fin du deuxième conflit mondial, les écoles de conduites étaient souvent gérées par d'anciens garagistes, mécaniciens ou concessionnaires de marques d'automobiles.

L'organisation de l'école de conduite comme nous la connaissons aujourd'hui, c'est à dire un établissement où une formation est dispensée par des personnes titulaires d'un diplôme spécifique conférant une certaine compétence, ne date que depuis le milieu du siècle dernier.

Aujourd'hui, ceci peut justifier la place que l'école de conduite occupe encore dans l'esprit de la plupart de nos contemporains. L'automobile est assimilée à la raquette de tennis, la planche à voile ou à la paire de skis : savoir bien conduire c'est tout simplement déplacer un véhicule en respectant les règles du code de la route !

Et nombreux sont celles et ceux qui restent encore convaincus que le seul respect des règles de conduite suffirait à supprimer totalement les drames routiers. Ce sont ces idées reçues, toujours tenaces qui assimilent l'enseignement de la conduite à l'apprentissage du "savoir tourner le volant, démarrer en côte ou faire demi-tour".

II. LE CONCEPT DE FORMATION

En 1948, le Larousse Universel définissait la **formation**, comme l'action de former, de se former et cite comme exemples la formation des dunes, la formation ternaire et quaternaire, la formation d'un corps de troupe au combat... Mais aucune référence à la notion de transmission d'un savoir, d'une technique, d'un savoir-faire. Il faut attendre l'édition de 1963 pour voir apparaître un troisième sens : celui de "**éduquer, instruire**".

Etymologiquement former signifie "donner l'être et la forme", et les dictionnaires indiquent d'ailleurs "façonner", "créer", "faire" comme synonymes.

Dans le champ de l'enseignement, on vérifiera que ces verbes peuvent se substituer facilement sans craindre le non-sens voire le contresens.

Nous pouvons remarquer aussi que le concept de formation contient l'intention de "donner une forme" très complète, profonde et globale (le Larousse comme le Robert parlent de "façonner") où l'être et la forme sont indissociables.

Ainsi, la formation sous-tend deux objectifs : l'amélioration des connaissances et des pratiques et le perfectionnement de l'individu.

A travers l'ouvrage "la formation continue des adultes", P. GOGUELIN schématise le principe de l'usage des définitions des mots former, instruire, enseigner et éduquer, et ce, à partir des définitions et des relations existant entre ces termes :

- Le pôle **enseigner** est en équivalence avec **apprendre**, indiquer, professer. Il est davantage axé sur l'opérateur, les techniques d'enseignement, exposer pour faire connaître, expliquer, montrer, faire voir, prouver, établir et énoncer avec un des buts de l'enseignement : **faire comprendre**.
- Le pôle **éduquer** est en équivalence avec **élever**. Il est beaucoup plus axé sur l'idée de niveau et de l'élévation de celui-ci.
- Le pôle **former**, en équivalence avec **créer**, composer, concevoir (dans le sens de "former dans son esprit et dans son cœur"), constituer (dans le sens de "former l'essence d'une chose"). Ce pôle

introduit l'idée de transmettre des connaissances et savoir-faire mais aussi de modeler un certain comportement.

- De plus l'environnement suggère d'abord, par créer et concevoir, la possibilité d'une formation par prise de conscience puis, au moyen de la relation exercer former, la possibilité d'une formation par répétition et "en faisant".
- Le pôle **instruire** en équivalence avec **dresser et informer** : c'est fondamentalement donner des leçons, entraîner à une pratique. Ce pôle est davantage axé sur le contenu à faire passer s'il s'agit de connaissances, ou d'une habitude gestuelle à prendre ou d'une réaction à acquérir s'il s'agit d'un savoir faire. Il laisse peu de place à la réflexion et à la création : **c'est l'exécution d'un ordre**. Dans la littérature on trouvera les divers manuels d'instruction des armées et, d'ailleurs certains hôpitaux militaires sont encore dénommés aujourd'hui "hôpital d'instruction des armées".

Le mot **instruction** est un peu tombé en désuétude. On ne peut l'ignorer toutefois puisqu'il est utilisé dans la déclaration universelle des droits de l'homme. S'il y a une relation entre instruire et former nous pourrions dire que former (donner l'être et la forme) implique **instruire** (donner des connaissances, des savoir-faire).

Dans le vocabulaire utilisé dans l'entre-deux guerres on faisait déjà la différence entre avoir une instruction secondaire (c'est à dire avoir le niveau de connaissance correspondant au baccalauréat) et avoir une formation secondaire (c'est à dire non seulement le niveau de connaissance correspondant au baccalauréat mais encore une façon d'aborder les problèmes, de les traiter, de voir les choses qui correspondait à l'esprit de l'enseignement secondaire).

Donner la connaissance et la faire apprendre résumant l'acte d'instruire. La tâche de l'instructeur est terminée lorsque l'enseignement est transmis et que l'élève peut « répéter ».

La vogue du mot instruction se situe avec la génération des instituteurs de la 3^{ème} république (les instituteurs si bien décrits par Marcel PAGNOL dans "la gloire de mon père" et qui pensaient "libérer" le monde par l'instruction).

Par la suite on a pris conscience que l'on pouvait connaître toutes les "lois" civiques et morales et être un piètre citoyen. Il fallait plus, il fallait créer ce citoyen, il fallait le former ; il était indispensable qu'il intègre dans les actes de sa vie les connaissances acquises et cela nous renvoie à la psychologie "étude de l'homme vivant". D'ailleurs, dans les textes, la loi ASTIER (1919) ne parle pas de formation, ce mot n'apparaissant que dans le décret du 24 mai 1938 sur l'orientation et la formation professionnelles.

Retenons donc que **former** évoque une intervention profonde et globale entraînant chez le "formé" un développement dans les domaines intellectuel, physique et moral, ainsi qu'un changement dans les structures correspondant à ces domaines.

Former n'est pas un simple phénomène d'acquisition et d'entraînement comme le conçoit encore de trop nombreux contemporains, mais d'une transformation de la personnalité mettant en jeu des mécanismes psychologiques autrement plus vastes.

Etant inductrice de changement de l'individu, la formation s'inscrit dans le cadre d'une politique prospective qui positionne la formation comme un fait porteur d'avenir.

INSERR



Chapitre 2

Les particularités de la formation des adultes

I. L'ENSEIGNEMENT ET LA FORMATION DES ADULTES

L'école de conduite accueille des élèves à partir de 16 ans, la plupart ont dépassé 18 ans. C'est donc un public de jeunes adultes et si les caractéristiques psychologiques ne sont pas définitivement affirmées, elles sont plus proches de l'adulte que de l'adolescent. En tout état de cause, en fin de formation nos élèves ont au moins 18 ans et c'est en adultes qu'il faut les considérer.

D'autre part la situation des jeunes élèves en école de conduite n'est pas la même que celle qu'ils présentent dans le milieu scolaire : la démarche vers l'école de conduite est une démarche volontaire, certes plus ou moins motivée par l'entourage familial. Parfois, en cours de formation l'enseignant pourra noter du découragement de la part de certains élèves consécutif à des difficultés d'apprentissage ; mais ceci n'est pas comparable au manque d'intérêt que l'on rencontre en milieu scolaire.

Aussi, est-il important de prendre en compte dans ce type d'enseignement des éléments caractéristiques du statut de l'adulte¹⁰.

1. les attentes de l'adulte en formation

L'utilité de la formation

Les élèves conducteurs souhaitent que leur formation soit **utile** ; ils veulent acquérir des savoirs et savoir faire qu'ils pourront **appliquer dans un futur très proche**. La formation s'effectue hors du temps réservé à l'école ou à l'université et sur une période relativement courte. Le facteur de motivation le plus important pour les élèves est l'assurance que la formation se déroule au rythme qui leur est propre et aboutisse à la réussite aux épreuves de l'examen du permis de conduire.

L'expérience personnelle

Les élèves viennent en formation avec leur propre expérience de la conduite : parfois la conduite d'une voiture, très souvent la conduite d'un cyclomoteur et dans tous les cas l'expérience de la conduite des autres car ils ont tous été passagers d'un véhicule motorisé.

Ils éprouveront donc le besoin **d'utiliser** dans cette nouvelle formation **leurs propres expériences**, qu'elles soient relatives à leur :

- activité sociale,
- statut familial,
- expérience directe de vie.

Les élèves comme les adultes en formation éprouvent le besoin de faire le lien entre ce qu'ils savent déjà et ce qu'ils sont en train d'apprendre. Spontanément ils chercheront à rapprocher les notions nouvelles à leur propre

¹⁰ *Encyclopédie des pédagogies de formation. D. CHALVIN. Tome 2. Edition ESF. 1996 – Article de MUCCHIELLI*

« stock » de connaissances ou d'expériences vécues. Ils éprouveront alors, le besoin de partager ces expériences et ces réflexions avec les autres élèves.

Le partage de l'expérience rassure et valorise l'élève : c'est un facteur supplémentaire de motivation pour apprendre.

Pour le formateur le danger est **d'oublier** ces attentes (souvent non formulées) et de dispenser son enseignement sans tenir compte de ces acquis.

D'où la nécessité pour le formateur de **favoriser les échanges**, la mise en commun des expériences qui valoriseront les élèves.

Et enfin, de favoriser des liens, des « **ponts** » entre les expériences passées et celles qui se construisent, afin d'assurer **la continuité de l'apprentissage et sa faisabilité**.

2. les barrières de l'adulte en formation

Les adultes en formation manifestent de **fortes réticences** au regard de l'enseignement pour plusieurs raisons.

La crainte d'être jugé sur des méconnaissances

La crainte de nos élèves en formation est celle d'être jugé sur leurs manques. L'idée de donner une image négative de soi et/ou de son propre niveau de connaissances est bloquant. Pouvant ainsi, provoquer un frein à la motivation et un effet **inhibiteur à l'apprentissage**.

Il est donc important durant la formation que l'enseignant sache développer l'espace de formation comme un lieu de **réflexion et d'expérimentation**, et non de tests d'acquisitions.

De plus il devra relever autant les **éléments positifs** de l'apprentissage de l'élève que les **points faibles** ; car, sous-estimer les encouragements revient à privilégier les critiques négatives.

La crainte de ne plus savoir apprendre ou se concentrer

En fonction de l'éloignement de la formation initiale ou encore du niveau atteint par les élèves dans leur cursus scolaire, nombre d'entre eux pourront manifester des **difficultés de compréhensions et/ou de concentration**.

Le formateur devra alors utiliser les expériences de l'apprenant pour lui « démontrer » que ces capacités ne sont ni absentes ou perdues, mais qu'elles se sont **déplacées vers des centres d'intérêts qui ont évolués**.

Les élèves en école de conduite seront donc plus aptes à changer leurs attitudes s'ils peuvent réutiliser ce qu'ils connaissent, s'ils réfléchissent avec les autres et s'ils partagent leurs expériences ; ce que ne favorise pas l'enseignement scolaire.

C'est cette situation que le formateur devra privilégier en développant une **individualisation** de la formation.

La crainte de s'exprimer en groupe

Au cours des phases de l'apprentissage, l'élève aura l'occasion de participer à des activités de groupe, où il sera amené à s'exprimer face à un groupe et proposera son avis, son expérience, ses représentations.

Cette pratique n'est pas toujours simple, puisque souvent inhabituelle. Cependant, au fur et à mesure des activités en groupe, les « gênes » disparaissent et le groupe devient même un **facilitateur**.

Ainsi, l'individu actif assimile mieux, en **s'appropriant** les connaissances grâce à son propre système de références. De fait, plus la participation de l'apprenant est active, plus **l'acquisition** est **efficace**, plus le **changement** dans les **attitudes** sera **profond** et non vécu comme une contrainte.

Plus loin, dans le chapitre consacré à la pédagogie et formation à la conduite, et plus particulièrement dans les méthodes pédagogiques, seront développés les intérêts liés au groupe dans un dispositif de formation.

II. COMMENT LES ADULTES APPRENNENT ILS ?

Tenir compte de ces premiers éléments en terme d'attentes et de craintes, c'est se donner les moyens de satisfaire aux objectifs de la formation : transformer pour s'adapter et vivre en communauté, mais aussi, de prendre en compte d'autres **éléments liés directement à la situation de formation**.

1. Utiliser Les motivations

Il est coutume d'entendre dire qu'un enseignant cherche le moyen de motiver ses élèves.

D'une manière assez simple nous pourrions définir la motivation comme un facteur conscient ou inconscient qui **incite** l'individu à se comporter de telle ou telle façon. Si nous utilisons la notion de "moteur" on pourrait dire que la motivation est le **moteur de l'action**, la source d'énergie du comportement.

L'intérêt que porte l'élève à une activité (physique ou intellectuelle) est notamment le résultat de ses expériences et de son vécu (d'où la nécessité de les prendre en compte).

Ainsi, **les motivations sont liées à l'apprenant**. Un formateur pourra entretenir les motivations ou les faire disparaître par maladresse, mais il ne parviendra pas à les créer chez son élève.

Notons que la motivation est indispensable pour réussir harmonieusement la formation car apprendre est une activité qui exige de l'énergie ; tout au long de la formation l'apprenant va être amené à faire des efforts, à essayer des échecs avant de s'approprier connaissances et savoir faire.

A titre d'exemple nous pourrions citer quelques critères qui caractérisent la motivation pour toute activité et notamment celle de l'enseignement de la conduite :

- la curiosité
- le désir de réussite (dans le sens de réaliser ce qui a été demandé)
- triompher d'une difficulté,
- résoudre un problème,
- la mise à l'épreuve de soi-même qui exprime le besoin de se connaître et de s'auto évaluer.

Remarquons, que les **motivations de l'élève** peuvent être de **nature** différente :

- liées à des **gratifications extérieures** par exemple (réussite à la première présentation, cadeau récompensant la réussite ...),
- liées aux **objectifs de la formation** (être capable de conduire sans mettre en danger sa sécurité, ni celle des autres ; réduire le risque d'accident ...).

Ainsi, en **valorisant** chez son élève, **les motivations liées aux objectifs de formation**, l'enseignant pourra alors satisfaire à ses **propres motivations** :

- amener ses élèves à être capable de conduire sans mettre en danger leur sécurité, ni celle des autres (objectif de formation),
- obtenir un taux de réussite satisfaisant (objectif de gratification extérieure).

2. Insister sur la nature de la réussite ou de l'échec

D'une manière générale on a pu constater qu'en formation, un travail effectué sans **évaluation** ne permet pas de **progression**. La connaissance des résultats permet l'amélioration des performances. De plus, plus la connaissance des **résultats est positive**, plus les **progrès sont grands**.

On rappellera que souligner exclusivement les aspects négatifs a une influence négative sur l'apprenant.

Dés lors, il est nécessaire :

- De **réaliser des évaluations** pour permettre à l'élève de savoir où il se situe par rapport à son objectif ;
- **D'insister sur les éléments positifs** de son apprentissage, lui permettant de mieux résoudre ses points négatifs.

Enfin, les encouragements devront désigner des **situations précises** et les **échecs** ne devront pas être considérés sous leur seul aspect négatif mais d'avantage comme **un signal** imposant une pose momentanée pour permettre un **approfondissement dans la réflexion**, ou nécessiter un **complément d'exercices manipulatoires** lors de l'acquisition d'une habileté par exemple.

3. Individualiser l'apprentissage

Sachant que **l'organisation même de l'apprentissage a une influence sur sa pérennité**, le formateur se posera souvent des questions sur la façon la plus efficace d'organiser la formation :

Quel rythme adopter : apprentissage massé dans une période donnée ou bien distribué dans le temps ?

Dans la 3^{ème} partie de ce guide nous n'avons imposé ni les durées de formation ni les découpages de certains objectifs complexes. De simples suggestions sont parfois proposées, dictées par l'expérience acquise depuis plusieurs années sur des groupes d'élèves. Il conviendra alors au formateur de les individualiser à chacun de ses élèves.

L'enseignant a donc **toute liberté de diviser la difficulté** des objectifs en sous objectifs pour tenir compte de son public et des contraintes locales auxquelles il est confronté.

- En tout état de cause l'enseignant devra s'attacher à mettre au point une progression de telle façon que son élève commette le moins d'erreurs possibles.
- Le formateur doit avoir présent à l'esprit que la façon de découper une tâche à réaliser, a une influence sur l'efficacité de l'apprentissage. Il faut bien entendu que ce découpage ne soit pas excessif mais adapté aux capacités de l'élève.
- Par ailleurs la répartition des séquences de formation de même que leur durée influencent l'apprentissage. On sait que fixer une information par un individu ne se fait pas toujours durant le déroulement d'une séquence de travail, mais pendant le temps qui suit cette activité. L'apprentissage **massé est donc moins efficace** qu'un apprentissage distribué dans le temps. Cependant, le formateur veillera aussi à ce que les formations ne soient pas trop espacées, afin d'éviter les pertes d'informations.

4. Engager la responsabilité des stagiaires

Dans la mesure où l'enseignant souhaite, au travers de sa formation, amener ses élèves à adapter leurs savoirs, leurs savoir-faire et leurs savoir-être à l'environnement qu'est la circulation ; il devra s'assurer que ceux-ci **s'engagent** au travers de leur pratique de formation et de leurs discours.

La passivité, ou seulement **la simple observation** peuvent être des formes **de négation de l'engagement** pourtant indispensable à la mise en place de comportements sécuritaires.



INSERR



Chapitre 3

Pédagogie et formation à la conduite

Étymologiquement le moniteur est celui qui avertit (du latin monitor) et qui montre. Le moniteur d'auto-école explique à son élève que dans ce virage assez serré, pour tourner correctement il faut chevaucher les mains sur le volant. Il décrit le mouvement, le montre en le décomposant et le fait effectuer par son élève.

Dans ces situations la démarche pédagogique consiste donc à expliquer ce qu'il faut faire pour obtenir un résultat fixé à l'avance : montrer la gestuelle en la décomposant en éléments simples selon le degré de complexité et faire pratiquer par l'élève en le corrigeant et éventuellement en le guidant.

Ainsi, pour la plupart des parents de nos élèves, le moniteur est chargé d'apprendre à utiliser une machine qui se déplace dans un environnement.

De son côté, le « moniteur » organise son travail en fonction de critères d'efficacité : le meilleur taux de réussite aux examens.

Aujourd'hui, qu'on le déplore ou qu'on s'en réjouisse, le **"moniteur auto-école" disparaît au profit de l'enseignant de la conduite**, qui a la charge de travailler les attitudes et comportements des élèves, au-delà de la simple utilisation motrice du véhicule.

Et ce, même si le décalage entre la mission qui est confiée à l'enseignant de la conduite et la perception que conserve l'opinion publique, représente encore une gêne sinon un frein, à la formation harmonieuse des futurs conducteurs

Pour cela, la **pédagogie par objectifs** fut introduite dans les années 70, dans l'enseignement de la conduite ; le législateur ayant d'ailleurs prévu des stages de remise à niveau ou de découverte destinés à tous les enseignants de la conduite.

Cependant, la pédagogie par objectifs fut « contournée » par les « moniteurs » qui gardaient comme objectif le taux de réussite à l'examen et non la sécurité de la conduite des futurs conducteurs.

Aujourd'hui, les enseignants de la conduite prennent en compte la notion **d'évitabilité de la sinistralité**, et de ce fait, le pas sur les « moniteurs ».

I. LA PÉDAGOGIE PAR OBJECTIFS

La pédagogie par objectifs s'est développée en France principalement à partir des années 70. Elle a été formalisée une dizaine d'années plus tôt par Rober F. MAGER aux Etats Unis.

Centrée sur les apprenants, cette **méthodologie** permet de vérifier par des **évaluations**, si les **objectifs** définis au départ de la formation ont été **atteints**.

La démarche consiste à définir :

- la **destination** (le but de la formation),
- les **moyens** pour y parvenir,
- la **réalisation** de ou des objectifs.

L'intérêt de cette méthodologie réside dans la possibilité pour les formés de **connaître à l'avance les résultats attendus**, quelles sont **les compétences à acquérir** et comment ils seront évalués.

Bien évidemment ceci implique l'observation des comportements des élèves et c'est au moyen de cette observation que le formateur saura si l'objectif est atteint.

La situation d'apprentissage est donc centrée sur les acquisitions de l'apprenant et non sur les compétences de **l'enseignant**, qui apparaît plutôt comme une personne **ressource**.
L'auto évaluation est de règle et facilite la communication enseignant/enseigné.

Les avantages :

Le choix de cette méthode offre un certain nombre **d'avantages** centré sur l'individualisation :

- Elle permet une planification rationnelle qui construit le programme autour de l'activité de l'apprenant ;
- Elle oblige les enseignants à penser et à préparer les activités ;
- Elle encourage à expliciter les valeurs restées dans le "non dit" ;
- Elle fournit une base rationnelle pour l'évaluation formative et facilite l'évaluation finale ;
- Elle implique le choix des moyens d'enseignements aux objectifs ;
- Elle facilite la communication entre enseignants et enseignés.

Les limites :

Aucune méthode n'étant la panacée, nous citerons maintenant les **limites** inhérentes à cette méthode.

- Elle peut limiter les apprentissages à une adaptation utilitaire ;
- Elle peut favoriser le court terme au détriment du long terme ;
- Elle peut réduire les rapports humains à des rapports "technologiques".

1. Qu'est-ce qu'un objectif ?

Les différents objectifs rencontrés en formation à la conduite sont à rattacher aux trois domaines suivants :

- **Le cognitif :**
Les objectifs de l'ordre des **savoirs**, mettent l'accent sur l'acquisition de connaissances, comme par exemple : connaître les règles de passage dans un croisement en fonction de la signalisation. Ceux-ci font appel à la **mémoire** mais aussi à la **compréhension** : connaître et comprendre l'utilité des limitations de vitesses.

On conviendra aussi par extension, qu'un objectif consistant à l'analyse d'une situation de conduite implique une décision d'action sur les commandes du véhicule.

- **Le psychomoteur :**
Les objectifs de l'ordre des **savoir-faire** concernent les habiletés physiques, comme par exemple : la précision d'une l'action sur les commandes.

On classera aussi dans ce domaine l'acquisition des automatismes, la coordination des gestes et le « contrôle » du véhicule

- **L'affectif :**

Les objectifs de l'ordre des **savoir-être** mettent en jeu les attitudes, les sentiments, les valeurs des stagiaires qu'ils prennent en considération dans la réalisation d'une action.

Il s'agira ici, de savoir si l'élève **est prêt, est disposé**, à mettre en œuvre un comportement qu'il connaît et qu'il sait réaliser

Vérifier le niveau affectif est toutefois très difficile et aucun exercice ne permet d'évaluer le niveau de conscience acquis par les élèves. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous n'avons pas suggéré de questions d'évaluation dans l'étape 4, relatives aux objectifs spécifiques 4C6 et 4C7.

Il apparaît cependant que, pour l'appréciation du "savoir être", la **conduite commentée** représente un outil d'investigation de qualité, car elle permet dans « le feu de l'action » de savoir si l'élève a repéré **la situation** et la façon dont il l'analyse.

En réalité ces trois domaines ne sont ni cloisonnés ni séparés de manière rigoureuse, au contraire, ils interagissent en permanence, assurant ainsi la réalisation de chaque objectif.

2. Le vocabulaire

Afin d'éviter toutes confusions le vocabulaire employé sera défini au préalable. On adoptera en particulier les définitions suivantes :

Finalité

C'est une intention générale, un système de valeurs, une affirmation de principe de portée tout à fait générale.

Par exemple :

- réduire l'insécurité routière,
- ou améliorer l'état de santé de Mme. Et M. « tout le monde »,

sont des intentions de société.

But

C'est un énoncé exprimant des orientations générales, une intention poursuivie par un corps de l'état, un organisme, une institution.

Par exemple :

- former des conducteurs plus sûrs (à la charge du corps enseignant),
- construire des véhicules plus sûrs (à la charge des constructeurs automobiles),

sont des intentions qui s'adressent à des institutions, ces deux buts concourant à la réalisation de la finalité réduire l'insécurité routière.

Objectif général

C'est l'énoncé de l'étape. Il définit les intentions pédagogiques dont la réalisation concourt au but.

Les étapes de la formation des automobilistes constituent des objectifs généraux afin de former des conducteurs plus sûrs.

Objectifs spécifiques

Ce sont des **sous-ensembles** de l'objectif général.

Par exemple, dans l'étape 1, les objectifs 1C1 à 1C5 et 1P1 à 1P7 sont des objectifs spécifiques.

La performance

C'est ce que le stagiaire peut être capable de réaliser, de faire pour donner la preuve qu'il a atteint l'objectif. La performance peut donc être quantifiable.

La performance ne s'applique pas seulement à la manipulation des commandes d'un véhicule, mais aussi aux mécanismes cognitifs comme la mémoire ou à la compréhension d'une situation de conduite.

Pour rendre les objectifs **opérationnels**, plusieurs conditions doivent être remplies :

- La performance constituant l'objectif doit être **réalisable** par l'élève, c'est-à-dire que celui-ci doit avoir des chances de la réussir étant donné ce qui lui a été enseigné précédemment.
- La performance doit être décrite **sans ambiguïtés**, en termes qui ne peuvent pas donner lieu à des interprétations diverses. Par exemple, on ne dira pas que l'élève doit « bien » réussir, ou réussir « correctement », on dira en quoi doit consister exactement la réussite.
- La performance doit être **observable**, afin de savoir comment elle a été réussie ou non (on notera que répondre oralement ou par écrit à une question est un comportement observable).
- La performance doit être réalisée selon des **conditions fixées** qui sont toujours sensiblement les mêmes. En effet, si les conditions changent ou sont plus ou moins difficiles, il ne s'agit évidemment plus de la même performance.
- Le niveau d'exigence et les critères d'évaluation doivent être **exactement définis**. Par exemple on dira que la réussite doit être obtenue en moins de cinq minutes, ou au moins quatre fois sur six essais.

Ces conditions, qui en quelque sorte, définissent la pédagogie par objectifs ne peuvent pas toujours être complètement remplies, particulièrement quand il s'agit d'enseigner la conduite.

Cependant, il est très utile de les connaître et de s'efforcer d'aller dans le sens qu'elles indiquent. En effet, elles incitent les enseignants à réfléchir sur leur activité ; ce qui ne peut manquer de rendre l'enseignement plus efficace.

II. MÉTHODOLOGIE

1. Comment formuler des objectifs spécifiques ?

La formulation d'un objectif présente les caractéristiques suivantes :

- description non ambiguë de l'action qui sera réalisée par l'élève (présentée en termes de comportement),
- indication des conditions dans lesquelles la performance doit se réaliser,
- énoncé des critères de performances retenus et des conditions du déroulement de l'évaluation post-formation.

L'objectif pédagogique va donner une description d'un comportement ou d'une activité observable.

2. L'opérationnalisation des objectifs

La décomposition d'un objectif général en objectifs spécifiques permet l'opérationnalisation des objectifs et de fait, la vérification.

En effet pour mesurer les acquis de l'élève il faut pouvoir évaluer ce que celui-ci sait et sait faire (Cf. Définition de la performance ci-dessus).

Exemples :

Pour une performance faisant appel à la manipulation des commandes :

- **savoir démarrer** constitue une performance (ou comportement) observable,
- **en côte (pente moyenne entre 4 et 7%)**, avec frein à main constituent les conditions de réalisation,
- **sans caler et sans reculer** constituent les critères de réussite,
- **au moins quatre essais sur six** constituent le niveau de la performance

Pour une performance faisant appel à la connaissance :

- écrire la définition des panneaux de signalisation (la performance),
- présentés sur une planche de 20 panneaux couleur mise à la disposition de l'élève durant 10 minutes (les conditions de la réalisation),
- la réponse devra être exactement celle des textes officiels (critère de réussite),
- l'élève devra donner au moins 15 définitions exactes sur les 20 panneaux présentés (le niveau requis).

Remarques :

Il est important de noter qu'à aucun moment il n'a été indiqué les méthodes que l'enseignant devait utiliser pour que son élève puisse démarrer en côte et apprendre la définition des panneaux de signalisation. C'est ainsi que dans la 3^{ème} partie du guide aucune méthode d'apprentissage n'est suggérée et encore moins imposée. Le formateur qui connaît ses élèves **adaptera sa "façon d'enseigner" à son auditoire**.

Par contre les niveaux requis de savoir et savoir-faire sont indiqués dans le descriptif de chacun des objectifs spécifiques, et dans les évaluations de synthèse.

Rappelons que les objectifs qui concernent les savoir-être sont difficilement identifiables et ne sont pas susceptibles d'opérationnalisation simplifiée.

Ce n'est que par **l'observation globale du comportement de l'élève en situations de conduite**, que le formateur pourra estimer avec une certaine **probabilité** (et non prouver) si ces objectifs ont été atteints.

III. LES MÉTHODES PÉDAGOGIQUES

Les méthodes pédagogiques dont peuvent s'inspirer les formateurs sont nombreuses. Le but de toute communication pédagogique est de modifier l'état du savoir, du savoir-faire et du savoir-être du formé.

Aujourd'hui, la communication n'est plus considérée comme la simple **transmission¹¹ d'un message** (aspect concernant uniquement le contenu du message).

Quand nous communiquons, nous disons aussi quelque chose sur la **nature de la relation** que nous entretenons avec l'autre (aspect relation).

Et ce sont ces « **feed-back** », ces retours d'informations formels ou informels qui renseignent chacun des interlocuteurs sur la relation qui s'établit¹².

¹¹ *Théorie de la communication développée par SHANNON en 1952 proposant une approche techniciste et linéaire de la communication.*

¹² *Théorie de la communication développée par WATZLAWICK. La communication dépasse alors la notion de transmission et développe celle d'interaction, mettant en œuvre les aspects dynamiques de la communication et ses influences réciproques.*

Une méthode pédagogique n'est ni un **antidote** ni une **recette** qu'il suffirait de connaître et d'appliquer pour réussir. Le formateur devra **garder le sens des réalités** pour choisir telle ou telle méthode :

- Les élèves ont des **expériences différentes** de par leur âge, leurs acquis, leurs pré-requis et leurs motivations...
- L'enseignant devra **faire face à des contraintes** supplémentaires comme par exemple le temps et le nombre d'élèves.
- Pour former des automobilistes, l'enseignant devra tenir compte de la **nature des objectifs**. En effet, nous ne pouvons enseigner de la même façon :
 - « savoir démarrer et s'arrêter »,
 - « avoir des notions de sécurité routière »,
 - ou « prendre conscience que la route est un espace citoyen ouvert à tous ».

Ces objectifs sont extraits du **programme national de formation à la conduite**, leur nature est différente, les méthodes employées par les formateurs seront donc différentes.

1. Les méthodes affirmatives

La méthode magistrale

Par cette méthode, l'enseignant **transmet des connaissances** aux élèves. Le cours est préparé, structuré, les élèves écoutent. Contrairement à ce que l'on pourrait penser l'utilisation de cette **méthode didactique** demande aux enseignants des qualités de « conférenciers ».

Sachant qu'un élève retient 20 % de ce qu'il entend, l'intonation, la répétition et les exemples doivent être de mises lorsque nous employons cette méthode afin d'inciter l'écoute et la compréhension.

Ces talents d'orateurs ne s'improvisent pas, et la préparation de l'intervention doit être des plus minutieuses pour capter l'attention de tous les participants.

Le conférencier parle ou prononce son cours devant un amphi par exemple. Il existe alors pour ce dernier d'autres « feed-back » lui permettant de voir si son message est bien passé, l'un au niveau de l'attitude **non-verbale** des auditeurs, l'autre au niveau de l'évaluation de l'enseignement.

Il ne faut pas qu'une **information mal ou non assimilée** (feed-back), soit interprétée par l'enseignant au détriment de l'élève comme un simple signe de « bêtise » ou d'indifférence. Le feed-back de l'enseignant peut être à son encontre, et considérer alors que son mode de fonctionnement est à revoir.

La méthode démonstrative

Cette méthode permet de montrer ou démontrer ce qu'il faut faire.

L'enseignant après avoir dressé « le portrait de l'objectif », et motivé l'élève, fait rechercher les possibilités de réalisation complétées par des explications, ou procède à une démonstration.

Ce qui est important dans l'emploi de cette méthode, est que l'**élève observe et comprene** ce qu'il voit.

Attention, une démonstration n'est pas pour le formateur l'occasion de briller ou d'impressionner. La démonstration doit être « disséquée », décomposée et faite si possible au ralenti pour qu'elle puisse être comprise et suivie.

Il ne faut pas oublier que tout ce qui semble simple pour le formateur est souvent très difficile pour l'élève qui apprend.

Par exemple, prenons l'objectif « démarrer et s'arrêter », le formateur pourra lors de sa démonstration du démarrage, marquer un temps d'arrêt au moment où il trouvera la position du point de patinage.

Ces démonstrations seront faites par le formateur à l'aide des doubles commandes ou au volant dans certains cas (manipulation du volant, manœuvre par exemple).

Dans l'apprentissage de la conduite la **démonstration** sert en règle générale à **compléter** une explication, à **l'imager**, à faire en sorte que le formé voit et comprenne.

Cette méthode convient particulièrement à l'enseignement de la conduite. Tout pourrait être montré et démontré. Mais pour des raisons de sécurité on évitera des démonstrations qui concerneraient par exemple, l'usage des produits licites et illicites, la fatigue ou les situations d'urgence.

2. Les méthodes interrogatives

L'enseignant a aussi la possibilité d'exposer ce qu'il enseigne en proposant un certain nombre de **questions**. Cette méthode **suscite l'activité intellectuelle** de l'élève qui doit réfléchir avant d'apporter lui-même la réponse. Une question doit généralement être posée à un seul élève et non pas à la « cantonade », sauf dans le cas du **brainstorming** qui a pour principale qualité de favoriser la libre expression de tout et de tous, dans un objectif de créativité.

Les questions doivent être clairement exprimées et assez brèves pour être comprises. Il faut élaborer une série de **questions** correspondant aux **objectifs visés** et assurant une **progression** ; des questions de synthèse doivent clôturer la démarche.

Les questions sont fonction du groupe, des **capacités d'assimilation et des progrès** des élèves. Les capacités d'écoute du formateur sont ici indispensables car **la nature des réponses organise la nature des questions**.

La méthode interrogative directive

Par cette méthode, le formateur **dirige**, pour sortir le groupe de ses contradictions, indécisions et incertitudes. Il fait participer, réfléchir, en posant des **questions ciblées** et en provoquant un échange ou un débat. Par la suite, le formateur choisit ce qu'il convient de faire. Cette action peut être **sécurisante** et nécessaire. Elle permet à chacun des élèves de tenir des rôles qu'il peut jouer et de participer selon ses propres capacités.

Le comportement directif permet un guidage utile des énergies individuelles en les mettant en phase et en s'assurant une bonne coordination.

Le formateur s'appuie sur un programme, des objectifs généraux et spécifiques, des critères d'évaluation et en fonction de ces différents paramètres, il établit une progression et des exercices dans lequel il implique le ou les formés.

La méthode interrogative semi directive

Principalement inspirée de l'approche « **centrée sur la personne** »¹³, cette méthode vise à plus de liberté. Les élèves ont davantage d'espace pour participer ; des marges de décisions responsables et de choix, sont laissés aux élèves pour déterminer le programme, les objectifs, les exercices...

¹³ Inventée par Carl ROGERS

Les **moments libres de débat** permettent à chacun de faire part de ses expériences, de ses opinions, de ses critiques et de ses incompréhensions. Cela permet aux formateurs de cibler les problèmes, de mieux expliquer, de préciser ou de compléter son enseignement.

Elle permet chez l'élève **d'éviter des résistances** dues à l'angoisse devant **l'autorité** (le formateur) ou devant la possibilité **d'échec**. En étant moins directif, le formateur prend le temps d'être à l'écoute de l'élève, il lui fournit toutes les « **ressources** » pour atteindre ses objectifs.

3. Les méthodes actives

L'objectif est de susciter des situations où l'élève se forge des habiletés utiles à l'action. Le formé est actif dans sa démarche d'apprentissage. Il **participe activement à la construction des connaissances** en tenant compte de ses attitudes positives (liberté individuelle, tolérance) par rapport à la sécurité routière.

L'élève est orienté vers un projet **d'auto structuration des connaissances**, le formateur aidant l'élève à se **transformer**.

Les méthodes actives spécifiques aux adultes ont en commun de s'opposer au schéma classique du formé passif qui enregistre la formation dans un processus de conditionnement – mémorisation – répétition.

Dans les méthodes actives, **les élèves se forment**. La réflexion et la discussion les aident à découvrir par eux-mêmes les réponses qu'ils soumettent au formateur.

Tout enseignement par méthodes actives doit tenir compte de certains principes, nous retenons environ :

- 10 % de ce que nous lisons,
- 20 % de ce que nous entendons,
- 30 % de ce que nous voyons,
- 50 % de ce que nous voyons et entendons,
- 80 % de ce que nous disons
- 90 % de ce que nous disons en le réalisant, qui nous demande une réflexion et qui nous implique.

Les méthodes actives cherchent à réaliser ces situations là.

De plus, **la motivation** doit être essentielle, c'est à dire que **les élèves se sentent concernés**, impliqués. Ce qui est acquis organisera alors un changement au niveau de l'être et de la conduite. Les méthodes actives constituent un apprentissage de la vie sociale, de la participation coopération et d'un savoir-être en même temps qu'un acquis professionnel.

Le formateur est plutôt un **catalyseur** qu'un instructeur, son autorité change de nature et d'expression.

Ces caractéristiques justifient **l'adaptation des méthodes actives à la pédagogie des adultes** plus capables que les adolescents et à fortiori, que les enfants, de tirer parti et de profiter de la grande **autonomie** que supposent ces méthodes.

Les méthodes de la découverte

Le formateur a pour but de faire en sorte que les **stagiaires atteignent les objectifs pédagogiques fixés**. Il choisit des situations de découvertes qui ne sont ni trop faciles ni trop difficiles en vue de faciliter l'échange entre les stagiaires ou les petits groupes qu'il a formé.

Les études de cas et les jeux de rôles s'intègrent parfaitement à cette méthode. La méthode de la découverte met en jeu l'induction et le tâtonnement :

- **L'induction** est une forme de raisonnement qui consiste à analyser la structure, la forme ou les éléments essentiels d'un problème, pour extraire une généralisation, des lois, applicables à d'autres cas semblables.
Autrement dit, on part du particulier pour arriver au général, du désordre pour arriver à un concept clé qui met en ordre, clarifie la situation ; et qui permet plus tard d'être réutilisé.
- **Le tâtonnement**, est une démarche « à l'aveuglette », de test.
On part du principe qu'il est impossible d'éviter l'erreur, même si cela peut paraître angoissant. Pourtant, l'erreur en situation de découverte, est **instructive**, car elle révèle des variables non accessibles directement et l'insuffisance d'analyse. En employant ce type de méthode on suscite chez l'apprenant une importante implication, qui est l'essence même de la mémorisation.

L'objectif est proposé par le formateur. Les stagiaires découvrent alors la mise en situation. C'est sous forme d'interrogation et de dialogue entre les formés et le formateur que se déroule **l'analyse de la situation**.

Au fur et à mesure de la découverte des réponses émergent, la **progression** étant assurée par la **validation** des bonnes réponses par le formateur.

Le formateur réalise en fin de séance la **synthèse** en s'appuyant sur les **solutions proposées par le groupe**.

La pratique de l'engagement

Selon l'idée que 90 % de ce que nous retenons, est fortement soumis à la notion d'implication ; alors, plus on est actif et impliqué, plus on intériorise et mieux on apprend.

Il est indispensable pour réussir sa formation de susciter « **la motivation du stagiaire** ».

D'autre part, les méthodes actives cherchent à **utiliser les potentialités d'apprentissage nées par la dynamique de groupe**. Pour fonctionner « à plein régime » le groupe doit remplir certaines conditions :

- de maturité dans son fonctionnement,
- d'égalité entre les individus,
- de nombre de participants (8 à 12 maximum),
- surtout d'homogénéité de niveau.

Le groupe peut alors se révéler comme un lieu favorable aux échanges et aux implications.

IV. L'ÉVALUATION DE LA FORMATION

1. Évaluer Pourquoi ?

L'évaluation de la formation est nécessaire non pas pour juger l'acquis de l'élève par rapport à un modèle **idéal**, mais pour permettre à celui-ci de **se situer** par rapport à des objectifs initiaux concernant la formation. Il s'agit de faire une **évaluation continue** des acquis, du comportement du formateur et du groupe.

Cette évaluation permanente est également un moyen indispensable au formateur pour mesurer **les résultats de son action** et pouvoir **l'adapter** en modifiant ses méthodes.

Évaluer un enseignement c'est donner une valeur à une épreuve consistant de la part de l'élève, à montrer qu'il a acquis des connaissances ou des savoir faire ou les deux, regroupés en objectifs.

Dans notre domaine, on n'évalue pas un élève mais, une performance : une habileté, une réponse, un comportement parfois une attitude. On évalue un comportement qui peut changer qui doit changer parce que former c'est transformer.

Evaluer un élève lui-même présente trois inconvénients majeurs :

- L'élève ressentira probablement, à travers les propos du formateur que l'évaluation est en fait un **jugement** sur lui-même car cette évaluation aura le caractère d'une appréciation générale alors qu'elle ne devrait porter que sur une compétence.
- D'autre part l'élève risque d'être **démotivé** et de se désintéresser de sa formation.
- De plus le formateur devrait toujours avoir présent à l'esprit qu'en évaluant la compétence de son élève il évalue aussi **la qualité de son enseignement**.

Ainsi, l'évaluation permet :

- de mettre en évidence des **écarts** éventuels entre les objectifs visés et les résultats obtenus. L'enseignant peut ainsi savoir s'il peut poursuivre la formation ou s'il faut reprendre certains aspects ;
- au formateur de se poser des questions sur la **qualité** de son enseignement et éventuellement comment l'améliorer.

On devine ainsi qu'on va distinguer plusieurs types d'évaluation, selon la façon dont elles seront organisées et selon la personne chargée de procéder à l'évaluation.

2. Les difficultés

Les procédures d'évaluations sont indispensables, on l'a vu plus haut, mais elles présentent cependant quelques difficultés.

- Lorsqu'un écart est constaté, **l'organisation de la formation** peut être en cause sur la base d'une **double contrainte** : plus le laps de temps est grand entre les temps de formation et d'évaluation, plus la probabilité d'interférence d'autres facteurs est grande, cependant il est souvent nécessaire de laisser s'écouler un certain temps, pour donner à l'élève le recul suffisant pour la compréhension et l'appréciation des changements.
- Une autre difficulté réside au niveau de **l'objectivité de l'évaluation**. Les « effets » d'une formation ne sont pas tous quantifiables et donc objectivement mesurables. Ceci est particulièrement vrai dans notre discipline qui fait intervenir pour une très large part, le **savoir être** de l'élève. Le formateur s'attachera donc essentiellement à **évaluer des résultats** et non des effets.

3. Le processus itératif¹⁴ des évaluations

L'évaluation d'une action de formation est liée à un processus itératif en trois temps :

▪ Avant la formation

Les objectifs seront définis durant cette phase. Les objectifs décrivent ce que les stagiaires devront connaître et seront capables de faire après la formation.

¹⁴ Répétitif.

A cette occasion le formateur devra se projeter dans la phase de l'après formation, et expliquer aux stagiaires, ce qui est attendu d'eux. Ils pourront ainsi vérifier eux-mêmes si ces objectifs ont été atteints, en partie ou pas du tout.

Nous insistons pour que ce premier temps ne soit pas occulté : l'effet d'une action de formation ne peut être identifié que sur la base d'objectifs fixés à l'avance et clairement définis.

▪ Pendant la formation

Le formateur est l'acteur principal de la formation au cours de cette seconde phase.

Il doit posséder des moyens pédagogiques permanents afin de lui permettre de vérifier l'intégration des savoirs et savoir faire des stagiaires, méthodes interactives, jeux de contrôle des connaissances ...

Ces évaluations en cours de formation, dites aussi "**évaluations formatives**" sont importantes.

On peut en distinguer deux formes : celles qui sont effectuées tout au long de la formation et celles qui ont lieu à certains moments clés, à la fin de certaines étapes. On désignera ces dernières sous le nom "d'évaluations de synthèse", appellation que l'on justifiera plus loin.

L'évaluation permanente et un contrôle attentif des progrès de l'élève rendent l'enseignement fructueux. C'est un élément essentiel pour :

- **maintenir l'intérêt** de l'élève à sa formation,
- **renseigner le formateur**, sur le « rythme » de l'élève et la qualité de sa formation (se fait-il bien comprendre ?).

On notera aussi que l'enseignement a été découpé en sous objectifs. Dans la pratique on sait que de nombreux comportements impliquent la coordination de savoirs et savoirs faire acquis séparément. Tous les enseignants savent qu'un élève peut **réaliser correctement certains exercices pris isolément** et avoir **des difficultés pour enchaîner et synthétiser plusieurs exercices** au même moment.

Il y a en effet, dans une **synthèse** plus que la **somme** des éléments qui la composent ; on peut faire ici un renvoi en indiquant que "synthèse" signifie "**mettre ensemble**". Il est donc important de procéder à une évaluation récapitulative qu'on appellera "**évaluation de synthèse**", « évaluation sommative » ou « évaluation bilan ».

Ces évaluations de synthèse permettent à l'élève de mesurer sa progression vers des objectifs moins lointains que la fin de la formation, elles contribuent à **maintenir** sinon à **dynamiser** ses motivations.

▪ Après la formation

Dans un troisième temps on procède aux "épreuves" qui avaient été annoncées aux stagiaires, en se plaçant dans les conditions énoncées et en rappelant ce qui est attendu de la part des élèves.

L'enseignant de la conduite aura tendance à comparer ce qui est proposé dans ces pages avec sa pratique de l'enseignement de la conduite.

Dans son principe le processus itératif que l'on vient de décrire n'a pas de limite. A quelques **adaptations** près il s'applique à tous les objectifs de la formation :

- **Avant la formation** il sera procédé à une évaluation plus connue sous le nom "**d'évaluation initiale**" (Cf. Pages 65 et 66).
- **Tout au long de la formation** est ponctuée d'évaluations permettant à l'élève de se situer au travers des divers objectifs et étapes et à l'enseignant, de contrôler la bonne compréhension de son enseignement afin de faire progresser l'élève au rythme de ses acquisitions.
- **Pour l'objectif général** (évaluation d'étape) : l'évaluation de synthèse permet de fixer et décrire ce qui est attendu de l'élève et le lui annoncer. On procèdera ensuite aux épreuves, qui permettront de faire le bilan et de comparer les résultats avec les critères énoncés en premier lieu.
- **Pour l'objectif spécifique** : après l'avoir fixé et décrit (1^{er} temps) il faut le travailler, le traiter (2^{ème} temps) en s'assurant constamment que l'élève "suit"... Enfin (3^{ème} temps) le formateur doit s'assurer de l'acquisition du savoir ou du savoir faire par l'évaluation proprement dite.
- **A la fin de la formation** le formateur pourra procéder à une évaluation globale (l'évaluation de synthèse de la 4^{ème} étape joue notamment ce rôle), tout en sachant qu'à ce niveau interviendra aussi une **évaluation extérieure institutionnelle** au terme de laquelle une autorisation de conduire sera éventuellement délivrée à l'élève.

4. Apprentissage et expérience de la conduite

Il semble maintenant utile d'examiner de plus près l'apprentissage de la conduite auquel s'appliquent ces méthodes, ce qu'il a de particulier, en quoi il est différent d'autres apprentissages. Ceci nous amènera à traiter de l'expérience nécessaire pour devenir un conducteur sûr.

Conduire est une activité dite « sensori-motrice », signifiant que le conducteur **reçoit** par l'intermédiaire de ses organes sensoriels, un grand nombre d'informations principalement visuelles. Il **interprète** ces informations grâce à des connaissances acquises, et **retient** celles qu'il considère comme intéressantes. Puis en fonction des informations retenues, il **agit** par des gestes (motricité) plus ou moins adaptés à la situation et à l'évolution prévisible de celle-ci.

Pour devenir un conducteur sûr, l'élève doit donc développer cette capacité perceptive qui va lui permettre de détecter les informations **utiles**, ainsi que les capacités gestuelles, **motrices**. Ces gestes seront alors les **réponses adaptées** à la situation perçue.

Remarquons que séparer ainsi les perceptions et les gestes est assez arbitraire. En effet, la perception entraîne des gestes qui ont pour effet de modifier la perception. Il s'agit donc d'un **enchaînement dynamique permanent** : perception – gestes – perception.

Cependant pour la lisibilité et la compréhension du processus nous distinguerons l'aspect perceptif de l'activité de conduite et l'aspect moteur.

Au début de son apprentissage, l'élève perçoit la situation dans sa **globalité**. C'est l'apprentissage qui peu à peu l'amènera à faire des distinctions, **un tri des informations** vers ce qui est important.

On reproche souvent à l'élève débutant de ne pas faire assez attention, alors qu'en réalité, il fait plutôt trop attention. Il doit donc devenir capable de détecter les informations qui lui sont utiles, et de négliger celles qui ne le sont pas.

Apprendre à percevoir, c'est-à-dire voir mais aussi entendre, consiste pour l'élève à trier et retenir les informations qui lui donnent des indices sur ce qu'il a à faire.

Par exemple, une configuration de la route masquant l'arrivée d'un véhicule (perception) est un indice indiquant la nécessité de ralentir (motricité).

Si les yeux voient ce qu'il faut faire, les gestes le font. Au cours de l'apprentissage, les gestes deviennent plus précis. Et l'effort qu'ils demandent est de mieux en mieux dosé, ils deviennent plus souples. Ils s'organisent pour former des séquences ayant une unité et un but, et deviennent des **automatismes**.

Ces séquences automatisées se constituent et se perfectionnent lentement, c'est pourquoi, au début de la formation, on ne peut obtenir de l'élève que des performances limitées.

Par ailleurs, compte tenu du fait que la situation de conduite est **dynamique** (en mouvement), le conducteur doit réagir à des informations présentes mais aussi à venir. C'est le principe de **l'anticipation**. **On doit prévoir ce qui sera à partir de ce qui est.**

L'acquisition de différentes scènes de conduite va peu à peu constituer chez le conducteur un « **capital** » **d'expériences**.

Comme nous l'avons vu plus haut, l'élève interprète des situations sur la base de connaissances acquises ; ainsi l'anticipation va se mettre en place sur la base de ce « capital » d'expériences.

Il va alors détecter les informations utiles plus rapidement, puisqu'elles auront déjà fait l'objet d'un repérage et donc d'un tri.

L'importance de cette expérience de conduite est mise en évidence par le fait que les **conducteurs inexpérimentés sont plus accidentés que leurs aînés**.

On insistera pourtant sur le fait, que cette réalité n'est cependant pas **fatale**, mais qu'elle démontre **l'importance d'un apprentissage plus long et mieux encadré** (allongement de la formation initiale prévue par le PFN et développement de la conduite accompagnée selon des conditions fixées par ce cursus).

C'est pourquoi, dans ce nouveau guide, nous avons fait le choix de développer les quatre étapes de formation sur la base des principes évoqués par le PNF :

- **Formation initiale** répartie sur une base de **60 heures**,
- **Développer** dans chaque étape une **partie liée aux connaissances** (24 heures), pour assurer une meilleure compréhension de la pratique,
- **Allonger les séances pratiques de conduite** (36 heures) pour augmenter le capital d'expériences.

INSERR



Chapitre 4

L'animation

I. CONNAÎTRE LE GROUPE EN FORMATION

Il est important de pouvoir contrôler et influencer le développement de petits groupes. Il est donc nécessaire de disposer d'un référentiel pour permettre à l'animateur et aux membres du groupe de reconnaître les différentes étapes que le groupe traverse afin de pouvoir choisir, à certains moments des stratégies possibles pour son évolution vers un objectif précis.

Le formateur sera confronté à deux dimensions :

- une dimension de **relation**, avec établissements de rapports interpersonnels entre les stagiaires,
- une dimension **opérationnelle** de production par rapport à une tâche ou un objectif à accomplir.

De la littérature consacrée aux modes de fonctionnement des petits groupes et aux modèles qui leur sont associés on peut dégager quelques points communs, descriptions de phases que tout groupe traverse à un moment ou à un autre.

Dans l'ensemble, ces différents stades sont prévisibles. Le formateur devra orienter son travail vers des pratiques pédagogiques pour :

- obtenir un résultat, atteindre un objectif,
- faire faire le travail tout en maintenant un certain nombre de normes de relations sociales entre les personnes.

Il y aura toujours un équilibre à trouver obtenu, soit par la négociation, soit par le relationnel consensuel, mais cette **recherche d'équilibre** est toujours présente, quel que soit le contexte.

1. Les fonctions du groupe

En ce qui concerne les fonctions du groupe, trois types sont repérables, à savoir :

- la sécurisation (référence à des normes, des modèles d'actions),
- l'affirmation (sous certaines conditions, la personnalité d'un membre du groupe peut s'affirmer et se développer),
- la cohésion sociale (tendance à se structurer et s'organiser sur des tâches et des objectifs communs aux membres du groupe)

Par ailleurs, un des modèles qui peut agir sur le groupe directement, est celui qui concerne le développement de l'aspect humain des activités qui ont lieu dans un groupe.

2. Les facteurs d'interactions

En ce qui concerne l'ensemble des interactions dans un petit groupe, celles-ci dépendent d'un certain nombre de facteurs liés soit :

- **Aux motivations.**
Il existe un attrait de l'action collective, du même idéal ou du même objectif à atteindre ainsi que le prestige ou le refus du groupe.
- **Aux attitudes**
Elles se manifestent par inclusion ou exclusion du groupe en mettant en œuvre diverses attitudes telles que la fidélité, la solidarité, le sentiment de différence ou de rejet vis à vis des membres d'un autre groupe.
- **A la perception**
Par rapport aux membres entre eux (pour réduire les distances interpersonnelles), ou " de ce qui se passe" dans le groupe (dynamique du groupe)

3. Modèle ou norme dans le développement

Si effectivement un groupe fonctionne sur un modèle relationnel, on peut également distinguer d'autres modèles ou normes dans le développement de celui-ci.

Nous nous limiterons à souligner la **facilitation sociale**, c'est à dire l'effet stimulateur du groupe sur le comportement des ses membres. Cette situation entraîne parfois un respect des normes, dans lesquelles les membres du groupe puisent en contrepartie, des règles plus ou moins implicites.

4. Les stades du développement du groupe

Par rapport à une activité déterminée comme peut l'être un stage de formation, on peut distinguer quatre stades dans le développement d'un groupe réuni pour un objectif spécifique à atteindre.

1. **La dépendance**
A ce niveau, les relations interpersonnelles sont caractérisées par la dépendance. Les stagiaires ont tendance à se reposer sur un leader.
Ils attendent que l'animateur définisse les règles, propose un objectif et assume le management du groupe.
2. **Le conflit**
Il est caractérisé par une phase conflictuelle. Le conflit interpersonnel apparaîtra inévitablement comme une conséquence de l'interaction dans un petit groupe. Les types de conflits, ouverts ou latents, existeront toujours potentiellement dès lors qu'il y aura interaction.
3. **La cohésion**
Il commence à y avoir un sentiment **d'appartenance** à une même entité et certains conflits interpersonnels ont été résolus, s'estompent ou du moins sont laissés de côté pour permettre des échanges et une certaine production.
A ce stade un début de feed-back peut être perceptible entre les stagiaires entre eux et entre l'animateur et les stagiaires. Il est alors possible, de réaliser des exercices où le groupe se prend en charge et le travail en sous-groupes permet une autorégulation.

4. L'interdépendance

Pour atteindre ce dernier stade il faut que la période de formation soit suffisamment longue. Cette interdépendance est caractérisée par un travail soit individuel, soit en sous-groupes, soit collectivement.

Les stagiaires sont alors orientés à la fois sur la tâche et le relationnel, avec un engagement personnel et une volonté de négociation.

On peut schématiser ces remarques de la manière suivante :

STADES	RELATIONS INTERPERSONNELLES	PRODUCTION
1	Dépendance	Orientation
2	Conflit	Organisation
3	Cohésion	Analyse / Interprétation
4	Interdépendance	Résolution des problèmes

II. LES RÈGLES DU TRAVAIL EN GROUPE

Le travail en groupe se révèle fructueux à condition que toutes les ressources intellectuelles et affectives dont disposent les individus soient mises en commun et utilisées à bon escient.

Cela suppose respectivement pour l'animateur de permettre à chaque stagiaire :

- une expression claire et sans excès,
 - des constatations objectives des oppositions s'il y en a,
 - la recherche d'un consensus.
- **une expression claire et sans excès**
L'animateur convient pour chaque participant du groupe, des règles de fonctionnement et notamment :
 - présenter son point de vue de façon progressive et concise en évitant de l'imposer,
 - d'écouter les interventions ou les réactions de autres stagiaires,
 - de modifier objectivement son point de vue au fur et à mesure des échanges,
 - etc...
 - **des constatations objectives des oppositions**
Les divergences d'opinions sont normales et leur éventail apporte au groupe une richesse d'informations et une souplesse d'ajustement. Cela peut aussi présenter un gage de réussite pour une décision finale, lucide et équilibrée.
 - **la recherche d'un consensus**
Il est difficile d'obtenir une unité de vue globale ainsi que l'unanimité sur tous les points développés dans le groupe.
Le consensus absolu ne saurait être une condition radicale, le groupe et chaque stagiaire devant à chaque instant rechercher cet équilibre.

III. LES CONFLITS ET L'AGRESSIVITÉ DANS LE GROUPE

1. La résolution des conflits

Les oppositions et les conflits interpersonnels sont une réalité quotidienne.

Nos opinions, nos idées, nos valeurs mais aussi nos actes et nos gestes sont fréquemment en opposition avec ceux des autres.

Ces difficultés peuvent être mineures et facilement surmontées ou très fortes et remettre en cause chaque participant.

La capacité à résoudre les conflits peut être envisagée comme un acte de formation.

On peut alors dégager trois grandes catégories de réactions personnelles face aux tensions vécues dans les groupes en formation :

- la fuite ou l'évitement,
- l'adoucissement,
- le face à face pour un affrontement ouvert.

Une solution au conflit : la négociation

Pour négocier, il faut être capable de :

- Déterminer la nature du conflit, c'est à dire si le conflit est de nature idéologique, d'intérêt ou la combinaison des deux,
- Ouvrir le dialogue : phase délicate car le choix des premiers mots sera déterminant pour la suite. Cela suppose en plus que l'un des antagonistes prenne l'initiative pour ouvrir les débats constructifs de la négociation,
- Ecouter et comprendre les différents points de vue. Le plus difficile lors de la confrontation est de dépasser le simple stade de l'expression pour entrer dans celui de l'écoute active et ainsi s'efforcer d'entendre le point de vue de l'autre,
- Trouver une solution consensuelle. Il y a lieu de mettre en place un processus qui suive un schéma direct et non ambigu.

Les conflits sont inévitables et peuvent parfois être un facteur de progrès. Il ne sert à rien de les éviter. Il faut apprendre à y faire face et trouver les **stratégies de négociation à mettre en œuvre**.

2. L'agressivité

L'agressivité est l'une des émotions les plus difficiles à comprendre et à maîtriser. Ce comportement est cependant une donnée importante dans les phénomènes de groupe.

L'agressivité apparaît dans un groupe lorsqu'un membre est soumis à un événement extérieur qu'il perçoit comme menaçant ou qu'il analyse comme frustrant, c'est à dire étant un obstacle à la satisfaction de besoins, d'attentes ou d'aspirations fondamentales.

Le cycle de l'agressivité

Lorsqu'un événement est perçu comme une menace physique ou psychologique, un scénario se met en place **comparant mentalement l'estimation du danger potentiel et l'estimation du pouvoir ou de la capacité à réagir.**

Si l'individu estime pouvoir faire face, une attitude de calme et de sang froid apparaît.

Mais si, au contraire, le danger apparaît trop important des comportements de colère ou d'agressivité vont se déclencher et se manifesteront par des impulsions verbales et gestuelles (mots agressifs, menaces, actes violents, gestes intempestifs etc...).

Cette agressivité peut aussi se manifester de manière latente. Se traduisant par des dysfonctionnements tels que :

- Le sentiment de culpabilité,
- Le sentiment de dépression,
- L'incompréhension,
- Le découragement,
- L'incompétence.

Dans d'autres cas l'agressivité latente est reportée sur quelqu'un ou quelque chose faisant alors fonction de "défouloir".

Réagir à sa propre agressivité

Pour tenter de diminuer notre propre agressivité, quelques dispositions pratiques peuvent être mises en œuvre :

- accepter sa propre agressivité,
- ajuster son mode de réaction,
- estimer la menace,
- exprimer ses craintes,
- savoir excuser ou s'excuser.

Réagir à l'agressivité des autres

Dans les situations de relations interpersonnelles, l'individu répond souvent à l'agressivité par l'agressivité ou par la frustration de l'autre.

Parfois l'agressivité est "récupérée" par hasard (elle ne nous était pas adressée). Il est alors important, que tout animateur comprenne que la réaction à une agressivité peut permettre d'accroître sa propre maîtrise et renforcer ainsi les relations avec les autres membres du groupe.

Le formateur devra notamment :

- montrer aux autres qu'il a bien perçu l'agressivité,
- reconnaître ses propres comportements,
- clarifier et analyser attitudes et comportements,
- engager une nouvelle négociation.

L'agressivité n'a pas que des aspects négatifs. Elle peut permettre un meilleur équilibre interne et des relations plus claires et directes avec les autres.

L'agressivité dans un groupe en formation

La progression d'un groupe vers un objectif à atteindre peut se trouver perturbée par des comportements agressifs provenant d'un stagiaire d'une partie du groupe ou du groupe tout entier.

Nous ne traiterons pas des solutions possibles, chaque situation devant faire l'objet d'une analyse particulièrement fine.

Toutefois nous pourrions remarquer que l'animateur, face à une telle situation devra accroître la pertinence de son observation et faciliter la régulation du groupe.

Il y aura lieu de se demander :

- quelle est l'expression de l'agressivité,
- quels facteurs influencent cette agressivité (des émotions, une insatisfaction ou une frustration, un déséquilibre ?),
- comment supprimer ou sinon réduire les manifestations agressives à un niveau "acceptable" au regard de l'objectif à atteindre.

L'animateur ne devra pas perdre de vue que l'agressivité est d'essence **émotionnelle** et non **rationnelle**. Seule une **reformulation authentique** des différentes interventions pourra éviter l'escalade ou l'étouffement.

L'animateur recherchera alors un point de convergence entre les antagonistes, objectif commun, et tentera d'élever le niveau d'abstraction tel que le groupe soit d'accord sur une stratégie globale, même si, sur le plan de la tactique, les points de vue divergent.

IV. LES MÉTHODES ET TECHNIQUES D'ANIMATION

Il est important que tout animateur soit capable de bien définir les objectifs poursuivis.

Il doit aussi être capable d'aider les stagiaires à clarifier leurs propres objectifs personnels afin de permettre l'analyse des comportements des participants et les points que ceux-ci désirent améliorer.

L'animateur pourra proposer différentes **méthodes** que nous ne développerons pas ici, mais qui doivent être connues de l'animateur : les **jeux de rôles**, les **études de cas**, les **réunions-discussions** ou encore **l'exposé** (par un ou des stagiaires).

Les méthodes pédagogiques directement liées aux objectifs visés déterminent le choix des techniques d'animation.

Nous suggérerons aux formateurs quelques **techniques** favorisant la participation active des stagiaires.

Les techniques ne doivent pas être traitées comme une fin en soi ni entretenir le "culte du maître". Mais les attitudes du formateur valoriseront ces techniques dans sa relation avec le groupe.

1. le questionnement (questions ouvertes et fermées)

Lorsque la pédagogie privilégie l'action des stagiaires, les questions occupent une place très importante dans les séquences de formation. Bien entendu il s'agit de toutes les questions émises tant par le formateur que par les stagiaires.

Le formateur aura en charge de "lancer" le débat en posant les premières questions. Celles-ci doivent déclencher la **curiosité** des élèves qui, à leur tour poseront des questions tant au formateur qu'aux autres stagiaires.

Pour qu'il en soit ainsi les premières questions en provenance du formateur devront être **ouvertes**, suffisamment **générales** pour que chacun ait la possibilité de répondre. Elles ne feront pas appel à un savoir précis et auront une formulation compréhensible par tous.

De même on évitera les questions du type "vérifier qui sait quoi" lesquelles laissent sous-entendre que le formateur est le seul à détenir la réponse et qui provoquent souvent le malaise du groupe. D'ailleurs dans ce cas le formateur est souvent seul à répondre et aucun échange n'est amorcé.

Les questions **fermées** permettent d'obtenir une réponse par oui ou par non sans aucune nuance. L'intérêt de ce type de questionnement est de permettre au formateur de mieux situer son groupe et de repérer ceux qui ont quelques pré-requis, afin d'utiliser leur expérience au cours de la formation.

Les questions précises se réfèrent par opposition à la question ouverte à un savoir précis, à une connaissance particulière des stagiaires.

Le formateur use de ce questionnement lorsqu'il s'adresse à un élève dont il sait qu'il connaît la réponse ou en fin de séquence lorsque le formateur souhaite évaluer les acquis. Dans ce dernier cas le formateur suscitera l'auto-correction, en évitant toute démarche de contrôle du type "ramassage de copies" à connotation fortement scolaire....

Enfin la question dirigée vers un stagiaire ne fait pas nécessairement appel à un savoir précis : c'est un moyen **d'impliquer** une personne en lui donnant la parole. Le formateur utilisera cette technique lorsqu'il sentira le moment opportun pour aider la personne à s'exprimer ou à clarifier sa pensée.

2. les réponses aux questions

Les questions émises par les stagiaires sont la preuve que le sujet les intéresse, qu'ils sont curieux d'en savoir davantage.

Lorsque la dynamique des questions est déclenchée auprès des stagiaires, le formateur doit savoir la réguler et traiter le flot des réponses.

Trop de questions ou des réponses qui s'éloignent de plus en plus du sujet vont lasser le groupe et désintéresser les stagiaires.

Le formateur, qui connaît son groupe devra alors intervenir pour regrouper certaines questions, canaliser les interventions et, éventuellement utiliser des "élèves-relais". Par exemple, si un stagiaire pose une question au formateur dont il sait qu'un autre stagiaire peut apporter une réponse convenable, il invitera cet autre élève à formuler la réponse à sa place.

Lorsqu'une question est posée il est parfois utile de **reformuler** la question pour plusieurs raisons :

- la reformulation permet de vérifier que la question a été bien comprise,
- elle permet aux autres stagiaires de s'y intéresser parce que entendue pour la 2nde fois,
- surtout, elle transforme une question individuelle (quand elle est adressée au formateur) en une question destinée au groupe. La reformulation permet ainsi au formateur de ne pas **s'enfermer dans un échange à deux**.

Ainsi les réponses peuvent ne pas être formulées par l'animateur.

Enfin, la **question piège** est souvent une crainte chez les formateurs.

La question piège est celle formulée sciemment ou non par un stagiaire et dont le formateur ne connaît pas la réponse.

Le comportement du formateur sera de dire que, tout en connaissant son domaine, il ne peut pas tout savoir mais qu'il va y réfléchir (ou se renseigner selon le type de question posée). Répondre absolument de façon très approximative, peut compromettre la crédibilité du formateur

3. l'écoute et l'observation

Le formateur a le devoir d'être en permanence à l'écoute des stagiaires et en phase d'observation. En effet l'animateur a en charge la dynamique du groupe, la gestion des conflits éventuels (d'où la nécessité de les prévoir par reconnaissance de certains signes).

Un manque d'écoute se traduira toujours par une prise de parole de l'enseignant de type "magistrale".

4. la reformulation

La reformulation ne s'applique pas seulement aux questions posées. Elle concerne tout ce qui est dit et qui paraît avoir une certaine importance.

La reformulation s'applique indistinctement

- aux paroles des stagiaires,
- aux propos du formateur.

Pour les stagiaires, le fait de redire à voix haute ce qui a été prononcé par une seule personne est un moyen d'attirer l'attention du groupe, de nuancer les propos tenus, de faire réagir les autres stagiaires, éventuellement d'assurer un recentrage du groupe.

Pour le formateur, la reformulation de ses remarques renforce notamment la mémorisation chez les stagiaires

5. l'encouragement et la valorisation

Encourager des enfants paraît chose naturelle. L'expérience montre que les adolescents et les adultes ont autant besoin d'être encouragés par le formateur.

Pour prendre en compte ce besoin et le satisfaire, le formateur dispose de plusieurs moyens :

- valoriser la contribution des stagiaires en évitant la critique négative et en admettant le droit à l'erreur,
- éviter le favoritisme notamment en dispensant encouragements et compliments de façon égalitaire.

Ces techniques n'auront leur plein effet que si l'animateur sait y adjoindre des qualités personnelles de transparence, de neutralité, de souplesse directive qui lui permettront de répondre aux vraies attentes des stagiaires, c'est à dire atteindre les objectifs fixés en se positionnant en tant qu'accompagnateur du groupe.

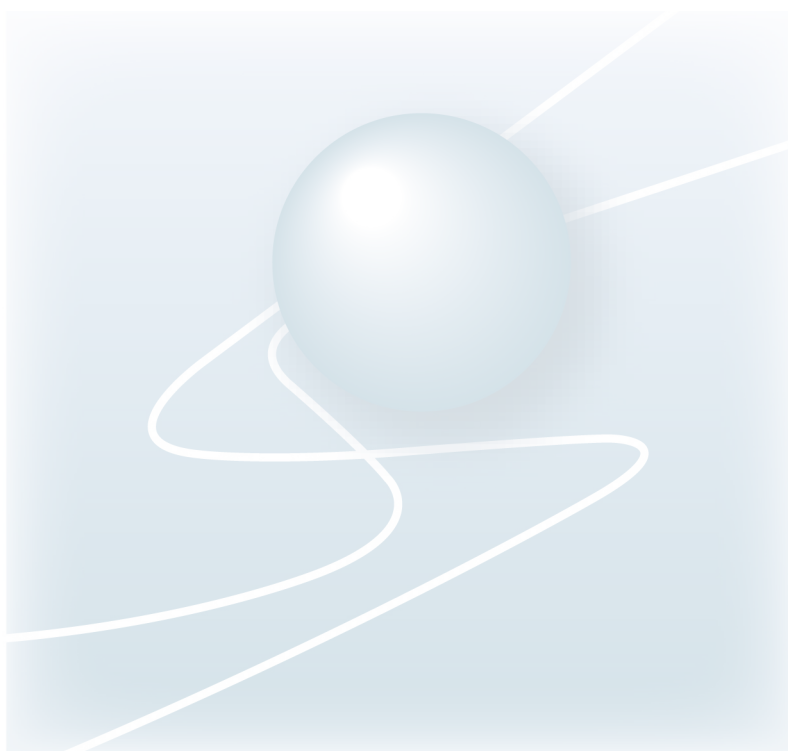
INSERR

GFA

TROISIÈME
PARTIE

Les quatre
étapes de formation

INSERR



PRINCIPES GÉNÉRAUX

A l'attention des formateurs

La progression proposée par les 4 étapes de formation constitue le fil conducteur de la formation initiale permettant de passer d'un statut de passager, de piéton ou de conducteur de « deux-roues » à un statut de conducteur de voiture.

Elle est organisée sous forme d'étapes comportant un ou plusieurs objectifs afin de donner plus de cohérence au déroulement de la formation. Elle comporte pour chaque objectif :

- des **sous-objectifs**,
- des « **références** » qui permettent de trouver rapidement les éléments de contenu nécessaires à la construction de vos cours dans des ouvrages existants.
- la **validation de l'objectif**, avec un niveau d'exigence (connaissances et pratiques) minimum fixé. Il concerne le savoir, le savoir-faire et le savoir-être des élèves et s'exprime en termes de **quantité**, de qualité et de temps.
- des **questions** pour concevoir les cours et les évaluer.

Par ailleurs, des temps de formation possibles ont été suggérés. Ces indications ne sont que des **estimations** évaluées expérimentalement pour un public traditionnel.

En effet, la durée d'une formation dépend des élèves et du fractionnement du temps qui lui est consacré car en matière d'enseignement, on ne fait pas en deux heures le double de ce que l'on peut réaliser en une.

Ce temps de formation dépend aussi de l'organisation de l'école de conduite, des méthodes, des moyens matériels mis en œuvre... et des enseignants.

Chaque formateur est libre d'adopter les méthodes et les outils qui lui conviennent pour traiter les différents objectifs à condition de respecter les critères d'évaluation pour valider chaque objectif.

Des objectifs portant sur l'accidentologie, sur les aspects psychophysiologiques de la conduite ainsi que sur les lois physiques ont été intégrés. Ceci en vue de sensibiliser les élèves aux causes et aux conséquences des accidents de la route mais aussi pour développer, chez tous les conducteurs novices, des attitudes responsables par rapport à l'insécurité routière (Cf. Rapport Verré).

*Le parcours d'un élève conducteur comprend dans chaque étape une partie « **connaissances** » où l'on retrouve tous les objectifs de **savoir** intitulés et une partie « **pratique** » où sont traités les objectifs de **savoir-faire**. Les objectifs de **savoir être** sont abordés de façon transversale tout au long des 4 étapes de formation.*

CONNAISSANCES

La partie « connaissances » regroupe tous les objectifs théoriques. Ils se trouvent en début des quatre étapes de formation.

Ces objectifs doivent être traités **avant chaque phase de progression** pratique afin de provoquer chez l'apprenant une véritable prise de conscience sur les dangers de la route et être en adéquation avec l'évolution pratique de celui-ci. Ces cours doivent être **animés**¹⁵ par l'enseignant afin d'inculquer aux formés une véritable « culture sécurité routière ».

Ces cours théoriques se déroulent jusqu'à l'obtention de l'autorisation de circuler (permis de conduire) ceci afin d'impliquer le formé à une réflexion sur son comportement au volant (l'obtention de l'épreuve théorique générale du permis de conduire n'interrompt pas les cours en salle).

PRATIQUE

- **La première étape** doit être celle qui permettra à l'élève d'acquérir **les bases** gestuelles de la conduite. Il apprendra, les techniques de conduite rationnelle, à regarder, à diriger son véhicule, à le déplacer en avant et en arrière dans un lieu où la circulation est nulle ou faible.
- **La deuxième étape** lui permettra de mettre en pratique **les principales règles** de circulation qu'il pourra appliquer dans certaines situations de conduite. Il comprendra la difficulté du franchissement des intersections et la nécessité d'être attentif aux autres usagers.
- **La troisième étape** l'invitera à conduire dans des conditions normales. Il va commencer à devenir autonome, à partager l'espace routier avec les autres, ce qui n'est pas sans difficultés pour l'apprenant... En fait, il s'agit surtout de responsabiliser le futur conducteur, de réfléchir ensemble au **comportement** à adopter en tenant compte des règles, des autres usagers et de soi... L'enseignant peut à son initiative réaliser un « voyage école ».
- **La quatrième étape** doit préparer le formé à **finaliser sa formation**. Elle lui permet de se retrouver confronté aux difficultés de la conduite automobile et de rencontrer des situations particulières. La circulation dense, les conditions difficiles, l'insertion et la conduite sur autoroute sont autant d'objectifs que le formé n'a pas traités.
A ce moment de la formation, un **voyage école** sera le moyen pour l'élève de se déplacer sur différents lieux et de le confronter à des situations nouvelles avant le passage de l'examen du permis de conduire.

LES ÉVALUATIONS

Pour l'utilisation pratique de ce guide, nous rappelons avec insistance que tout enseignement quel qu'il soit, implique des moments privilégiés d'évaluation.

Afin d'harmoniser le niveau minimum requis des performances attendues, les évaluations doivent être comparables. Ainsi, pour chaque **objectif théorique**, avons-nous précisé le nombre de questions à poser et les temps de réflexion à accorder aux élèves.

¹⁵ L'enseignant doit dans ses cours effectuer une véritable animation-débat afin de créer un climat détendu et des interactions entre les participants. Son rôle consiste à animer, faire apporter et/ou apporter des connaissances tout en répondant aux attentes des formés.

Ceci s'applique pour chaque élève mais l'enseignant a toute liberté pour organiser les évaluations : en groupe ou individuellement, par écrit ou oralement.

Pour l'évaluation des **objectifs spécifiques pratiques**, des exercices sont à réaliser en respectant au minimum les performances stipulées. Le temps a été laissé à l'initiative du formateur.

Ces **évaluations formatives** doivent être considérées comme très importantes et sont effectuées **tout au long de la formation**.

Des évaluations d'étape sont également prévues mais **il faut les aborder différemment**, car il s'agit à ce stade de vérifier que l'élève a atteint un niveau d'ensemble.

L'évaluation de **synthèse** doit permettre de voir si l'élève est capable de regrouper les différents éléments appris individuellement pour obtenir un résultat harmonieux. Les évaluations de synthèse ponctuent la formation, elles lui donnent une structure. Elles sont l'occasion de mesurer le chemin parcouru ainsi que celui qu'il reste à parcourir. Elles permettent de résumer l'ensemble des étapes précédentes et de préparer ce qui va suivre

Remarque :

Pour préparer dans les meilleures conditions les examens du permis de conduire, il serait judicieux d'envisager une formation de **36 heures de conduite et de 24 heures de cours en salle au moins**.

Normalement, cette durée devrait être suffisante pour que l'élève soit capable de conduire « seul au volant » ou « en conduite accompagnée » en sécurité pour lui-même et les autres usagers.

Ce **minimum** devrait lui permettre de mieux aborder les échéances futures et d'acquérir l'expérience nécessaire à une conduite apaisée et plus sûre, en minimisant les risques d'accident.

CONSEIL :

Pour construire ses cours en salle, le formateur peut utiliser tous supports matériels, visuels, audio-visuels, ou même multimédia.

La rapidité des progrès et la qualité des produits en moyens de communication permettent aujourd'hui d'illustrer des cours et de bâtir des animations efficaces et vivantes qui retiennent l'attention des élèves¹⁶.

On rappelle à l'enseignant de la conduite que la « **mallette Permis à points** » peut être utilisée dans le cadre de son enseignement.

Précisions

Comme nous venons de l'écrire, l'étape "CONNAISSANCES" regroupe tous les savoirs de la formation à la conduite. Elle est constituée de 24 objectifs répartis en 4 chapitres correspondant aux **4 étapes pratiques**.

Nous rappelons la nécessité de développer chaque chapitre des "CONNAISSANCES" avant d'aborder l'étape pratique correspondante.

¹⁶ Nous conseillons toutefois aux formateurs de se renseigner, avant d'utiliser certains médias, sur les droits de diffusion des documents ou autres supports (repiquages de films notamment). En effet, en école de conduite, toute prestation de quelque nature qu'elle soit, pratique ou théorique, est considérée fiscalement comme dispensée à titre onéreux, ce qui n'est pas assimilable, notamment en matière de droits d'auteurs, à une diffusion à titre privé. Les conséquences pour l'exploitant peuvent être considérables.

Dans tous les cas les formateurs devront respecter la progression logique que nous pourrions résumer par :

"BIEN SAVOIR POUR SAVOIR FAIRE et SAVOIR-ETRE POUR POUVOIR VIVRE"

Pour la plupart des objectifs il est proposé, à titre d'exemple, des questions d'évaluation accompagnées des réponses correspondantes.

A ce sujet plusieurs remarques importantes méritent d'être faites :

⇒ En premier lieu, il faut comprendre que les questions posées ne sont que des **propositions**. Les réponses correspondantes ne doivent pas être considérées comme la réponse à la question mais comme un exemple de réponse possible à attendre de l'élève.
Le niveau d'exigence ainsi illustré permet aux enseignants de constituer leur propre banque de questions et réponses et de fiches d'évaluations.

⇒ En deuxième lieu nous rappelons que tout apprentissage ne peut se réduire à savoir répondre à une liste de questions, ce qui aurait tôt fait de le transformer en « récitation » de réponses à des questions données...
En effet l'expérience passée d'une "formation théorique sur supports audio-visuels" très rapidement devenue "préparation à l'examen de Code" dans les conditions que l'on sait, est encore trop présente dans les esprits pour ne pas craindre les dérapages possibles.

Disons-le très nettement : la formation n'est pas un entraînement à passer un examen.

Ajoutons que "connaître" pour "savoir répondre" ne suffit pas à rendre positives des attitudes envers la sécurité routière.

Il faut comprendre pourquoi des comportements sont sécuritaires et d'autres pas, comprendre le bien fondé des lois et des règlements, comprendre et connaître enfin les conséquences du manquement à la règle, de l'égoïsme routier et du non-respect des autres usagers de la route, qu'ils soient conducteurs ou piétons.

⇒ Cela signifie, et c'est notre troisième remarque, que les enseignants doivent aussi changer les mentalités par la formation.

Ils ont à **transmettre, expliquer et justifier** des connaissances afin d'atteindre le savoir-être de l'élève. Pour atteindre ce savoir-être, convaincre les consciences il faut **échanger** les idées entre enseignants et enseignés. Le cours magistral et la leçon de morale ne suffisant plus, les enseignants doivent donc **animer** des séquences de formation puis s'assurer que les contenus dispensés sont bien compris, retenus et appliqués, autrement dit **évalués**.

En définitive l'apprentissage par cœur de réponses à des questions toutes prêtes ou la mémorisation de séries d'images n'a plus sa raison d'être.

Il ne serait pas acceptable que la formation théorique que nous préconisons devienne semblable à la séance d'instruction des jeunes soldats par le sergent de service comme l'avait si bien caricaturé un chansonnier comique aujourd'hui disparu¹⁷.

⇒ Rappelons aussi, et c'est notre quatrième remarque, que les contenus de tout enseignement doivent se situer à un **niveau nettement supérieur** aux contenus à évaluer, c'est à dire à ce que les élèves ont compris et mémorisé.

Ainsi, les questions et réponses suggérées dans ce guide ne peuvent constituer à elles seules la totalité des enseignements théoriques qui doivent être dispensés.

¹⁷ *Un sergent instructeur demande à des soldats fraîchement recrutés combien de temps met le fût du canon pour se refroidir... Après mûres réflexions les réponses fusent allant de la fraction de seconde à plusieurs heures. Comme évidemment toutes ces réponses sont fausses, le sergent ouvre son manuel et lit consciencieusement LA réponse qui convient : "pour se refroidir le fût du canon met un CERTAIN temps"...*

Le corollaire est évident : l'enseignant lui-même doit maîtriser les thèmes traités afin d'animer un cours vivant, de pouvoir répondre aux questions des élèves et en d'en devenir leur référence.

Nos lecteurs formateurs peuvent objecter que tout ceci est bien connu et que ça va sans dire.

Mais, comme chacun sait, « *ce qui va sans dire va mieux quand on le dit...* »

⇒ Enfin, et ce sera notre cinquième et dernière remarque, un enseignement aujourd'hui préparé avec la plus grande rigueur et la plus haute conscience, brillant et pour lequel tous les élèves ont des évaluations positives, risque d'être obsolète demain.

C'est une particularité du travail du formateur : les élèves d'aujourd'hui ne sont pas ceux de demain, les connaissances et la réglementation **évoluent**, l'environnement automobile change, mais aussi et surtout les modes de pensée se transforment. Les enseignants doivent donc se tenir **informés des évolutions de leur profession**, acquérir ouvrages et supports pédagogiques nécessaires à la mise à jour de leurs connaissances et donc de leur enseignement et avoir l'humilité de remettre en question en permanence leur savoir et savoir-faire.

On ne conduit pas une puissante « BMW » sur autoroute comme on conduisait une « 2CV » sur les routes de 1960 ; et que penseriez-vous d'un enseignant utilisant une « 4CV RENAULT » comme voiture-école ou d'un médecin appliquant des cautères ?...

La première mission de l'enseignant de la conduite est évidemment de transmettre un savoir et un savoir-faire le plus élaboré possible afin que son élève, futur conducteur, puisse conduire son véhicule dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

On peut ainsi imaginer que, parvenu au terme de sa formation, notre jeune élève connaît tout et sait tout faire. C'est bien, c'est même très bien.

En réalité que signifie « tout savoir » et « savoir tout faire » ?

Prenons l'exemple du STOP.

Notre élève, ayant fraîchement achevé sa formation en auto-école, connaît tout sur le STOP.

Bien entendu il reconnaît le panneau, il sait combien mesure la largeur de la bande blanche, il sait que si la marque au sol fait toute la largeur de la chaussée il peut en déduire que cette chaussée est à sens unique....

Et puis notre élève sait aussi qu'il faut marquer un temps d'arrêt, nous le lui avons bien souvent répété.

D'ailleurs, il sait le faire d'une manière académique : juste à l'aplomb de la ligne blanche, sans la dépasser et sans rester en retrait. De plus, soyons fier de notre enseignement : notre élève ne marque-t-il pas l'arrêt à un stop chaque fois qu'il en rencontre un... en auto-école... ?

Enfin, cerise sur le gâteau, son permis il l'a obtenu à la première présentation.

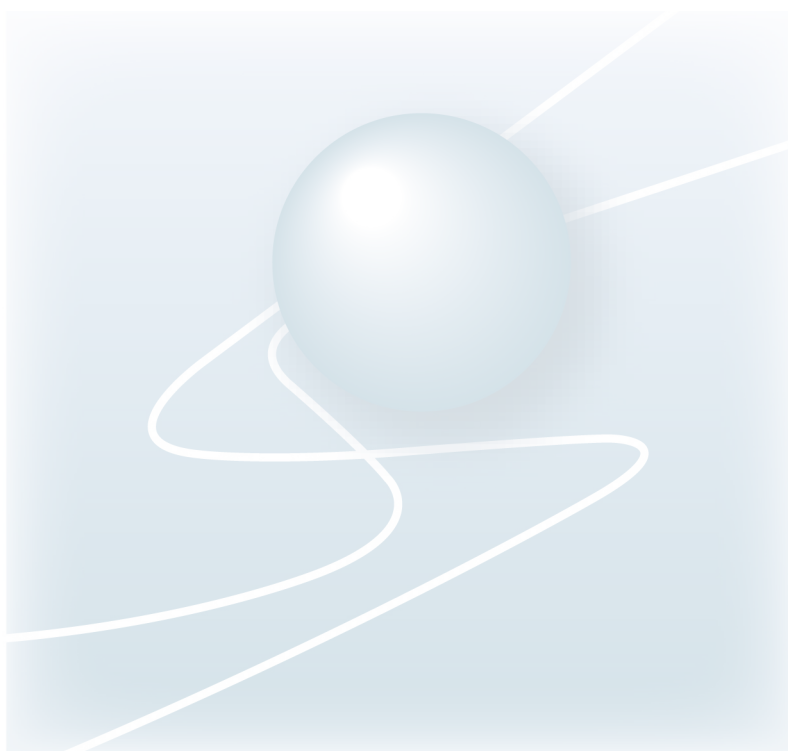
Conscience tranquille, mission brillamment accomplie ? Disons presque !

Presque, car il faut poser la vraie question : à quoi servent toutes ces parfaites connaissances, tous ces savoir-faire de chirurgien si demain, lorsqu'il sera titulaire de son autorisation de conduire, notre ancien élève devenu « conducteur – monsieur – tout – le - monde » a envie de ne plus s'arrêter à un stop ?

Ainsi disons-le avec les mots qui conviennent : la vraie mission des enseignants de la conduite n'est-elle pas d'apprendre à leurs élèves à ne pas tuer ou se tuer sur la route ? Faisons en sorte qu'en quittant l'école de conduite nos élèves aient la conscience d'un tel engagement.

Nous ne voudrions pas achever ce plaidoyer sans préciser un de nos objectifs : avec un enseignement rénové nous souhaiterions que toutes les **auto-écoles** de France et de Navarre, c'est à dire les "écoles de l'auto" deviennent des **écoles de conduite**, autrement dit des lieux où l'on apprend à devenir automobilistes, à conduire et à bien se conduire sur ces rubans de bitume que, de toutes manières, **il faut bien partager**.

INSERR



ÉVALUATION INITIALE

Évaluation Diagnostic / Pronostic

COMMENTAIRE :

Cette évaluation permet d'établir un premier diagnostic de l'élève en terme de conduite et de sécurité routière afin d'individualiser son parcours de formation.

Par ailleurs, nous savons que bien souvent, il y a un décalage entre le travail qui est prévu dans une formation à la conduite, et l'idée que s'en fait l'élève.

Aussi, l'évaluation de départ doit permettre à l'apprenant de comprendre l'utilité pour lui-même de suivre une formation accomplie.

L'enseignant ne pourra pas oublier que son élève souhaite « avoir son permis », mais il lui appartiendra de susciter en lui l'envie d'aller au-delà de ce souhait pour apprendre ce qui le rendra « **capable de conduire une automobile sans mettre en danger sa sécurité ou celle des autres** ».

Au cours de l'évaluation, on observe souvent un changement d'attitude des élèves qui découvrent au travers des questions qui leur sont posées qu'apprendre à conduire une automobile relève tout autant de :

- savoir-faire (aspect technique de la conduite),
- savoirs (connaissances réglementaires, physiques, physiologiques ...),
- savoir-être (capacités à comprendre une situation et s'y adapter pour éviter un danger).

Cette évaluation est un moment privilégié du début de l'apprentissage, car elle représente le premier contact effectif lié à l'action de formation, et doit faire l'objet d'une discussion entre le formateur et l'élève sur ce qu'il doit acquérir pour atteindre l'objectif.

Plus tard, au cours de l'apprentissage, le formateur et l'élève pourront réutiliser cette évaluation initiale pour vérifier l'état de l'évolution de l'élève en terme d'acquis ; et se positionner au regard de la réalisation de son objectif final.

La grille d'évaluation proposée représente un exemple de ce qui peut être fait.

Grille d'évaluation initiale

Nom
Prénom
Date

1. EXPÉRIENCE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE (notée de 1 à 3)

Voyagez-vous fréquemment ? Avec qui

Utilisez-vous un vélo, un cyclo ? Pas du tout, un peu, couramment ?.....

Avez-vous parfois l'occasion de guider le conducteur ? (carte routière, plan de ville, panneaux de direction).....

Avez-vous déjà conduit un véhicule à moteur ? (tracteur, kart, voiturette).....

Possédez-vous un permis de conduire ? (AT, AL, A).....

Avez-vous appris à conduire une voiture ? (nb km parcourus ou nb heures).....

Sur la voie publique ou hors circulation ?.....

2. CONNAISSANCES AUTOMOBILE (notée de 1 à 3)

Avez-vous obtenu l'Attestation scolaire de sécurité routière de 2^{ème} niveau ou l'ASR ?.....

Connaissez-vous les caractéristiques des véhicules que vous utilisez ? (direction assistée, propulsion ou traction ...).....

Dans une voiture que signifie ces symboles ?.....

Connaissance de la réglementation (panneaux, situations de conduite).....

Sur une carte routière, que signifient ces sigles ?.....

3. APTITUDES (notée de 1 à 3)

Test de la vue après correction (œil droit, œil gauche).....

Mesure du champ visuel.....

Citez les objets que vous avez observés.....

Test du réflexomètre.....

Pratiquez-vous un sport ?.....

Exercez-vous des activités manuelles ?.....

4. FACTEURS PSYCHOLOGIQUES (notés 1, 5, 7)

Pourquoi avez-vous décidé d'apprendre à conduire ?.....

A votre avis, dans votre apprentissage, le plus gênant sera :

- les commandes, les vitesses et l'embrayage,
- les autres conducteurs,
- l'examen.....

Si on vous dit « réussir le permis dès la première fois » vous pensez :

- c'est plutôt un coup de chance,
- c'est normal,
- ça ne m'arrivera pas.....

Quel type de véhicule aimeriez-vous posséder ?.....

Total

5. ÉVALUATION PRATIQUE

Habiletés (notées -5, -15) : Installation, volant, regard, trajectoires, observation, attention.....

Emotivité (notée -5, -10).....

Compréhension (notée -5, -10).....

Total	<input type="text"/>
Résultat	<input type="text"/>

Proposition volume horaire minimum

Nom de l'évaluateur :
Signature

OBJECTIF GÉNÉRAL :

Comprendre la place de l'homme dans le monde de l'automobile et savoir déplacer son véhicule dans une zone à faible circulation.

COMMENTAIRES :

L'apprenti conducteur devra apprendre à se connaître, comprendre le phénomène de l'insécurité routière et commencer à se familiariser avec un véhicule dans des conditions de sécurité optimale, la vitesse restant inférieure à 50 km/h.

Objectifs		
Partie Connaissances Durée estimée de formation 5 H	1C1	Avoir des notions sur la sécurité routière
	1C2	Comprendre que l'accident n'est pas lié à la fatalité
	1C3	Comprendre l'importance du regard
	1C4	Comprendre l'importance et l'utilité de la communication
	1C5	Avoir des notions de mécanique et d'entretien du véhicule
Partie Pratique Durée estimée de formation 9 H	1P1	Savoir agir sans mettre en danger les autres ou soi-même
	1P2	Savoir s'installer dans la voiture
	1P3	Comprendre le fonctionnement de la voiture et découvrir la manipulation ou l'action des principales commandes
	1P4	Savoir tenir et tourner le volant en marche avant et en marche arrière
	1P5	Savoir démarrer et s'arrêter
	1P6	Savoir utiliser la boîte de vitesses
	1P7	Savoir diriger le véhicule en avant en arrière, à diverses allures, sans excéder 50 Km/h, en adaptant allure et trajectoire
Evaluation de synthèse		

INSERR



Avoir des notions sur la sécurité routière

COMMENTAIRES :

L'élève doit être sensibilisé aux enjeux de la sécurité routière dès ses premières relations avec les autres usagers. Pour ce faire, cet objectif comprend un enseignement portant sur les principales statistiques et sur les facteurs généraux de l'insécurité routière. On insistera sur les caractéristiques de la conduite des conducteurs débutants. On présentera succinctement un historique de la politique de sécurité routière, du permis de conduire et de la nature des sanctions. Pour le permis à points on insistera sur ses deux composantes : la pédagogie et la répression. L'élève doit comprendre que la tâche de conduite met en jeu des processus complexes synthétisant les aspects cognitifs, moteurs et de savoir être.

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir</u> : connaître les grands chiffres et les principaux facteurs de l'insécurité routière.		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les données générales de sécurité routière et le vocabulaire approprié	<p>Les grands chiffres (nombre : de permis de conduire, de véhicules, d'accidents matériels et corporels, de sinistres, de tués, de blessés légers et graves).</p> <p>Définition des termes (victime, tué, blessé léger ou grave, sinistre, accident matériel ou corporel gravité, fréquence.)</p> <p>Accidents corporels et tués en fonction des réseaux, des catégories d'usagers</p> <p>Jour/nuit : répartition et gravité des accidents</p> <p>Risques selon l'âge et le sexe</p> <p>Coûts de l'insécurité routière en France</p> <p>Comparaison avec les autres pays européens</p>	Le bilan annuel
2. Connaître l'évolution et les grandes orientations de la politique de Sécurité Routière (Nationale et locale)	<p>La politique de Sécurité Routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de 1899 à 1972, - de 1973 à 1982, - de 1983 à nos jours <p>Enquêtes « REAGIR », mise en œuvre d'un continuum éducatif : ASSR, BSR, AAC, PAP, RVE, RVP..., drogues, médicaments.)</p>	Le livre blanc de la Sécurité Routière
3. Avoir des notions sur la prévention des accidents de la circulation	<p>Les grands secteurs de la prévention</p> <p>(La signalisation routière / l'amélioration des véhicules, le contrôle technique, l'adaptation de la route et de son environnement.)</p>	Le Rapport VERRÉ
4. Comprendre que l'éducation du conducteur est un processus qui s'étend de l'âge scolaire à l'après permis	<p>L'amélioration de capacité des conducteurs (formation, le PNF, l'information des usagers)</p> <p>Analyse et justification des mesures (vitesse, ceinture, casque, alcool. Le permis à points : aspect pédagogique et répressif.</p>	Pédagogie pour l'école de conduite

5. Connaître le permis de conduire et l'évolution de la formation	Historique succinct. Le permis de conduire et ses différentes catégories...La dimension sociale du permis de conduire	
6. Connaître les principales sanctions administratives et pénales relatives à la circulation routière	Les règles et la nature des sanctions Permis de conduire et citoyenneté.	Code de la conduite
7. Comprendre le processus « percevoir – prévoir – agir »	Analyse de la tâche de conduite	
8. Découvrir l'accident, ses facteurs et comprendre ce qui amène à cette situation	<u>Analyse de l'accident :</u> - causes ou facteurs ? - les principaux facteurs d'accident - les différentes phases de l'accident (normale, rupture, urgence et choc) - les interactions du système « Homme – Environnement - Véhicule » - les idées courantes sur les "causes d'accidents". La "fatalité"	F3, F12
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 5 questions sur 6. Temps accordé : 6 minutes		

Comprendre que l'accident n'est pas lié à la fatalité

COMMENTAIRES :

Dès le début de son apprentissage, l'élève prend conscience que l'accident n'est pas le fait du hasard et qu'il met à jour plusieurs facteurs. L'insécurité routière est une affaire collective et le formé doit être amené à réfléchir sur les risques qu'il encourt et fait encourir aux autres. L'élève doit aussi être conscient qu'un accident se construit à partir d'un système et n'est pas le fruit du hasard ou de la fatalité mais que les facteurs humains y jouent un rôle important.

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir : comprendre que l'accident est la conséquence de multiples facteurs.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Etudier un cas d'accident	Lister les facteurs Raconter l'histoire	
2. Faire ressortir les causes d'accident	Homme (savoir, savoir-faire, savoir-être) Véhicule Environnement	Cas d'accidents (CDIA dossier assurance)
3. Connaître et prévenir les risques	Statistiques des facteurs accidentogènes La prise de risque : Risque réel Risque perçu L'expérience Les jeunes conducteurs	Code de la conduite F1, F2, F3, A9
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 3 questions sur 4. Temps accordé : 4 minutes.		

1C3

Comprendre l'importance du regard

COMMENTAIRES :

L'élève comprend l'importance de la visibilité ainsi que celle de la direction du regard. L'élève apprendra à « regarder autour de lui » pendant tout l'apprentissage, et après, mais il doit dès le début, comprendre que c'est avec les yeux que l'on conduit une voiture. Apprendre à conduire c'est, pour une large part, rendre les yeux plus « intelligents ».

(Principes : VOIR pour PREVOIR – REGARDER pour DIRIGER)

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir : prendre conscience de l'importance de la vision en conduite automobile et de la nécessité de la structurer.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Avoir des notions sur la vision, la direction et la mobilité du regard	La perception visuelle Aspects physiologiques et réglementaires, La vue et la vitesse La vue et les médicaments La vue et l'alcool	Code de la route Article R 412-6, Arrêté du 07.05.1997 : classe II "œil et vision" Code de la conduite : A4
2. Connaître les angles morts	Les angles morts « conducteur » Les zones aveugles (angles morts « véhicule »)	Code de la conduite : B7
3. Savoir regarder autour de soi	Les rétroviseurs (rôle et limites) - la vision indirecte, - la vision directe.	Code de la conduite : A4, B7 Code de la route : Articles R 412-10 et R 412-47 et R 414-4 et R 414-7
4. Connaître les cas où l'on doit utiliser les rétroviseurs	Les cas d'utilisation des rétroviseurs	
5. Comprendre le traitement des informations par le conducteur	Les aspects psychophysiologiques : - détecter, - identifier, - interpréter.	
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 5 (une question par sous thème – pages 92 et 93). Temps accordé : 5 minutes		

Comprendre l'importance et l'utilité de la communication

COMMENTAIRES :

Cet objectif donne lieu à de nombreuses explications et applications. Il attire, dès le début, l'attention sur l'importance de la communication entre les usagers. Cette communication est indispensable pour que chacun ne soit pas surpris et ne surprenne pas les autres. Le conducteur est seul à son volant, il n'est jamais seul sur la route. (Principe : ne jamais surprendre, s'assurer que les autres usagers ont perçu notre présence)

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir : prendre conscience de l'importance de communiquer ses intentions avant d'agir</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre l'importance et l'utilité de la communication	L'aspect social de la conduite, une activité collective Le changement d'allure ou de direction : - les précautions - les risques	Code de la conduite : C13 Code de la route : Articles R 412-10, R 412-47 et R 412-47,
2. Connaître les moyens de communication et leur symbole normalisé	Les aspects réglementaires : - clignotants (témoins) - avertisseur sonore (symbole) - signal de détresse (symbole) - avertissements lumineux (témoins) - les signaux de freinage (feux stop) - les gestes	La "notice d'utilisation" du véhicule Code la route : - Article R 317-23. + Arrêté. du 06.06.78, - Article R 313-14, - Articles R 313-33, R 313-34, - Article R 313-21 + Arrêté du 02.01.73, - Articles R 313-4 à R 313-12 et 313-24, - Article R 313-7,
3. Comprendre les cas où il faut avertir et savoir comment le faire	Les aspects réglementaires et le comportement à observer pour : - démarrer, tourner, dépasser, ralentir et s'arrêter, - utiliser le signal de détresse, - utiliser l'avertisseur sonore ou les avertissements lumineux	Code de la conduite : C13 Code la route : - Articles R 412-10 et R 412-47, R 414-4, R 414-7 et R 415-1, - Articles R 416-19 et R 413-19 - Articles R 416-1, R 416-2, R 416-3, et R 416-19.
Validation :		
L'élève doit être capable de répondre correctement à 5 questions sur 6. Temps accordé : 6 minutes.		

1C5

Avoir des notions de mécanique et d'entretien du véhicule

COMMENTAIRES :

La sécurité exige un véhicule en bon état. Le contrôle et l'entretien des organes de sécurité doivent donc être un souci constant du conducteur.

Cet objectif attire l'attention sur l'importance des facteurs d'accidents liés à l'état de la voiture, donc sur la nécessité d'un entretien régulier. Il donne à l'élève l'occasion d'apprendre quelques notions indispensables pour surveiller l'état de la voiture et, éventuellement, pour l'entretien et le dépannage. Il permet également de comprendre qu'un moteur bien entretenu et bien réglé diminue la consommation de carburant et la pollution.

On en profitera pour enseigner les règles portant sur le contrôle technique obligatoire des véhicules ainsi que les mesures applicables lorsqu'un véhicule est gravement accidenté.

<p><u>Conditions</u> : en salle avec une voiture à proximité (parking ou garage) (possibilité de se déplacer vers des spécialistes de centres agréés pour le contrôle technique ou garage ou station service). Objectif pratique 1P1</p> <p><u>Savoir</u> : avoir des notions sur la mécanique, l'entretien et les réparations primaires (changer un fusible, une ampoule, une roue).</p>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître le rôle des différents éléments de la chaîne cinématique	<ul style="list-style-type: none"> - moteur - embrayage - boîte de vitesses - arbres de transmission - différentiel 	Notice d'utilisation du véhicule L'automobile d'Antoine Martin (Editions Livre Total Lausanne. E.T.A.I.)
2. Avoir des notions sur le fonctionnement des freins	<ul style="list-style-type: none"> - freins à disque, - frein à tambour, - ABS 	
3. Connaître les vérifications à faire concernant l'état des freins	<p>Les vérifications courantes</p> <p>Les vérifications périodiques</p>	Code de la conduite : B5
4. Avoir des notions sur la tenue de route d'une voiture	<p>La tenue de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - définition, - voiture neutre, sous-vireuse ou survireuse - les pneumatiques (sculptures, élasticité, gonflage) - la suspension (rôle et constitution) 	
5. Etre conscient des risques liés à l'état du véhicule.	<p>Les principaux facteurs d'accidents liés à l'état de la voiture.</p> <p>Les idées reçues</p>	Le bilan annuel sécurité Routière Code de la conduite : B1 F12

<p>6. Connaître la réglementation portant sur le contrôle technique et sur les véhicules gravement accidentés.</p>	<p>Périodicités des contrôles techniques. Les principaux points contrôlés. Les véhicules gravement accidentés.</p>	<p>Code de la route : Articles R 323-6, R 323-26, R 323-6 + arrêté du 18-6-1991 et R 326-1 à R 327-1</p>
<p>7. Savoir lire la notice d'utilisation du véhicule</p>	<p>Le sommaire. L'index alphabétique. Recherche d'information.</p>	<p>Le guide d'utilisation du véhicule</p>
<p>8. Connaître les vérifications fréquentes à effectuer et notamment :</p>	<p>Sous le capot :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'huile du moteur, - le liquide de refroidissement, - l'eau du lave-glace, - l'eau de la batterie (éventuellement), - le liquide de direction, - le liquide de freinage. 	<p>Le guide d'utilisation du véhicule</p>
<p>8.1 Savoir vérifier l'état général de la voiture avant chaque départ,</p>	<p>Au poste de conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du ou des lave-glaces, - du ou des essuie-glaces, - de l'avertisseur sonore, - des avertisseurs lumineux, - des feux de freinage, - des clignotants, - des feux de détresse, - de l'éclairage. 	
<p>8.2 Savoir vérifier les niveaux importants pour la sécurité,</p>		
<p>8.3 Savoir vérifier le bon état et le fonctionnement de toutes les commandes et savoir les utiliser,</p>	<p>En roulant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - du freinage et de la direction, - des cadrans et des voyants d'alerte <p>Analyse des tâches et justification :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vérifier la pression des pneus, - faire le plein de carburant, - vérifier le niveau d'huile, - vérifier la température des roues, <p>vérifier la propreté des vitres et des feux.</p>	
<p>8.4 Savoir vérifier l'état général de la voiture à chaque étape.</p>	<p>Selon les périodicités recommandées par le constructeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réglage de l'allumage, - le réglage de la carburation, - la vidange du moteur, - le remplacement des filtres, - Le réglage pollution, - le réglage de l'éclairage; ainsi que les contrôles : - la direction, les pneus et freins, - les amortisseurs et la batterie, - tous les niveaux, - la pollution et la batterie, - les durites et les courroies. 	
<p>9. Connaître les opérations à faire effectuer par un spécialiste, et en comprendre l'intérêt.</p>		

<p>10. Connaître les objets et les accessoires utiles en cas de panne.</p>	<p>Un triangle de pré signalisation. Une lampe électrique portative. Un ou des tournevis. Une pince et une petite clé à mollette. Des gants. Un bidon d'huile pour le moteur. Une petite nourrice de carburant. Un jeu de câbles électriques. Un câble de remorquage. Une boîte d'ampoules et de fusibles. Les outils pour changer une roue. Une raclette et des chiffons.</p>	<p>La notice d'entretien du véhicule</p>
<p>11. Savoir dépanner la voiture</p>	<p>Les cas particuliers : Utilité du téléphone portable, des pièces de monnaie ou d'une carte magnétique. Stylo à bille. Carnets de constats amiables</p>	<p>Code de la route : Articles R 314-1 + arrêtés du 29-07-1970 et du 24-10-1994</p>
<p>11.1 Savoir régler les projecteurs en fonction de la charge</p>	<p>Les précautions à prendre. Analyse de la tâche et justification. Remorquage</p>	<p>Code de la conduite B10</p>
<p>11.2 Savoir changer une ampoule</p>	<p>Les précautions à prendre. Analyse de la tâche et justification.</p>	
<p>11.3 Savoir changer un fusible</p>	<p>Les précautions à prendre. Analyse de la tâche et justification</p>	
<p>11.4 Savoir changer une roue</p>	<p>Les précautions à prendre. Analyse des tâches et justification</p>	
<p>11.5 Savoir recharger une batterie, et démarrer à partir d'une autre batterie.</p>	<p>Les précautions à prendre. Analyse des tâches et justification</p>	

Validation :

L'élève doit être capable :

- de répondre correctement à 6 questions sur 8. Temps accordé pour répondre aux questions : 8 minutes
- de changer une roue. Aucune erreur tolérée sur la chronologie des opérations réalisées.
- de changer une ampoule et un fusible désignés par le formateur. Aucune erreur tolérée.

OBJECTIF GÉNÉRAL

*Savoir déplacer son véhicule en toute sécurité,
sans excéder 50 Km/h le trafic étant faible ou nul.*

COMMENTAIRES :

L'élève doit apprendre les automatismes nécessaires à une bonne coordination de ses perceptions et de ses gestes pour que la voiture reste contrôlée dans des conditions relativement faciles.

Dans ces premiers pas en tant que conducteur, l'élève apprend à diriger le véhicule tout en se souciant de son action sur l'environnement. Il doit commencer à acquérir les habitudes de sécurité.

Nous devons donc être particulièrement vigilant quant à sa prise d'information et à son comportement avant d'agir. Il doit avant d'entreprendre l'action s'assurer qu'il peut le faire sans danger, notamment avant de démarrer, modifier sa trajectoire ainsi que son allure sans oublier d'informer de son intention.

Ces premiers automatismes et coordinations doivent lui permettre de contrôler le véhicule à une vitesse ne dépassant jamais 50 Km/h.

PROGRESSION	
Séquences	Objectifs
1P1	Savoir agir sans mettre en danger les autres ou soi-même
1P2	Savoir s'installer dans la voiture
1P3	Comprendre le fonctionnement de la voiture et découvrir la manipulation ou l'action des principales commandes
1P4	Savoir tenir et tourner le volant en marche avant et en marche arrière
1P5	Savoir démarrer et s'arrêter
1P6	Savoir utiliser la boîte de vitesses
1P7	Savoir diriger le véhicule en avant en arrière, à diverses allures, sans excéder 50 Km/h, en adaptant allure et trajectoire

INSERR



Savoir agir sans mettre en danger les autres ou soi même

COMMENTAIRES :

Dès le début de son apprentissage, l'élève doit être conscient des risques impliqués par l'utilisation d'une voiture.

Cette préoccupation doit se retrouver tout au long de la formation (principes : PREVOIR – NE PAS GENER)

Conditions : autour et dans la voiture sur un parking ou une piste (aires pédagogiques privées ou emplacements publics). Objectif connaissances 1C5

Savoir-faire : apprendre à vérifier l'état de son véhicule, prendre les précautions de sécurité en montant ou en quittant son véhicule.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Vérifier l'état général de la voiture	Pneumatiques Vitres et feux Eclairage Essuie-glaces Présence de corps étrangers (taches huileuses sur le sol...)	Carnet d'entretien et notice d'utilisation du véhicule Code de la route : - Articles R 412-6 et R 314-1, - Articles 3 et 9 de l'arrêté du 29.07.1970 Code de la conduite : B1 et B3
2. Monter et descendre de la voiture en ouvrant et fermant les portières.	Risques et comportements à observer	
<p>Validation : L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de contrôler sommairement le gonflage des pneus, - d'ouvrir et fermer une portière avec précaution. <p>Aucune erreur ne sera tolérée. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.</p>		

1P2

Savoir s'installer dans la voiture

COMMENTAIRES :

L'élève prend conscience de l'importance d'une installation correcte au volant : gestes plus prompts et plus précis, meilleure visibilité, moindre fatigue, et moindre risque grâce à la ceinture.

<i>Conditions : en voiture dans un endroit calme si possible (aires pédagogiques privées ou emplacements publics). Objectif connaissances 1C4</i>		
<i>Savoir-faire : retrouver au volant lors de l'installation une certaine aisance, un confort et une bonne visibilité en corrélation avec la sécurité.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. <input type="checkbox"/> Régler le siège <input type="checkbox"/> Régler le dossier et l'appui-tête <input type="checkbox"/> Régler le volant <input type="checkbox"/> Régler les rétroviseurs	Avantages d'une bonne installation : <ul style="list-style-type: none">- Les vêtements.- Les chaussures.- Intérieur, extérieur.	Code de la route : Article R 412-6 Code de la conduite : A6 <ul style="list-style-type: none">- Arrêté du 28 juin 73- Arrêté du 16 juillet 75- Arrêté du 26 septembre 79- 1990 : places arrières- 1992 : moyens de retenues
2. Mettre la ceinture	<ul style="list-style-type: none">- de type baudrier- réglage de la sangle sous abdominale- réglage en hauteur	
3. Installer les passagers et placer les bagages	<ul style="list-style-type: none">- position des passagers et des objets transportés (aspects sécuritaires et réglementaires)	<ul style="list-style-type: none">- Articles R 412-1 et R 411-18, R 231-1- Arrêté du 27.12.1991 Code de la conduite E5
Validation : L'élève doit être capable : <ul style="list-style-type: none">- de s'installer, lors de 2 séances de formation successives, en réglant, dans l'ordre : le siège, le volant, le dossier, l'appui tête, les rétroviseurs et la ceinture. Aucune erreur tolérée. Le temps pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

Comprendre le fonctionnement de la voiture et découvrir la manipulation ou l'action des principales commandes

COMMENTAIRES :

Il s'agit de **familiariser** l'élève avec la voiture, de le « décontracter » le cas échéant. Quelques indications sur les commandes des principaux organes mécaniques et leurs fonctions suffisent ; il ne s'agit pas d'« un cours de mécanique » qui risquerait de lasser l'élève débutant. On insistera sur les organes, commandes, cadrans et voyants qui ont une importance particulière pour la sécurité.

Conditions : en voiture le trafic étant faible ou nul (aires privées ou publics). Objectif 1C3.
Savoir faire : découvrir à l'arrêt les principaux organes et les principales commandes, à cette fin, il est possible d'utiliser la notice du constructeur.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Découvrir le fonctionnement des principales commandes, et le rôle des témoins de danger : 2. La clé de contact 3. Les témoins de dangers 4. Le frein à main 5. La boîte de vitesses 6. L'embrayage 7. Le frein principal 8. L'accélérateur et le compte tours 9. Les principaux moyens de communication	Mise en marche et arrêt du moteur (starter, préchauffage, antivol) Signification des témoins et comportement à tenir Techniques de manipulation et rôle Techniques de manipulation et rôle : - point mort = coupure (moteur - roues) - vitesse engagée = liaison Techniques d'action et rôle : - débrayage = coupure (moteur - roues) - embrayage = liaison - patinage = liaison progressive Techniques d'action et rôle Techniques d'action et rôle Les principaux régimes moteurs Techniques de manipulation et rôle : signal de détresse, clignotants avertisseur sonore	Le carnet d'entretien du véhicule ou la notice d'utilisation

Validation :

L'élève doit être capable :

- d'annuler l'antivol et de mettre le moteur en marche (2 exercices).
- à l'arrêt, serrer et desserrer le frein à main (2 exercices), et citer les témoins d'alerte

Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur

1P4

Savoir tenir et tourner le volant en marche avant et en marche arrière

COMMENTAIRES :

Cet objectif est inséparable de ceux qui sont relatifs au déplacement de la voiture. En outre, il attire l'attention sur le fait que la position des mains sur le volant influence la promptitude et la précision des gestes pour diriger la voiture aussi bien en marche avant qu'en marche arrière.

Cet objectif sera revu en fin d'étape dans des conditions plus proches de la réalité afin que l'élève puisse montrer sa capacité à diriger la voiture à des allures différentes.

<i>Conditions : en voiture quel que soit le trafic (aires pédagogiques privées ou emplacements publics). Objectif 1C3.</i>		
<i>Savoir-faire : chercher à acquérir une certaine aisance dans la manipulation du volant. On veillera à ce que le formé prenne l'information avant d'agir.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre l'importance de la direction du regard et de la position des mains sur le volant pour diriger la voiture	Rappel de l'objectif théorique. Principes et justification : - voir pour prévoir, - regarder pour diriger, - ne jamais pousser, toujours tirer sur le volant, - ne jamais tourner le volant à l'arrêt	Code de la route : Article R 412-6 Code de la conduite A6
2. Tenir le volant en ligne droite	La direction du regard. La position des mains. Analyse de la tâche et justification. Idem ci-dessus	
3. Tourner le volant sans déplacer les mains	Idem ci-dessus	
4. Tourner le volant avec simple déplacement des mains	Idem ci-dessus	
5. Tourner le volant en chevauchant les mains	Idem ci-dessus	
Validation : L'élève doit être capable, sur un parking ou piste : - à des allures lentes en 1 ^{ère} et en 2 ^{ème} , de tenir le volant en ligne droite et de le manipuler avec souplesse en simulant des tournants, des courbes et des virages, sans déviation importante de la trajectoire en marche avant et en arrière ; on s'assurera que l'élève regarde avant d'agir. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

Savoir démarrer et s'arrêter

COMMENTAIRES :

Pour la première fois, l'élève va « commander » le déplacement de la voiture ; c'est pour lui un moment important. Il sait diriger son véhicule (volant) mais pour lui faciliter la tâche on restera en ligne droite.

On lui demandera de s'assurer qu'il peut démarrer et de mettre le clignotant, afin qu'il prenne l'habitude d'effectuer les différentes tâches de conduite en toute sécurité.

Conditions : en voiture le trafic étant faible ou nul (aires pédagogiques privées ou emplacements publics).

Objectif connaissances 1C5.

Savoir-faire : acquérir aisance et confiance dans ses différents démarrages. Et commencer à prendre conscience des risques qui l'entourent. Prendre en compte la prise d'information et la communication avec les autres usagers.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Démarrer et s'arrêter sur chaussée plate	Rôle de la 1 ^{ère} vitesse. Analyse de la tâche et justification des opérations à effectuer.	La notice d'utilisation du véhicule
2. Démarrer et s'arrêter en côte (dénivellation 5% environ)	Analyse de la tâche et justification des opérations différentes à accomplir avec un départ - arrêt sur une chaussée plate.	Idem
3. Démarrer et s'arrêter en descente	En marche avant et en marche arrière Départ en 2 ^{ème} (justification) Analyse de la tâche et justification des opérations différentes à accomplir avec un départ - arrêt sur une chaussée plate.	Idem
4. Vérifier si l'espace est libre et avertir pour démarrer ou s'arrêter	Rappel de l'objectif 1C3 Analyse de la tâche et justification des opérations à effectuer.	

Validation :

L'élève doit être capable :

- de démarrer, une fois sur le plat, en côte et en descente, sans à coup, puis la voiture roulant à 20 Km/h, de s'arrêter en souplesse après avoir vérifié si l'espace est libre et indiqué son intention.

Aucun calage accepté. Un démarrage avec "à coup" toléré.

Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.

1P6

Savoir utiliser la boîte de vitesses

COMMENTAIRES :

L'élève sait démarrer, il commence à acquérir les automatismes : accélération, embrayage, passage de la 1ère vitesse. Il apprend le principe du fonctionnement de la boîte de vitesses.

On insistera sur la synchronisation et la coordination des gestes lors du passage des vitesses.

<p><u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant faible ou nul (aires pédagogiques privées ou emplacements publics). Objectif Connaissances 1C5.</p> <p><u>Savoir-faire</u> : apprendre à monter et rétrograder les vitesses en fonction du régime moteur tout en prenant conscience de l'importance de la prise d'information vers l'avant et vers l'arrière et de la communication avec les autres usagers, la vitesse n'excède pas 50 Km/h.</p>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Avoir quelques notions sur le fonctionnement de la boîte de vitesses</p> <p>2. Connaître les opérations à effectuer pour monter les vitesses</p> <p>3. Savoir monter les vitesses et s'arrêter</p> <p>4. Connaître les opérations à effectuer pour rétrograder</p> <p>5. Savoir rétrograder les vitesses et s'arrêter</p> <p>6. Connaître et situer la marche arrière et la 5^{ème} vitesse</p>	<p>Rappel théorique</p> <p>Constitution élémentaire et rôle. Démultiplication : principe et rôle. Surmultiplication : principe et rôle.</p> <p>Analyse de la tâche et justification des opérations à effectuer.</p> <p>Passage des vitesses jusqu'en 4^{ème} avec les indices sonores et visuels.</p> <p>Analyse de la tâche et justification des opérations à effectuer.</p> <p>Passage des vitesses jusqu'en 2^{ème} avec les indices sonores et visuels.</p> <p>Analyse de la tâche et justification.</p>	<p>La "notice d'utilisation" du véhicule</p>
<p>Validation :</p> <p>L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - après avoir contrôlé et averti, de monter les vitesses jusqu'en 4^{ème}, puis immédiatement de rétrograder jusqu'en 2^{ème}, et de s'arrêter Un « haut régime » et un « bas régime » tolérés sur 3 exercices consécutifs. Aucun regard admis sur le sélecteur de vitesses. - le véhicule étant à l'arrêt, de passer correctement toutes les vitesses (y compris la marche arrière) jusqu'en 5^{ème}, de rétrograder jusqu'en 1^{ère}, sans regarder le sélecteur et sans hésitation. <p>Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.</p>		

Savoir diriger Le véhicule en avant et en arrière, sans excéder 50 Km/h, en adaptant allure et trajectoire

COMMENTAIRES :

Cet objectif concerne le contrôle de la **trajectoire** de la voiture et le dosage du **freinage**. L'élève apprend à percevoir les déviations du véhicule par rapport à la trajectoire souhaitée. Il apprend en même temps à corriger ces déviations par des rotations du volant, et ceci à diverses allures qui restent modérées.

Il acquiert les bases techniques nécessaires à l'étape 2 où il va devoir apprendre à partager l'espace routier et apprendre à tourner et franchir différents types d'intersection.

En marche avant, on insistera donc sur les risques de déviation et de perte de contrôle de la trajectoire quand le regard ne se porte pas vers l'avant ou quand on manipule trop brusquement diverses commandes (coups de volant, par exemple). D'une façon générale, on rappellera le rôle du regard.

Pour la marche arrière, il s'agit d'acquérir des habitudes suffisantes pour que les hésitations et les erreurs soient éliminées par la coordination du regard et des gestes.

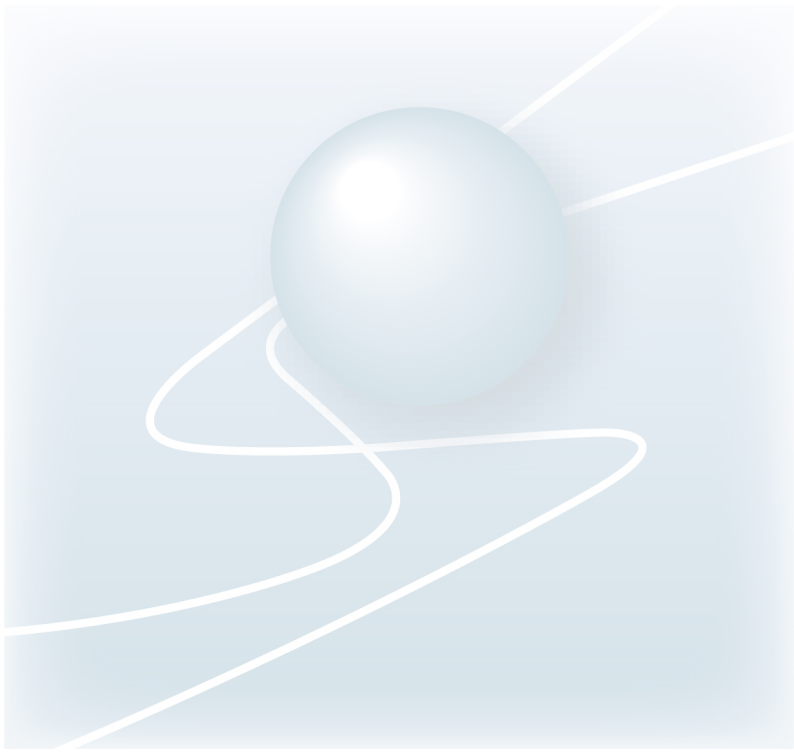
<u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant faible ou nul (aires pédagogiques privées ou emplacements publics). Objectif 1C3, 1C4, 1C5		
<u>Savoir-faire</u> : commencer à diriger son véhicule à diverses allures. Etre conscient de son action. Vérifier l'environnement, Informer ou Indiquer aux autres usagers ses intentions et Faire sa manœuvre sans risque		
<u>Remarques</u> : compte tenu de sa durée, cet objectif peut faire l'objet d'évaluations intermédiaires.		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Sur terrain plat, diriger la voiture en ligne droite, en avant et en arrière, à une allure très lente	La maîtrise de l'embrayage La position du corps et la direction du regard Analyse de la tâche et justification	
Validation : L'élève doit être capable sur une chaussée plate, d'effectuer une marche avant et une marche arrière, sur une longueur de 5 mètres, à une allure très lente, en ligne droite et sans marquer l'arrêt. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

2. Rétrograder de 3 ^{ème} en 2 ^{ème} et tourner sur le plat, en montée et en descente (dénivellation 5% environ)	Le dosage du freinage en fonction du relief Analyse de la tâche et justification	
Validation L'élève doit être capable sur une chaussée plate, en montée et en descente (dénivellation 5% environ), de rétrograder et être en 2 ^{ème} vitesse, pied gauche à côté de l'embrayage, pied droit au-dessus de la pédale de frein, 2 à 3 mètres avant de tourner d'un quart de tour à droite ou à gauche. En tournant, la voiture ne devra pas s'écarter de plus d'un mètre du bord de la chaussée et sans déviation notable de trajectoire. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

3. Sur chaussée plate, en marche avant, diriger la voiture à une allure très lente et tourner simultanément le volant efficacement	La synchronisation gestuelle. Analyse de la tâche et justification.	
Validation : L'élève doit être capable sur une chaussée plate, d'effectuer, en marche avant, un slalom entre 5 cônes espacés de 6 m, sans marquer l'arrêt et sans toucher un cône. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		
4. Rétrograder de 3^{ème} en 2^{ème} puis en 1^{ère} et faire une marche très lente sur chaussée plate, en montée et en descente (dénivellation 5% environ)	Les cas d'application en circulation Analyse de la tâche et justification	
Validation : L'élève doit être capable : <ul style="list-style-type: none"> - sur une chaussée plate, en montée et en descente (dénivellation 5% environ), de rétrograder de 3^{ème} en 2^{ème} puis en 1^{ère} vitesse et effectuer une marche avant de 5 mètres à allure très lente, en ligne droite, sans marquer l'arrêt. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		
5. Faire une marche arrière en ligne droite et en courbe	Les avantages et les inconvénients. Les aspects réglementaires. La position du corps et la direction du regard Analyse de la tâche et justification.	
Validation : L'élève doit être capable : <ul style="list-style-type: none"> - sur une chaussée plate, d'effectuer une marche arrière, sur une longueur de 50 mètres, en ligne droite et en courbe, en laissant un intervalle égal à 20 cm au moins et à 50 cm au plus entre les roues de la voiture et la bordure de la chaussée qu'il longe. Aucune erreur tolérée sur la direction du regard et la position du corps. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		
6. Sentir les réactions de la voiture, entre 30 et 50 Km/h	Définition Analyse des facteurs : <ul style="list-style-type: none"> - la masse de la voiture - la vitesse, - le rayon du virage. - force centrifuge Analyse de la tâche et justification	
Validation : L'élève doit être capable de montrer qu'il a compris, par ses émotions verbalisées, les risques dus aux coups de volant. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

7. Faire un demi-tour : <input type="checkbox"/> dans une intersection <input type="checkbox"/> dans une rue	Les avantages Les inconvénients Les aspects réglementaires Analyse des tâches et justification	
Validation : L'élève doit être capable : <ul style="list-style-type: none"> - dans une intersection, d'inverser, sans hésitation, le sens de circulation en deux quarts de tour, - sur une chaussée plate d'une largeur de 6 m, d'effectuer un demi-tour en 3 temps. Le temps accordé pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		
8. S'arrêter à un endroit précis à différentes allures	Analyse de la tâche et justification	
Validation : L'élève doit être capable : Après avoir regardé dans le rétroviseur et mis son clignotant, de s'arrêter avec précision (+ ou - 0,50 m d'un repère choisi par le formateur) et en souplesse à 20, 40 et 60 km/h. Le temps pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		
9. Détecter les endroits où la visibilité est réduite	Situations où la visibilité est réduite et comportement à observer.	
Validation : L'élève doit être capable : D'indiquer, pendant 3 minutes au moins, les endroits où la visibilité est réduite. Il doit montrer qu'il en tient compte en réduisant sa vitesse. Aucune erreur tolérée. Le temps pour la réalisation de l'exercice sera précisé par le formateur.		

INSERR



L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE

L'élève conduira pendant environ 15 minutes ⁽¹⁾ sur un parcours où il y a très peu de circulation, ne présentant pas de danger et où la visibilité est bonne.

- Il ne dépassera pas la vitesse de 50 Km/h.
- La voiture est en stationnement, les rétroviseurs et le siège sont déréglés.
- L'élève monte dans la voiture en prenant toutes les précautions de sécurité et s'installe au poste de conduite sans erreur.
- Il met le moteur en route sans erreur ni hésitation et démarre pour un parcours regroupant des courbes et des lignes droites lui permettant **seul** de passer les vitesses et de diriger son véhicule.

On attend de l'élève :

- trois rétrogradations en deuxième avec arrêt de précision où il immobilise son véhicule avec frein à main (on profitera de ces arrêts pour effectuer un démarrage en côte, un ½ tour en trois temps et une marche arrière regroupant ligne droite et courbe légère) ;
- deux rétrogradations en deuxième avec reprise d'allure ;
- un passage en première avec reprise d'allure ;
- un passage de 4^{ème} avec retour **immédiat** en 3^{ème} sans tenir compte du régime moteur ;
- lors du parcours le regard doit être mobile ;
- l'élève doit conduire en ligne droite sans écart important ;
- l'élève doit prendre une courbe sans effectuer d'écart de trajectoire ;

On vérifiera que l'élève **prend l'information** vers l'arrière : **avant** de démarrer, de ralentir et de s'arrêter.

Nota :

Il s'agit d'une véritable passerelle entre la première étape avec l'apprentissage des automatismes et la deuxième étape où il va être confronté à la mise en application des règles et aux autres usagers.

Résultats de l'évaluation de synthèse

Première évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

Deuxième évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

⁽¹⁾ Y compris le temps prévu pour l'évaluation de synthèse

INSERR



QUESTIONS

SAVOIR Étape 1C1

1) En France, quel est le nombre approximatif de tués ? De blessés légers ? De blessés graves ?

Réponse : on attend que l'élève donne, en chiffres arrondis, les statistiques de l'année en cours.

2) En France, considère t-on comme tué sur la route, la victime qui décède sur le coup ou dans les 6 jours ou dans les 30 jours suivant l'accident ?

Réponse : est considéré comme "tué sur la route" la personne qui décède sur le coup ou dans les six jours.

3) Un conducteur est sanctionné par un retrait du permis de conduire pour une infraction commise avec sa voiture. Egalement titulaire de la catégorie moto, peut-il continuer à se déplacer avec sa moto uniquement ? Pourquoi ?

Réponse : non, car on ne possède qu'un permis de conduire qui autorise la conduite de plusieurs catégories de véhicules. Retirer un permis c'est retirer toutes les autorisations de conduire qui y sont attachées. L'idée est que, dans cette situation, le conducteur a un comportement dangereux sur la route et il reste dangereux quelle que soit le type de véhicule qu'il conduit.

4) Quel type de véhicules peut-on conduire avec le permis de conduire des catégories « B » et « EB » ?

Réponse : la catégorie B permet de conduire les véhicules dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes, affectés au transport de personnes et comportant outre le siège du conducteur, huit places assises maximum, ou affectés au transport de marchandises, ainsi que les véhicules qui peuvent être assimilés aux précédents et dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

La catégorie E (B) permet de conduire des véhicules de la catégorie B attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750 kilogrammes, lorsque le PTAC de la remorque est supérieur au PV du véhicule tracteur ou lorsque le total des poids totaux en charge (véhicule tracteur + remorque) est supérieur à 3,5 tonnes.

5) Quel est le pourcentage des tués en agglomération ? Hors agglomération ? Pourquoi ?

Réponse : depuis de nombreuses années les statistiques montrent que les 2/3 des tués sur la route le sont en rase campagne et 1/3 en agglomération. Des vitesses plus élevées hors agglomération provoquent des accidents plus graves.

6) Quel est le coût annuel de l'ensemble des accidents de la route pour la collectivité ?

Réponse : 28,45 milliards d'Euros (186,6 milliards de francs) en 2000.

7) Quelles sont les trois principales mesures ayant contribué à une forte diminution du nombre des tués ?

Réponse : l'obligation du port de la ceinture, les limitations de vitesses et la fixation d'un seuil d'alcoolémie pour la conduite.

8) Quel est le nombre de points maximum que peut perdre un conducteur en cas d'infractions simultanées ?

Réponse : 8 points si le conducteur commet simultanément un délit et une ou plusieurs autres infractions faisant perdre au moins 2 points.

9) Un conducteur novice commet une infraction entraînant un retrait de 4 points ou plus. A quelle obligation doit-il se soumettre ?

Réponse : à un stage de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route

10) Quels sont les facteurs humains les plus fréquents dans les accidents mortels ?

Réponse : la vitesse (excessive ou inadaptée), l'alcool, le non port de la ceinture.

SAVOIR Étape 1C2

1) Qu'est ce qu'un facteur d'accident ?

Réponse : un facteur est un élément d'une situation, d'un processus qui intervient pour rendre un événement plus probable (la fatigue est un facteur car les conducteurs fatigués sont plus fréquemment accidentés que les autres).

2) Qu'est ce que le comportement ?

Réponse : le comportement est l'ensemble de toutes les réactions d'un être vivant qui peuvent être observées (gestes, paroles, manifestations émotives). 95 % des accidents ont pour origine le comportement du conducteur.

3) Quelle est la différence entre le risque réel et le risque perçu ?

Réponse : le risque réel est l'événement tel que les statistiques le décrivent. Le risque perçu est l'événement tel que le perçoit l'usager de la route à un instant donné en tenant ou ne tenant pas compte de toutes les probabilités de réalisation de l'accident.

4) Pourquoi les jeunes conducteurs sont ils moins sûrs que les conducteurs expérimentés ?

Réponse : ils présentent des lacunes par rapport aux conducteurs expérimentés (traitement de l'information moins pertinent, attention moins soutenue, perception moins performante, surestimation de leurs capacités de conduite...) et ils optent pour des comportements plus risqués (confiance en soi, croyance en ses capacités, recherche d'identité, besoin de se confronter, plaisir, fête, alcool, recherche de sensation forte...)

SAVOIR Étape 1C3-1P2-1P4-1P5-1P7

I – LA VUE ET LE CONDUCTEUR

1) Qu'appelle-t-on « acuité visuelle » ?

Réponse : c'est la capacité à voir nettement les détails d'un objet.

2) Qu'appelle-t-on « champ de vision » ?

Réponse : il correspond à la portion de l'espace vu par un œil immobile fixant droit devant lui. L'étendue du champ visuel (les 2 yeux) est de 180° pour un sujet immobile. La vitesse de déplacement réduit le champ visuel. Il se décompose en vision centrale dite vision nette (environ 60°) et en vision périphérique dite vision floue (environ 120°).

3) Pourquoi faut-il regarder en « balayant » l'environnement du véhicule ?

Réponse : l'environnement est en mouvement et évolue constamment. Du fait que tout bouge l'usager de la route doit en permanence « balayer » du regard afin de pouvoir réguler son action.

II – LA RÉGLEMENTATION

4) Après correction éventuelle, quelle est l'acuité minimale pour conduire une voiture ?

Réponse : l'acuité binoculaire doit être égale ou supérieure à 5/10^{ème}. Si un des deux yeux a une acuité visuelle nulle ou inférieure à 1/10^{ème}, il y a incompatibilité avec la conduite automobile et si l'autre œil a une acuité inférieure à 6/10^{ème}.

III – LES RÉTROVISEURS

5) Qu'est-ce qu'un angle mort et où se trouve t-il ? Quels sont les dangers ?

Réponse : c'est une zone autour du véhicule qui ne peut être couverte ni par le champ visuel, ni par les rétroviseurs. Ils sont situés sur les côtés droit et gauche du véhicule, ainsi qu'au niveau de la calandre et du coffre arrière. Le conducteur risque d'être surpris par la présence d'un usager à ses côtés (piétons, deux roues, véhicules...)

6) **Quand est-il indispensable d'utiliser les rétroviseurs ?**

Réponse : chaque fois que l'on doit effectuer un changement d'allure et/ou un changement de direction.

IV – LA VUE ET LES INTOXICATIONS

7) **Quelle est l'influence de la vitesse sur la vision ?**

Réponse : elle diminue le champ de vision (à 65 Km/h le champ de vision n'est plus que de 70° et à 140 Km/h de 30°).

8) **Quelle est l'influence de l'alcool sur la vision ?**

Réponse : le champ visuel est rétréci et la faculté de perception est perturbée (imprécision, retard, illusion)

SAVOIR Étape 1C4-1P4-1P5-1P7

1) **Pourquoi la conduite est-elle une activité collective ?**

Réponse : sur la route, en agglomération nous rencontrons toutes les catégories d'usagers. Le partage de l'espace routier est nécessaire. L'application des règles communes ne suffit pas à maintenir le système en équilibre. Pour cela, l'aspect social de la conduite (le civisme) est le garant de la sécurité routière et tous les usagers doivent se sentir concernés.

2) **Pourquoi communiquer est-il important ?**

Réponse : la communication permet une meilleure entente entre les usagers de la route. Elle constitue une aide à la sécurité routière et permet aux différents usagers de ne pas surprendre et de ne pas être surpris.

3) **De quels moyens le conducteur dispose-t-il pour avertir ?**

Réponse : avertisseur sonore, indicateur de changement de direction, éclairage, feux stop, gestes, feux de détresse.

4) **Quels sont les cas où il est important d'avertir ?**

Réponse : avant d'effectuer :

- un changement de direction,
- un dépassement,
- une modification d'allure (accélération, freinage),
- une manœuvre.

5) **Pourquoi est-il préférable d'avertir par intermittences ?**

Réponse : lorsque l'on freine par intermittence, la variation de fréquence des clignotants alerte plus facilement l'œil.

6) **Comment avertir les autres d'un ralentissement ne nécessitant pas le freinage ?**

Réponse : il existe deux possibilités :

- en utilisant les feux de détresse
- en faisant clignoter les feux stop

7) **Quand utilise-t-on les feux de détresse ?**

Réponse : si l'on circule à une allure anormalement réduite, si on est le dernier d'une file ininterrompue, en cas de panne ou d'accident sur la chaussée.

8) Quand et comment utilise-t-on l'avertisseur sonore ?

Réponse : en règle générale de jour : en cas de danger immédiat en agglomération, ou hors agglomération. De nuit d'une façon générale l'avertisseur sonore est interdit. L'avertissement doit être bref.

9) Quand et comment utilise-t-on les avertissements lumineux ?

Réponse : en règle générale la nuit, en abordant un virage, une intersection ou un sommet de côte sans visibilité. En prévenant un usager qu'on s'apprête à dépasser...
De jour, pour prévenir d'un danger un véhicule que l'on croise (accident...)
L'avertissement doit être bref il sert à attirer l'attention et non à éblouir.

SAVOIR Étape 1C5-1P5-1P6

1) Quels sont les principaux facteurs d'accidents liés à l'état de la voiture ?

Réponse : parmi les facteurs d'accidents liés à l'état de la voiture et relevés dans les enquêtes R.E.A.G.I.R., on note :

- les pneus usés ou sous gonflés (9%),
- le mauvais état général de la voiture (7%),
- les défauts portant sur l'éclairage, le freinage, les amortisseurs (4%),
- la surcharge ou la mauvaise répartition de la charge (2%).

2) Quels sont les risques pris par un conducteur qui pense adapter sa conduite à un défaut de son véhicule ?

Réponse : il n'y a rien de plus dangereux que de laisser se détériorer progressivement un organe de sécurité en croyant adapter sa conduite à ce défaut. En effet, cela revient à diminuer, chaque jour, les possibilités de réagir en cas de difficulté, et on prend le risque de la défaillance soudaine de cet organe au moment où il est indispensable.

3) Quelle est la fréquence du contrôle technique des véhicules automobiles légers ?

Réponse : le contrôle technique d'un véhicule doit être réalisé dans les 6 mois précédant l'expiration d'un délai de 4 ans après sa première mise en circulation, ensuite des visites techniques périodiques doivent être renouvelées tous les 2 ans. En cas de vente, la date de la dernière visite technique doit être inférieure à 6 mois.

4) Que peut-il se passer lorsqu'un véhicule est gravement accidenté ?

Réponse : lorsque, en raison de la gravité des dommages qu'il a subis à la suite d'un accident, un véhicule n'est plus en état de circuler sans danger pour la sécurité, l'agent qui le constate procède au retrait de la carte grise à titre conservatoire. Un rapport d'expert permet :

- soit de récupérer la carte grise,
- soit de faire procéder aux réparations selon un devis descriptif prévisionnel pour récupérer la carte grise,
- soit d'indiquer que le véhicule n'est plus réparable et, dans ce cas, la carte grise ne peut plus être restituée.

5) Quelles vérifications doit-on faire en ouvrant le capot ? Pourquoi ?

Réponse : en ouvrant le capot, on doit vérifier (sur sol plat et moteur à l'arrêt) les niveaux importants pour la sécurité :

- l'huile du moteur pour favoriser un bon glissement des parties mobiles sur les parties fixes du moteur évitant sa détérioration par grippage ou une usure prématurée des pièces. L'huile (moteur à l'arrêt depuis

quelques minutes) sera régulièrement complétée pour que son niveau soit maintenu près de la limite maxi indiquée sur la jauge;

- l'eau du radiateur (dans le vase d'expansion) pour permettre une température constante du moteur qui évite la dilatation des pièces mécaniques ainsi que leur détérioration. Elle sera mélangée avec de l'antigel quand la température risque de descendre en dessous de zéro;
- l'eau du lave-glace pour assurer une propreté permanente du pare-brise sera régulièrement réapprovisionnée;
- l'eau de la batterie (éventuellement) dont le niveau sera complété grâce à de l'eau distillée;
- le liquide de freinage : ce niveau ne doit pas baisser car le liquide de freinage ne s'use pas ; toute baisse de niveau indique une défectuosité du circuit de freinage ce qui peut-être très dangereux.

On regarde également l'état des durites et leur fixation.

6) Quelles vérifications fait-on du poste de conduite ?

Réponse : on contrôle le fonctionnement du lave-glace, des essuie-glaces qui doivent nettoyer complètement toute la surface balayée, de l'avertisseur sonore, des avertisseurs lumineux: feux de freinage, clignotants, feux de détresse et de l'éclairage.

7) En roulant, quels sont les indices qui peuvent prévenir le conducteur d'un défaut de direction ?

Réponse : voiture qui "tire" vers la gauche ou vers la droite. Vibrations du volant à vitesse constante ou à une vitesse particulière (causes dues à un jeu important dans la direction ou présence de shimmy (vibration) qui peut résulter d'un mauvais équilibrage des roues).

8) Comment doit-on faire le plein de carburant ? Justifiez votre réponse ?

Réponse : le "plein" de carburant doit être effectué le moteur à l'arrêt, sans cigarette allumée pour éviter les risques d'incendie. Les bouchons des réservoirs ne sont jamais totalement étanches : pour éviter les projections de carburant (elles diminuent l'adhérence, provoquent les chutes des 2 roues, détériorent rapidement les surfaces) sur la chaussée, il ne faut jamais "complètement" faire le plein. Pour cela, les pompes sont généralement munies d'un système d'arrêt automatique dès que le réservoir est normalement rempli.

9) Quels sont les risques du sous gonflage ou du sur gonflage des pneus ?

Réponse : un pneu sous gonflé présente un écrasement exagéré avec usure des bords de la bande de roulement. Il en découle: une mauvaise tenue de route due à la dérive importante des pneus, un échauffement important avec risques de cisaillement de la bande de roulement, une consommation de carburant augmentée. Un pneu sur gonflé présente une usure du milieu de la bande de roulement.

Il en découle : une diminution des conditions d'adhérence et une augmentation des risques de dérapage, une dégradation du confort, une fatigue excessive de la carcasse du pneu.

10) Quelle est la profondeur minimale des rainures principales d'un pneu ? Comment la vérifier ?

Réponse : dans les rainures principales des pneus, des témoins d'usure appelés "bossages" sont régulièrement répartis sur la circonférence des pneus. Des symboles placés sur les flancs des pneus peuvent indiquer l'emplacement de ces bossages. La profondeur des rainures principales d'un pneu ne doit pas être inférieure à 1,6 mm.

11) Quel est la différence entre un pneumatique avec ou sans chambre à air ?

Réponse : on distingue 2 types de pneus :

Le pneu "Tubeless" dit pneu sans chambre. En réalité, il comporte un revêtement étanche à l'air et se monte sur une jante spéciale avec une valve appropriée. Il présente de nombreux avantages : poids réduit, simplification de montage, pas de risque de pincement de la chambre à air au montage, pas de risque de poche d'air entre chambre et enveloppe, pas d'oxydation intérieure de la jante, et surtout, pour la sécurité, **une diminution des risques d'éclatement, un dégonflement très lent en cas de crevaison.**

En cas de crevaison, ne jamais mettre une chambre à air dans un pneu "Tubeless".

Le pneu "Tube type" dit pneu avec chambre. Il présente en inconvénients le contraire des avantages du pneu "Tubeless" et, en particulier, concernant la sécurité, une augmentation des risques d'éclatement, un dégonflement très rapide en cas de crevaison.

12) Quel est le rôle des amortisseurs ?

Réponse : améliorer la tenue de route, optimiser les distances de freinage en maintenant les pneus en contact avec la chaussée. Améliorer le confort des occupants et assurer la protection des organes mécaniques du véhicule.

13) Que faire en cas de baisse du niveau du liquide de freinage ?

Réponse : il faut immédiatement faire vérifier le système de freinage (risque de fuite).

14) Quel est le rôle de la suspension ?

Réponse : maintenir les roues en contact avec le sol et assurer le confort des passagers.

INSERR



OBJECTIF GÉNÉRAL :

Comprendre les règles, connaître la signalisation et savoir la reconnaître pour mieux adapter son allure et franchir les intersections.

COMMENTAIRES :

L'apprentissage des règles de conduite et de la signalisation doit permettre aux élèves d'en comprendre le bien fondé et de savoir les adapter individuellement dans des situations de conduite rencontrées et des perturbations apportées par la prise de produits illicites.

Objectifs		
Partie Connaissances Durée estimée 7 H	2C1	Connaître la signalisation et comprendre les principales règles de circulation
	2C2	Connaître les caractéristiques des autres usagers
	2C3	Découvrir les indices utiles
	2C4	Connaître les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations
	2C5	Connaître et savoir rechercher les indices utiles pour s'insérer dans un carrefour à sens giratoire et le quitter
	2C6	Avoir des notions sur les effets de l'alcool, des médicaments et des drogues
Partie Pratique Durée estimée 9 H	2P1	Rechercher les indices utiles liés à la signalisation pour tenir compte des autres usagers et respecter les règles de priorité (sans changements de direction)
	2P2	Rechercher les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations (sans changements de direction)
	2P3	Rechercher les indices utiles pour se placer sur la chaussée en fonction de la direction choisie
	2P4	Rechercher les indices utiles pour franchir les différents types d'intersection et y changer de direction
	2P5	Rechercher les indices utiles pour s'insérer dans un carrefour à sens giratoire et le quitter
Evaluation de synthèse		

INSERR



Connaître la signalisation et comprendre les principales règles de circulation

COMMENTAIRES :

La signalisation ainsi que l'ensemble des règles de circulation seront abordés au cours de la deuxième étape. Même si ces savoirs ne sont pas entièrement assimilés il est nécessaire que les élèves en aient connaissance pour les intégrer progressivement dans leur pratique de la conduite. De plus, l'enseignant peut très tôt expliquer le bien fondé de la règle en fonction des situations de conduite rencontrées.

On insistera sur les marquages au sol, souvent moins bien connus que les panneaux, en indiquant leurs caractéristiques générales et leurs significations particulières.

Pour les règles de conduite, on insistera sur le fait qu'il existe des "obligations de céder le passage" mais qu'il n'existe pas de "droit de passer". La priorité n'est pas un droit absolu.

L'enseignement pourra être facilité par divers moyens audiovisuels. Si nécessaire, les règles ainsi que la signification des panneaux, feux et marquages au sol, seront rappelées au cours des exercices pratiques. L'élève doit avoir compris ce qu'il doit faire et pourquoi il doit le faire, une simple connaissance verbale des prescriptions et des définitions ne peut donc suffire.

Conditions : en salle. Tous les objectifs de l'étape 2 pratique.

Savoir : prendre connaissance de l'ensemble de la signalisation routière et comprendre son utilité

Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître et comprendre les règles générales relatives aux intersections	<u>Définitions des termes</u> Routes à grande circulation et leurs signalisations, Intersection. Carrefour à sens giratoire <u>Importance et signification des indications données par :</u> - les signes des agents, - les feux, - les panneaux.	Code de la route Articles R 415-1 à R 415-10 Signalisation Routière
2. Connaître la définition des panneaux relatifs aux intersections et comprendre les règles spécifiques qui s'y appliquent.	<u>Comportements à tenir pour aborder toutes les intersections, les franchir, ou y changer de direction.</u> <u>Le régime "prioritaire" :</u> - signalisations et comportements spécifiques à tenir <u>Le régime non prioritaire :</u> - signalisations et comportements spécifiques à tenir <u>Le régime cédez le passage à droite (avec ou sans signalisation) :</u> - comportements spécifiques à tenir <u>Les cas particuliers :</u> - comportements spécifiques à tenir <u>Généralités :</u> - rôle, formes, couleurs et catégories	Code de la route : Articles R 415-1, R 416-1, R 415-12 et R 415-2 Code de la route : Articles R 415-8 et R 415-10 R 415-7, R 411-7 R 415-6 et R 411-7 R 415-5 R 415-9, R 415-12 R 415-13, 14 et 15 et R 422-3

<p>3. Connaître la signalisation des feux et comprendre les règles spécifiques qui s'y appliquent</p>	<p><u>Feux tricolores circulaires</u> et comportements spécifiques à tenir <u>Cas particuliers</u> et comportements spécifiques à tenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le feu jaune clignotant, - les feux tricolores directionnels, - la flèche jaune clignotante, - les feux coordonnés (onde verte), - les feux relatifs à certains usagers. 	<p>Code de la route : Articles R 412-29 à R 412-33</p>
<p>4. Connaître les marques sur la chaussée et comprendre les règles spécifiques qui s'y appliquent</p>	<p><u>Généralités</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle, couleurs et types de marques <p><u>Les lignes longitudinales</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle des différentes parties de la route et définition des termes (route, chaussée, voies : normales, réservées et spécialisées) - caractéristiques des délimitations <p>Comportements spécifiques à tenir</p> <p><u>Les lignes transversales</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle, - la ligne "cédez le passage", - la ligne "stop", - la ligne d'effet des feux. <p>Comportements spécifiques à tenir.</p> <p><u>Les marques complémentaires</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle, - les flèches de sélection, - les flèches de rabattement, - les passages pour piétons <p>Comportements spécifiques à tenir.</p>	<p>Code de la route : Articles R 412-21 à R 412-23</p> <p>R 412-30, R 415-2</p> <p>Code de la route : Article R 412-26</p>
<p>5. Connaître la signification des autres panneaux de signalisation (formes, couleurs, panonceaux, symboles) et comprendre les règles qui s'y appliquent</p>	<p><u>Les panonceaux</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle et définition. <p><u>Les panneaux de danger</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la signalisation avancée (rôle et comportement général à tenir) - la signalisation de position (rôle et comportement général à tenir) - les symboles (définitions, risques et comportements spécifiques à tenir) <p><u>Les panneaux comportant une prescription absolue</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les panneaux d'interdiction et de fin d'interdiction et comportements spécifiques à tenir - les panneaux d'obligation et de fin d'obligation et comportements spécifiques à tenir <p><u>Les panneaux et bornes comportant une simple indication</u> :</p>	<p>La signalisation routière</p> <p>Code de la conduite C7</p>

<p>6. Connaître les règles spécifiques relatives aux tournants à droite</p> <p>7. Connaître les règles spécifiques relatives aux tournants à gauche</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les signaux d'indication et les comportements spécifiques à tenir - les signaux de direction - la signification des couleurs, et les comportements spécifiques à tenir <p>Cas général : schéma de l'abord du tournant à droite Cas particuliers.</p> <p>Cas général : schéma de l'abord du tournant à gauche Cas particuliers</p>	
<p>Validation L'élève doit être capable de répondre correctement à 10 questions sur 12. Aucune erreur tolérée sur la connaissance des régimes de priorités, des marques sur la chaussée et sur les comportements qui en découlent. Temps accordé : 12 minutes</p>		

INSERR



2C2

Connaître les caractéristiques des autres usagers

COMMENTAIRES :

L'élève va conduire dans une circulation relativement fluide et peu dense. Néanmoins il va rencontrer d'autres catégories d'usagers. Pour commencer à élaborer des stratégies de conduite, même élémentaires, il a besoin de connaître les comportements particuliers des autres usagers.

<i>Conditions : en salle. Tous les objectifs de l'étape 2 pratique</i>		
<i>Savoir : connaître le comportement des autres usagers de la route</i>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les particularités de conduite et les comportements des autres usagers	Les piétons : <ul style="list-style-type: none">- les enfants,- les personnes âgées- les piétons la nuit.	Code de la conduite : E1 : les piétons E2 : les "deux roues" E3 : les véhicules lents E4 : les véhicules d'intervention d'urgence. E6 : les enfants dans la circulation
2. Comprendre les risques spécifiques liés à chacune des catégories étudiées	Les "deux roues", Les véhicules lents ou encombrants (en agglomération et hors agglomération). Les véhicules d'intervention d'urgence.	
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 5. Temps : 5 minutes		

Découvrir les indices utiles

COMMENTAIRES :

L'élève sait déjà toute l'importance de la signalisation qui constitue un ensemble d'indications formelles, c'est à dire dont la signification correspond à une description, à une définition ou une prescription réglementaire. Il doit maintenant découvrir que le conducteur utilise aussi un grand nombre d'autres indices à caractère informel qu'il faut apprendre à reconnaître et dont il faut savoir tenir compte.

Ces indices sont liés à la configuration des lieux, particulièrement à la visibilité, à l'état de la chaussée, aux autres usagers, au conducteur lui-même, et aussi à la voiture qu'il dirige (bruits, voyants...)

En salle l'enseignant pourra utiliser des supports images (fixes ou vidéos) pour **élaborer la conduite commentée en salle** c'est à dire apprendre la détection, la reconnaissance et la sélection des indices. Ce travail purement intellectuel, est donc effectué dans des conditions où l'élève peut se concentrer sur l'image et n'a pas la charge de diriger un véhicule en même temps. On peut penser que l'apprentissage sera rapide et efficace. On peut aussi penser que l'Enseignant saisira l'occasion de développer une véritable stratégie de conduite par l'analyse des situations présentées et une étude approfondie des diverses réponses possibles faisant intervenir les comportements sécuritaires ou non sécuritaires en fonction des attitudes du conducteur.

Conditions : en salle (tous les objectifs pratiques de l'étape 2)

Savoir : comprendre le processus de la tâche de conduite et l'importance de la signification des indices

Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Avoir des notions sur les indices à caractères formels et informels	<p>Rappel : Le processus de conduite "Percevoir – Prévoir – Décider - Agir"</p> <p>Définition du terme "indice" Les indices à caractère formels (panneaux...) Les indices à caractère informels (usagers...)</p>	1 ou 2 diapositives ou vidéos + élaboration conduite commentée en salle
2. Comprendre l'intérêt de la détection des indices	Activités prévisionnelles (anticipation et prévision)	Manuel de pédagogie de la circulation automobile (Blanchard et Neboit) : 4 ^{ème} partie – Chapitre I-A Analyse psychologique de la conduite automobile
3. Savoir sélectionner les indices	Exploration perceptive visuelle Identification Décision	

Validation :

L'élève doit être capable de répondre correctement à 3 questions sur 4.

Temps accordé : 3 minutes.

2C4

Connaître les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations

COMMENTAIRES :

On insistera sur le fait que conduire ce n'est pas seulement savoir manipuler les commandes et diriger une voiture mais aussi, et cela est particulièrement important, savoir ajuster la vitesse aux circonstances, c'est à dire principalement savoir quand il faut ralentir et le faire autant que la situation l'exige.

Cet objectif est lui aussi lié, en partie, à l'objectif 2C3.

L'élève doit commencer à connaître ce qui l'oblige à réduire l'allure, en particulier: l'absence de visibilité, la présence réelle ou éventuelle d'autres usagers, les conditions météorologiques, la réglementation et la signalisation, ainsi que son inexpérience puisqu'il est encore un débutant (principe : « jamais trop vite »).

<i>Conditions : en salle. Objectif 2P2</i>		
<i>Savoir : connaître les limitations de vitesse et détecter les zones à risques</i>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les limitations de vitesse	<u>Les limitations de vitesse</u> selon : <ul style="list-style-type: none">- la signalisation,- les limites de l'agglomération,- les types de routes (chaussée sèche ou humide),	Code de la route Articles R 413-1 à R 413-19
2. Tenir compte des indices pour adapter sa vitesse aux situations	<ul style="list-style-type: none">- la visibilité,- les règles pour les apprentis en conduite accompagnée et pour les conducteurs débutants. <u>L'obligation de vitesse</u> selon la signalisation	Code de la route Idem
3. Avoir des notions sur les zones à risques.	Définitions, explications et intérêt des : <ul style="list-style-type: none">- zones d'incertitude,- zones de danger potentiel,- surfaces des contraintes,- zones de déplacements sûrs,- coussin d'espace.	Code de la conduite F7, F8 et F9.
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 5 questions sur 6. Aucune erreur relative à la vitesse. Temps : 5 minutes		

Connaître et savoir rechercher les indices utiles pour s'insérer dans un carrefour à sens giratoire et le quitter

COMMENTAIRES :

Les carrefours à sens giratoire se sont multipliés depuis quelques années. Ils ont entraîné une forte diminution du nombre des accidents graves et améliorent, d'une façon considérable, la fluidité du trafic selon le principe : "chacun sa place, chacun son tour".

La conception de leur structure oblige le conducteur à de fréquentes manipulations du volant et rend plus difficile les prises d'information et la communication avec les autres usagers. D'autre part, notamment lorsque la circulation est intense, ces anneaux circulaires posent quelques problèmes aux conducteurs qui ne savent pas trop où se placer, ni comment communiquer leurs intentions.

L'élève doit donc connaître les règles spécifiques à ces nouvelles situations de conduite pour les appliquer au cours des exercices pratiques de l'étape 2.

<u>Conditions</u> : en salle. Objectif 2P5 et rappel objectif 1C4		
<u>Savoir</u> : comprendre les règles et les risques de la circulation dans un carrefour à sens giratoire		
Sous-objectifs	Points à développer	Référence
1. Connaître la différence entre un rond point et un carrefour à sens giratoire et comprendre les règles qui en découlent.	Définitions : rond point et régime de priorité, carrefour à sens giratoire et régime de priorité.	Code de la route : Article R 110-1/ R 110-2 et R 415-10, R 415-7
2. Comprendre les risques spécifiques aux ronds points ou aux carrefours à sens giratoire	Particularités de l'anneau circulaire et risques : le dévers de la chaussée, les chaussées à voies multiples, les files ininterrompues, les changements de voies fréquents. La position sur la chaussée : cas général, cas particuliers. <u>Les autres cas particuliers</u> : les véhicules encombrants, le conducteur cherche une direction.	Code de la conduite : C8. Code de la route : Articles R 412-9/25 R 412-6/27 & R 415-3, R 415-3, R 415-4, R 412-9. Code de la route : Articles R 412-9 à R 412/28
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 2 questions sur 3. Temps accordé : 3 minutes		

2C6

Avoir des notions sur les effets de l'alcool, des médicaments et des drogues

COMMENTAIRES :

Dès le début de l'apprentissage et à titre de prévention, il importe que l'attention de l'élève soit attirée sur la gravité des conséquences :

- de l'absorption de boissons alcoolisées (le facteur alcool intervient dans plus de 30% des accidents mortels),
- de l'absorption de drogues et de médicaments.

A ce stade, l'élève doit acquérir quelques connaissances lui permettant de prendre conscience des effets et des risques liés à ces substances et, ensuite, d'en tenir compte pour la conduite.

Conditions : en salle

Savoir : comprendre que l'alcool, les drogues et les médicaments modifient notre comportement au volant et augmentent les risques d'accident.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Avoir des notions sur l'influence de l'alcool sur le comportement du conducteur.	Définition de l'alcoolémie Influence de l'alcool sur : - la perception, - les gestes, - la prise de risques, - les conducteurs débutants, - les accidents et leur gravité.	Vidéo sécurité routière (<i>après 2 verres, tout s'accélère; la fatigue</i>) Le code de la conduite A1. Dossier thématique Sécurité Routière : Conduite automobile et alcool
2. Avoir des notions sur son alcoolémie et connaître les solutions à apporter.	Les idées fausses. Les équivalences. Différences / poids et sexe. Relation dose / effet. Elimination. Les solutions.	Le code la route : Articles L 234-1, R 234-1, L 234-9, L 234-2 + R 415-4, L 224-7, L 224-1
3. Connaître la réglementation relative à l'alcool.	Les moyens de dépistage. Les moyens de mesure. Alcool et infractions. Les sanctions (contravention et délit). Les produits illicites et risques. Médicaments Association : alcool drogues ou/et médicaments. Les risques.	Le code de la conduite A3. Dossier thématique Sécurité Routière : Professeur LAGIER : conduite automobile vigilance & médicaments Le livre d'information : Drogues et dépendances (MILDT et CFES)

Validation :

L'élève doit être capable de répondre correctement à 7 questions sur 8 dont 4 portent obligatoirement sur l'alcool.

Aucune erreur tolérée sur les questions relative à l'alcool. Temps accordé : 8 minutes

OBJECTIF GÉNÉRAL

Choisir la position sur la chaussée, franchir une intersection ou y changer de direction, le trafic étant relativement faible

PROGRESSION	
Séquences	Objectifs
2P1	Rechercher les indices utiles liés à la signalisation pour tenir compte des autres usagers et respecter les règles de priorité (sans changements de direction)
2P2	Rechercher les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations (sans changements de direction)
2P3	Rechercher les indices utiles pour se placer sur la chaussée en fonction de la direction choisie
2P4	Rechercher les indices utiles pour franchir les différents types d'intersection et y changer de direction
2P5	Rechercher les indices utiles pour s'insérer dans un carrefour à sens giratoire et le quitter

INSERR



Rechercher les indices utiles liés à la signalisation pour tenir compte des autres usagers et respecter les règles de priorité (sans changement de direction)

COMMENTAIRES :

A présent, l'élève doit appliquer en situation réelle, les principales règles de circulation et de priorité. Cet objectif est lié, dans sa globalité, à l'objectif théorique "connaître la signalisation et comprendre les principales règles de circulation " qui doit avoir été traité.

Des rappels relatifs à la connaissance de la signalisation, aux règles à observer ou aux comportements à adopter sont parfois nécessaires. Le formateur n'hésitera pas à formuler ces rappels car, même si la règle est connue, c'est l'application en situation réelle qui est parfois difficile. L'évaluation aura lieu en agglomération et en rase campagne.

<p><u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant relativement faible.</p> <p><u>Savoir-faire</u> : savoir rechercher les indices pertinents aux intersections et en tenir compte adopter des comportements en fonction des situations.</p>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
<p>Savoir aborder les intersections en tenant compte de la visibilité et de la présence d'autres usagers et :</p>	<p><i>Rappel sur les comportements à tenir en fonction des différents régimes de priorités.</i> Analyse de la tâche et justification.</p>	<p>Code de la conduite : C8</p>
<p>1. Respecter les règles relatives à la signalisation par panneaux</p>	<p><i>Rappel sur les comportements à tenir.</i> Analyse de la tâche et justification.</p>	C14
<p>2. Respecter les règles relatives à la signalisation par feux</p>	<p><i>Rappel sur les comportements à tenir.</i> Analyse de la tâche et justification.</p>	
<p>3. Respecter les règles relatives aux marques sur la chaussée</p>	<p><i>Rappel sur les comportements à tenir</i> Analyse de la tâche et justification.</p>	C7
<p>4. Savoir aborder les autres situations de conduite en tenant compte : de la signalisation, de la visibilité, de la présence des usagers et respecter les autres règles de circulation.</p>		
<p>Validation L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au minimum cinq fois, de céder le passage dans diverses situations sans prendre de risques et sans gêner, - de justifier, par l'application de la conduite commentée, ses comportements lorsqu'il n'a pas à céder le passage ou lorsqu'il aborde d'autres signalisations et, notamment, de montrer qu'il connaît les règles et les applique. <p>Deux erreurs tolérées, sauf dans les cas où l'élève doit céder le passage.</p>		

2P2

Rechercher les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations (sans changement de direction)

COMMENTAIRES :

L'élève doit être conscient qu'une allure inadaptée peut également gêner, surprendre ou être dangereuse pour les autres ou lui-même.

On insistera sur le fait que conduire ce n'est pas seulement savoir manipuler les commandes et diriger la voiture mais aussi, et cela est particulièrement important, savoir ajuster la vitesse aux circonstances, c'est à dire principalement savoir quand il faut ralentir et le faire autant que la situation l'exige.

Cet objectif est lui aussi lié, en partie, à l'objectif 2C1 "connaître la signalisation et comprendre les principales règles de circulation" et 2C4 "connaître les indices utiles pour adapter sa vitesse aux situations".

L'élève doit commencer à connaître ce qui l'oblige à réduire l'allure, en particulier: l'absence de visibilité, la présence réelle ou éventuelle d'autres usagers, les conditions météorologiques, la réglementation et la signalisation, ainsi que son inexpérience puisqu'il est encore un débutant (principe: « jamais trop vite »).

<u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant relativement faible. <u>Savoir-faire</u> : savoir détecter les indices pertinents et en tenir compte pour adapter sa vitesse aux diverses situations rencontrées		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Rappel sur les zones à risques.	Détecter et illustrer l'objectif 2C4 en conduite : <ul style="list-style-type: none">- des zones d'incertitude,- des zones de danger potentiel,- des surfaces de contraintes.	Code de la conduite : F7, F8, F9
2. Tenir compte des indices pour adapter sa vitesse aux situations	<i>Rappel sur les notions d'excès de vitesse et de vitesse inadaptée</i> Analyse de la tâche et justification.	C2
Validation : L'élève doit être capable de respecter les limitations générales des vitesses ainsi que celles précisées par la signalisation, de ralentir suffisamment avant de franchir une intersection avec feu au vert, en présence d'autres usagers, notamment des piétons et des "deux roues", sans pour autant que les conditions soient difficiles, et, par exemple, avant une intersection où l'on a pas à céder le passage mais où la visibilité est réduite. Aucune erreur tolérée sur le respect des limitations de vitesse.		

Rechercher les indices utiles pour se placer sur la chaussée en fonction de la direction choisie

COMMENTAIRES :

Pour la première fois l'élève va partager l'espace routier avec les autres usagers. Il doit donc SE PLACER sur la chaussée. Son attention sera attirée sur des risques encourus si on ne circule pas dans la voie qui convient : les autres sont alors gênés ou surpris.

Cet objectif est lui aussi lié en partie, à l'objectif 2C1 "connaître la signalisation et comprendre les principales règles de circulation".

C'est l'occasion, au cours des exercices pratiques, d'expliquer à l'élève l'utilité et la nécessité du respect des voies réservées à certains usagers.

<p><u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant relativement faible.</p> <p><u>Savoir-faire</u> : savoir détecter les indices utiles et en tenir compte pour choisir sa direction</p>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Tenir compte des indices pour détecter les intersections et les identifier.</p>	<p><i>Rappel (2-a 4) du rôle des différentes voies et les caractéristiques de leurs délimitations.</i></p> <p><u>La position en marche normale : rappel de 2C1.4</u> <u>La position pour tourner à droite :</u> - sur voie non matérialisée, - avec voie de décélération.</p> <p><u>La position pour tourner à gauche :</u> - sur chaussée à 2 sens à 2 ou 4 voies, - sur chaussée à 2 sens à 3 voies, - sur une chaussée en sens unique - en présence d'une voie de stockage</p>	
<p>2) Savoir se placer en fonction de la direction choisie avec ou sans changement de voie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour franchir et aller tout droit (rappel) - pour tourner à droite - pour tourner à gauche 	<p><i>Rappel sur la notion d'indices</i> <i>Détection des panneaux, marques</i> <i>Application du régime de priorité</i></p> <p>Précautions à prendre avant le placement : communication avec les usagers, allure, position sur voie, regard explorateur</p>	<p>Code de la conduite : C7 et C8</p>
<p>Validation : L'élève doit être capable, au cours d'un trajet d'au moins 10 minutes, de se placer correctement, dans la voie dans laquelle il doit circuler au moins 2 fois en marche normale, 2 fois pour tourner à droite et 3 fois pour tourner à gauche. Aucune erreur tolérée sur la prise d'information et sur la position sur la chaussée.</p>		

2P4

Rechercher les indices utiles pour franchir les différents types d'intersections et y changer de direction

COMMENTAIRES :

Cet objectif est la suite logique des objectifs : 2C1 : connaître et comprendre les principales règles de circulation ainsi que la signalisation, 2C3 : rechercher les indices utiles, 2P1 : tenir compte des autres usagers et de la signalisation, 2P2 : adapter sa vitesse aux situations et 2P3 : recherche d'indices pour se placer sur la chaussée. Dorénavant, l'élève peut apprendre à franchir les différents types d'intersection et y changer de direction, selon le principe : « chacun son tour ». Il a appris que les intersections sont des endroits particulièrement dangereux parce que les trajectoires des véhicules s'y rencontrent. Cependant, il doit aussi avoir compris que le respect de ces règles ne suffit pas pour que les intersections soient toujours franchies ou que l'on puisse y changer de direction sans risque : des précautions doivent être prises, en particulier si la visibilité est réduite, et aussi parce qu'il n'est pas toujours facile d'estimer exactement la vitesse d'un véhicule qui aborde l'intersection.

On rappellera qu'il existe des "obligations de céder le passage" mais qu'il n'existe pas de "droit de passer". La priorité n'est pas un droit absolu.

<i>Conditions : en voiture le trafic étant relativement faible.</i>		
<i>Savoir-faire : savoir détecter les indices pertinents et en tenir compte lors du franchissement des diverses intersections</i>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Savoir franchir les intersections, dans diverses situations, en tenant compte de la visibilité et de la présence d'autres usagers	<i>Rappel sur les comportements à tenir pour franchir toutes les intersections ou y tourner.</i>	Code de la conduite : C7 et C8
2. Connaître les règles spécifiques relatives aux tournants à droite et savoir les appliquer	<i>Rappel : cas général : schéma de l'abord du tournant à droite Cas particuliers.</i>	
3. Connaître les règles spécifiques relatives aux tournants à gauche et savoir les appliquer	<i>Rappel : cas général : schéma de l'abord du tournant à gauche Cas particuliers.</i>	
Validation : L'élève doit être capable au cours d'un trajet d'au moins quinze minutes : de franchir au moins 3 intersections, dont une avec le signal "stop" et de changer de direction vers la gauche et vers la droite au moins 3 fois sans prendre de risques en tenant compte de la présence réelle ou éventuelle d'autres usagers venant de gauche ou de droite, Aucune erreur ou hésitation dangereuse ne sera admise.		

Rechercher les indices utiles pour s'insérer dans un carrefour à sens giratoire et le quitter.

COMMENTAIRES :

D'une manière générale, les carrefours à sens giratoire représentent des zones où les conducteurs doivent mettre en œuvre simultanément et rapidement :

- **des connaissances**, notamment comprendre les autres usagers et anticiper sur leurs comportements futurs
- **des habiletés** notamment savoir observer, ajuster l'allure à la situation et savoir avertir judicieusement les autres usagers
- **un savoir être**, notamment faire **le choix** de la vitesse à adapter, des avertissements à donner et des actions à mener pour ne pas gêner, surprendre et être surpris

Dès la deuxième étape, le franchissement des carrefours à sens giratoire même peu complexes oblige à réaliser une synthèse de ce que l'élève a appris ; c'est un bon révélateur de son degré d'assimilation et de sa capacité d'enchaînement de toutes ces exigences.

<p><u>Conditions</u> : en voiture le trafic étant relativement faible. <u>Savoir-faire</u> : savoir détecter les indices pertinents pour aborder et franchir en toute sécurité les carrefours à sens giratoire.</p>		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
<p>A l'approche d'un carrefour à sens giratoire</p> <p>1. Savoir se placer en fonction de la direction choisie.</p> <p>2. Savoir se placer dans l'anneau circulaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour aller tout droit, - pour tourner à droite, - pour tourner à gauche, <p>3. Savoir quitter l'anneau circulaire</p>	<p><i>Rappel 2C5</i></p> <p>La position sur la chaussée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - cas général - cas particulier - cas particuliers <p><u>Les autres cas particuliers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les véhicules encombrants, - le conducteur cherche une direction. <p><i>Rappel :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Le contrôle des angles morts (où et quand)</i> - <i>Le clignotant (quand)</i> 	<p>Code de la conduite : C8</p>
<p>Validation :</p> <p>L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'aborder des carrefours à sens giratoire et de les franchir, en marche normale au moins 2 fois - d'y changer de direction vers la gauche et vers la droite au moins 3 fois dans chaque cas sans prendre de risques en tenant compte de la présence réelle ou éventuelle d'autres usagers venant de gauche ou de droite, <p>Aucune erreur ou hésitation dangereuse ne sera admise.</p>		

INSERR



L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA DEUXIÈME ÉTAPE

L'élève conduit pendant 20 minutes ⁽¹⁾ environ sur un parcours varié offrant la possibilité de vérifier son comportement notamment aux intersections.

L'itinéraire doit comporter au moins :

- DEUX intersections avec priorité à droite,
- DEUX intersections avec STOP,
- DEUX intersections avec CEDEZ le PASSAGE,
- TROIS intersections avec feux tricolores,
- TROIS carrefours à sens giratoire simples,

Au cours du franchissement des intersections, l'enseignant doit prévoir au moins :

- TROIS changements de direction à droite,
- TROIS changements de direction à gauche,

Parmi les changements de direction, trois d'entre eux **au moins**, doivent obliger à des changement de voie et à choisir sa position sur la chaussée.

Pour la traversée des carrefours à sens giratoire, les sorties devraient se faire autant que possible dans des directions différentes.

L'élève conduit à allure normale sur un parcours comportant un trajet en agglomération et un trajet hors agglomération. Le formateur organise cette épreuve dans une circulation relativement fluide.

L'évaluation de synthèse doit être considérée comme satisfaisante si l'élève :

- tient compte de la signalisation rencontrée,
- maintient des distances de sécurité suffisantes tant à l'avant du véhicule, que latérales,
- choisit la voie de circulation convenable en fonction de la direction choisie

Aucune vitesse inadaptée ou en excès n'est admise.

On tolérera au plus **deux** hésitations lors des changements de direction.

Remarque générale

Concernant l'ordre de présentation des objectifs de l'étape 2 ; nous sommes bien conscients que le parcours idéal n'existe pas à proximité de la plupart des écoles de conduite et même s'il existe, il y a probablement des heures, des jours ou des périodes de l'année où la densité du trafic interdit de s'y aventurer avec certains élèves. Il **appartient** donc à l'enseignant qui a une parfaite connaissance de son environnement, d'établir un itinéraire de conduite proche de celui proposé ci-dessous.

Un parcours d'apprentissage idéal, balisé de difficultés croissantes, consisterait en un trajet d'abord rectiligne puis légèrement courbe suivi du franchissement de plusieurs intersections sans changer de direction. En poursuivant notre itinéraire on devrait pouvoir franchir d'autres intersections avec changement de direction à droite pour commencer puis à gauche. Cette route virtuelle pourrait se prolonger en considérant plusieurs voies de circulation à l'approche des intersections rencontrées.

C'est cette progressivité dans la difficulté et donc dans la formation correspondante qui semble la plus naturelle.

Toutefois, pour ne pas nous répéter dans ce qui suit, nous avons volontairement adopté un découpage des objectifs dont la description pourrait faire penser à une démarche contraire à celle suggérée dans le parcours virtuel ci-dessus.

Il faut alors comprendre que les objectifs 2P2 et 2P3 doivent être travaillés d'abord en ligne droite puis avec des intersections sans avoir à changer de direction. Il faut ensuite reprendre en partie le travail effectué dans 2P2 et 2P3 lorsque l'on aborde 2P4 et aussi 2P5.

2P5 réalise une synthèse de tout ce qui a été appris par l'élève depuis le début de sa formation. On veillera toutefois à la configuration des lieux qui ne doit pas être trop complexe et à n'emprunter que des carrefours à sens giratoire simples pour ce niveau d'étape 2.

Résultats de l'évaluation de synthèse

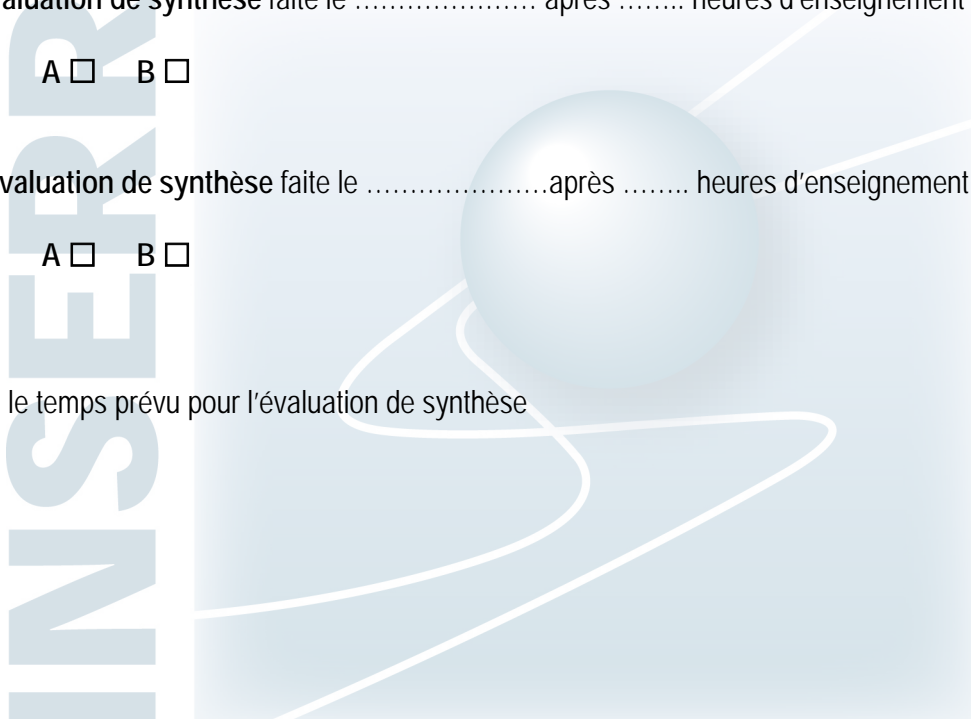
Première évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

Deuxième évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

(1) Y compris le temps prévu pour l'évaluation de synthèse



QUESTIONS

SAVOIR Étape 2C1-2P1-2P2-2P3-2P4-2P5

1) Qu'est-ce qu'une route à grande circulation ? Comment peut-on la reconnaître ?

Réponse : une route classée "à grande circulation" est une route qui assure la continuité d'un itinéraire à fort trafic. Cette route peut être nationale ou départementale. Les règles de circulation y sont particulières. « Je circule sur une telle route lorsque je vois le panneau constitué d'un carré jaune placé sur pointe. »

2) Quel est le régime de priorité d'une intersection de routes sans signalisation ?

Réponse : dans une intersection sans signalisation tout véhicule doit laisser passer le véhicule qui arrive à sa droite quelle que soit sa catégorie

3) Quels sont les véhicules dits "prioritaires" ?

Réponse : les véhicules classés prioritaires sont les voitures de police, de gendarmerie ou des douanes, les véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances des services SAMU et SMUR. Pour bénéficier de la priorité de passage tous ces véhicules doivent être en service et actionner leurs avertisseurs spéciaux.

4) Pourquoi ne doit-on pas s'engager dans une intersection encombrée ?

Réponse : s'engager dans une intersection encombrée ne permet pas d'aller plus vite. De plus je risque de gêner d'autres voitures circulant dans d'autres sens et dont le dégagement permettrait parfois de résorber l'embouteillage.

5) Un feu jaune clignotant peut-il remplacer le feu vert ? Pourquoi ?

Réponse : oui car dans des carrefours complexes et sur certaines voies où la circulation est très réduite cette disposition facilite la fluidité du trafic en permettant une rotation plus rapide du cycle vert- jaune – rouge

6) Quel doit être le comportement du conducteur à l'approche du feu vert ?

Réponse : à l'approche d'un feu vert je contrôle les véhicules qui me suivent ; je réduis mon allure pour avoir le temps, juste avant de franchir l'intersection, d'observer la circulation dans les rues adjacentes dont le feu tricolore est au rouge.

7) Quel doit être le comportement du conducteur à l'approche du feu rouge ?

Réponse : à l'approche d'un feu rouge je contrôle les véhicules qui me suivent, si un véhicule me suit de près je fais des appels lumineux avec les feux stop et je ralentis pour m'arrêter à l'aplomb du signal, ou à la ligne d'effet des feux ou suffisamment loin d'un véhicule déjà arrêté.

8) Quel doit être le comportement du conducteur à l'approche du feu jaune clignotant ?

Réponse : à l'approche d'un feu jaune clignotant j'observe le régime de priorité que je dois appliquer, les véhicules qui me suivent et je passe en appliquant la règle de passage en vigueur.

9) Un feu jaune clignotant indique toujours le régime "cédez le passage à droite", vrai ou faux ?

Réponse : faux, si le feu jaune est seul ou associé à un panneau de signalisation il signifie que je dois redoubler de vigilance à cet endroit. Si le feu jaune est dans un groupe de feux je tiens compte de la signalisation par panneau si elle existe, sinon c'est la règle de priorité à droite.

10) Qu'est-ce qu'une onde verte ?

Réponse : dans certaines agglomérations et sur certaines voies qui le permettent une série de feux de circulation qui se succèdent sont régulés pour que les feux passent au vert successivement de telle sorte qu'un conducteur qui franchit le premier feu au vert et qui circule à la vitesse conseillée (ou à 50 Km/h) ne rencontre que des feux verts sur toute la longueur de la voie.

11) Qu'appelle-t-on voie réservée aux véhicules lents et quel est le comportement à tenir ?

Réponse : sur des routes à forte pente et pour éviter que des véhicules qui circulent lentement du fait de leur faible puissance ou de leur chargement, gênent la progression des autres véhicules, une voie est aménagée à cet effet. Si ma vitesse est inférieure ou égale à 60 Km/h je suis obligé d'emprunter cette voie. Sinon je circule sur les autres voies. Si plusieurs véhicules lents se suivent sur cette voie, je contrôle qu'aucun usager ne déboîte subitement pour en dépasser un autre.

12) Quelles sont les significations de la forme et de la couleur des panneaux ?

Réponse : les panneaux triangulaires annoncent un danger, les panneaux ronds sont des panneaux d'interdiction s'ils sont à fond blanc bordé de rouge ou d'obligation s'ils sont à fond bleu. Les panneaux carrés donnent des indications utiles pour la conduite (à fond bleu) ou utiles pour le confort du conducteur (à fond blanc). Les panneaux rectangulaires ou en forme de flèche, à fond vert, blanc ou bleu donnent des indications de direction.

13) En France, environ un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 17% des tués ; ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection. Pourquoi ?

Réponse : généralement tout conducteur qui aborde une intersection réduit sa vitesse : soit il désire changer de direction, soit instinctivement il réduit son allure même si son comportement est peu respectueux des règles de circulation. Dans ces conditions, si un accident se produit à vitesse modérée sa gravité est plus faible que dans le cas d'un choc frontal (où les vitesses s'ajoutent), ou d'un choc en pleine vitesse contre un obstacle fixe.

14) Qu'est-ce qu'un excès de vitesse ? Donnez des exemples.

Réponse : c'est le dépassement de la vitesse maximale autorisée à l'endroit où l'on circule. Exemples : circuler à 80 Km/h, en agglomération sur une grande avenue déserte limitée à 70km/h, constitue un excès de vitesse ; l'excès de vitesse pour un conducteur débutant commence à partir de 110 Km/h sur autoroute.

15) En règle générale, il faut ralentir en présence des panneaux de forme triangulaire. Vrai ou Faux ? Pourquoi ?

Réponse : les panneaux de forme triangulaire annoncent un danger plus ou moins proche selon que je circule en ville ou en rase campagne. Quelle que soit la nature du danger je dois ralentir pour éventuellement passer à allure réduite ou pour avoir le temps d'observer la zone dangereuse et stopper mon véhicule sur une courte distance si nécessaire.

16) Sur une route la visibilité est égale à 70 mètres. Quelle est la vitesse adaptée à la sécurité ?

Réponse : puisque la visibilité est d'environ 70 mètres je dois pouvoir stopper mon véhicule sur cette distance au plus. Sur route sèche et en circulant à 80 Km/h il me faut environ 64 m pour m'arrêter. La vitesse maximale adaptée est donc de 80 Km/h.

SAVOIR Étape 2C2-2P1-2P2-2P3-2P4-2P5

1) Quelles sont les grandes catégories d'indices ?

Réponse : on distingue 2 catégories d'indices. Les indices à caractères formels, c'est à dire ceux qui ont une forme (étymologiquement), mis en place pour apporter au conducteur les indications dont il doit connaître la signification. Les autres indices, à caractères informels permettent de prévoir des situations particulières sans en connaître ni la teneur, ni le niveau.

2) Pourquoi est-il important de relever des indices et d'en connaître la signification ?

Réponse : ce sont les indices qui apportent au conducteur les informations nécessaires au comportement à adopter.

3) Indiquez deux indices résultant d'indications informelles et portant sur l'environnement, les autres usagers, la voiture conduite, le conducteur.

Réponse : en fonction du choix de l'élève, on attendra, pour chaque thème, 2 réponses parmi les suivantes :

Indices relatifs aux autres usagers :

- piétons, enfant ou âgé, (qui regarde ou ne regarde pas dans notre direction)
- cycliste ou cyclomotoriste ou piéton gêné par la pluie,
- circulation à une allure anormalement réduite,
- type et chargement du véhicule (moto légère ou lourde, voiture de tourisme ou de sport, poids lourd... ou voiturette)

Indices relatifs à l'environnement :

Nature et qualité du revêtement de la chaussée :

- bruit du roulement des pneus, aspect brillant, présence de boue, de nids de poules, de gravillons, nombreuses traces de freinage...;
- tracé et intersections prévisibles grâce aux arbres, aux poteaux, aux interruptions d'immeubles, de murs, de haies, ou aux voitures qui tournent ou ralentissent devant nous, ou encore qui débouchent sur les côtés;

Géométrie de la route :

- largeur, montée, descente, visibilité, accotements...;
- conditions météorologiques : pluie, neige, brouillard, verglas...;

Indices relatifs à la voiture :

Bruits divers, vibrations notamment du volant, odeurs, fumées...;

Indices relatifs au conducteur lui-même :

Maux de tête, crispations douloureuses du cou et des épaules, désir fréquent de changer de position, impression que les autres conduisent mal et sont énervants, picotements des yeux, besoin de se gratter la tête ou de se masser la nuque, impression d'être serré dans ses vêtements.

4) Indiquez deux indices à caractère "formels" portant sur la voiture et qui peuvent alerter le conducteur :

Réponse : fonctionnement du clignotant, des feux "stop" ou des feux de détresse

- immatriculation locale ou étrangère,
- signalisations particulières (conducteurs novices, véhicules dits "prioritaires"...)
- tableau de bord et allumage des témoins d'alerte ou de danger
- appels de phares, circulation feux allumés...

SAVOIR Étape 2C3-2P2

1) Quelle est la signification d'une zone d'incertitude ? Donnez quelques exemples.

Réponse : la zone d'incertitude d'un véhicule ou d'un usager que j'aperçois est constituée de l'espace dans lequel il peut se déplacer durant le temps où je ne peux réagir à ce brusque déplacement.

La zone d'incertitude d'un piéton est réduite mais l'entoure puisqu'il peut reculer brusquement. La zone latérale d'incertitude d'un tramway est nulle. Celle d'un motocycliste est plus réduite que celle d'un cycliste.

2) Quelle est la signification d'une zone de danger potentiel ? Donnez quelques exemples.

Réponse : c'est la zone d'où peut provenir un autre usager ou véhicule et que le conducteur ne perçoit pas à cause d'un manque de visibilité : sommet de côte, virage sans visibilité, intersection sans visibilité, espace situé devant un véhicule de grandes dimensions et qui masque la visibilité

3) Quelle est la signification de la surface des contraintes ? Donnez quelques exemples.

Réponse : c'est l'espace situé devant le conducteur et dans lequel celui-ci ne peut ni arrêter son véhicule ni changer de direction si un obstacle ou un usager se présente brusquement.
Pour éviter toute collision il faut que la surface des contraintes n'empiète jamais avec les zones d'incertitude ou de danger potentiels.

SAVOIR Étape 2C4-2P5

1) Quelle est la différence entre un rond point et un carrefour à sens giratoire. Quels en sont les risques ?

Réponse : un rond-point est une intersection dont le centre est parfois aménagé (arbre, poteau, statue...) mais dont les règles de franchissement sont celles de la priorité à droite s'il n'y a aucune signalisation ou celle donnée par les panneaux ou les feux. Dans un carrefour à sens giratoire annoncé par une signalisation spécifique, les autres usagers ne peuvent venir que de gauche et je dois toujours leur céder le passage.

2) Quelles sont les particularités des carrefours à sens giratoire et quels sont les risques qui en découlent ?

Réponse : les usagers ne peuvent venir que de gauche et je dois leur céder le passage. Parmi les risques on a notamment celui de ne pas voir un conducteur déjà engagé, ou de rencontrer un véhicule qui dépasse et se rabat brusquement pour sortir du carrefour en "coupant" la route au conducteur qui continue tout droit dans l'anneau.

3) Pour aller tout droit dans un carrefour à sens giratoire, comment doit-on se placer sur l'anneau circulaire ?

Réponse : pour aller tout droit je me place sur la voie de droite et j'utilise le clignotant droit pour signaler mon intention de sortir.

4) Sur l'anneau circulaire d'un carrefour à sens giratoire, pour tourner à droite, comment doit-on se placer ?

Réponse : pour tourner à droite dans le carrefour, je me place sur la voie de droite et j'utilise le clignotant en entrant dans le carrefour et en le maintenant allumé pour signaler mon intention de sortir.

5) Sur l'anneau circulaire d'un carrefour à sens giratoire, dans quelles situations de conduite particulières il est préférable de rester sur la voie de droite ? Pourquoi ?

Réponse : si je ne connais pas les lieux ou si je n'ai pas bien observé la signalisation ou si j'hésite sur l'itinéraire à suivre je reste sur la voie de droite ce qui me permet de sortir plus facilement, dès que j'aperçois la route à suivre, sans couper la file de voitures que j'aurais à ma droite si j'occupais une autre place dans l'anneau.

6) Quelles sont les précautions à prendre pour quitter un carrefour à sens giratoire ?

Réponse : pour quitter un carrefour à sens giratoire je dois signaler mon intention de tourner à droite : les usagers qui me suivent comprendront alors que je vais ralentir et ceux qui me voient arriver et attendent pour s'engager vont pouvoir le faire en toute sécurité.

SAVOIR Étape 2C5

I – ALCOOL

1) Qu'appelle-t-on "taux d'alcoolémie" ?

Réponse : l'alcoolémie est la présence d'alcool dans le sang. Le taux d'alcoolémie correspond au nombre de grammes d'alcool pur par litre de sang ou de milligrammes d'alcool par litre d'air expiré.

2) Pourquoi consomme-t-on de l'alcool ?

Réponse : pour une large part, la consommation d'alcool vient d'habitudes sociales : on boit un verre entre amis, on arrose un événement heureux, parce que l'alcool facilite les relations et contribue à "mettre de l'ambiance". Ce qu'on recherche ainsi c'est un des effets de l'alcool sur l'organisme, considéré comme agréable : l'euphorie. On est plein de bonnes sensations...

3) Quelle est l'influence de l'alcoolémie sur la perception ?

Sur la précision des gestes ? Sur la prise de risques ?

Réponse : le conducteur surestime ses possibilités, et en même temps, sous estime le danger. Ce qui l'amène sans qu'il s'en rende compte, à prendre des risques qu'il éviterait d'habitude (dépassements dangereux, vitesse excessive dans les virages,...). Dans le même temps, l'alcool absorbé modifie ses capacités d'analyse, la promptitude et la précision de ses gestes ce qui augmente son temps de réaction et diminue l'efficacité de ses actions. En plus le champ de vision latéral est rétréci et le conducteur ne voit plus ce qui se passe sur les côtés. Son appréciation des distances et des vitesses est faussée.

4) Quelle est l'influence de l'alcoolémie chez les conducteurs ?

Réponse : la précision des gestes et les habitudes perceptives sont particulièrement détériorées par l'intoxication alcoolique...

5) Prendre du café, ou du sucre, ou du chocolat, ou de l'aspirine diminue-t-il les effets de l'alcool ?

Réponse : Non. Il n'existe pas de "contre-poison".

6) Dans un verre alcoolisé servi dans un bar, la quantité d'alcool pur est-elle toujours la même ? Justifiez votre réponse.

Réponse : oui. Quelque soit le verre servi (vin, bière, whisky, pastis...), dans 1 verre nous avons : 10 grammes d'alcool pur. Par exemple : un verre de bière de 25 cl à 5% d'alcool pur = un verre de vin de 12,5 cl à 10% d'alcool pur = un verre de whisky de 3 cl à 40% d'alcool pur, etc. C'est une question de volume, donc attention aux verres servis à la maison ou à l'occasion d'une réunion entre amis !...

7) Pour une même quantité d'alcool absorbée, le taux d'alcoolémie et les effets de l'alcool peuvent-ils varier chez les conducteurs ?

Réponse : le taux d'alcoolémie peut varier en fonction des individus et des circonstances. Il sera plus bas s'il est absorbé au cours d'un repas. Il varie selon le poids et le sexe. Il est supérieur chez les personnes maigres et chez la femme par rapport à l'homme. Les effets sont aussi variables suivant l'état de santé, la fatigue, la prise de drogues ou de médicaments, l'habitude de boire.

8) Combien de temps le taux d'alcoolémie met-il à redescendre ?

Réponse : le pic d'alcoolémie est rapidement atteint (une heure après l'absorption dans la plupart des cas); le retour à une alcoolémie zéro est beaucoup plus lent. Selon les individus, la diminution de l'alcoolémie se situe entre 0,10g et 0,30g par heure. On peut également dire, avec certaines réserves qu'on élimine, en moyenne, un verre par heure, soit 0,20g. Ce qui signifie qu'un sujet ayant bu 4 verres en 1 heure devrait attendre 5 heures pour reprendre le volant avec une alcoolémie proche de zéro.

9) Une nouvelle consommation d'alcool vient-elle s'ajouter au taux d'alcoolémie déjà existant ?

Réponse : oui, une nouvelle consommation s'ajoute au taux d'alcoolémie déjà existant.

Analysez l'exemple d'un homme qui boit l'équivalent de 6 verres (3 apéritifs + 1 demie bouteille de vin) au repas de midi (entre 12 et 13 heures), puis 2 apéritifs à 18 heures avant de se rendre à une invitation à dîner (entre 20 et 21 heures) où il consommera de nouveau l'équivalent de 6 verres (2 apéritifs + 1 demie bouteille de vin + 1 digestif).

Quelle sera l'évolution approximative de son taux d'alcoolémie à : 14h, 18h, 19h, 20h et 22h ?

Un verre = 0,20 g par litre de sang. Une heure après l'absorption et en supposant que cet homme élimine 1 verre par heure, l'évolution approximative de son d'alcoolémie sera la suivante :

A 14 H le taux sera de $0,20 \times 6 = 1,20$ g. A à 18 H le taux sera de $1,20 - (0,20 \times 4) = 0,40$ g. A 19 H le taux sera de $(0,40 - 0,20) + (0,20 \times 2) = 0,60$ g. A 20 H le taux sera de $0,60 - 0,20 = 0,40$ g. A 22 H le taux sera de $0,20 \times 6 = 1,20$ g.

10) Dans quels cas les contrôles de l'alcoolémie sont-ils pratiqués ? Sont-ils toujours obligatoires ?

Réponse : ils peuvent être pratiqués à tout moment, pour le conducteur d'un véhicule ou l'accompagnateur d'un élève conducteur :

- ils sont obligatoires en cas de délits (accident corporel, homicides ou blessures involontaires, délit de fuite, refus d'obtempérer, en cas d'infractions entraînant la suspension du permis de conduire,...) et en cas d'infractions relatives à la vitesse, au port du casque ou de la ceinture de sécurité.
- ils sont aléatoires et facultatifs sur réquisition du procureur de la république, à l'initiative des policiers ou des gendarmes ou en cas d'accident matériel.

11) Quels sont les différents types d'infractions relatives à l'alcool ? Quelles sont les sanctions ?

Réponse : l'infraction "légale" commence à partir de 0,50 g/l de sang, et jusqu'à 0,79g/l. Elle constitue une contravention de 4^{ème} classe (amende) et entraîne un retrait de 3 points.

Une infraction plus grave débute à 0,80 g/l : en cas de présomption, elle fait l'objet d'une rétention immédiate du permis de conduire pendant 72 heures. Dans ce délai, en cas de confirmation, le préfet prononce une suspension de 6 mois. Cette infraction constitue un délit : des sanctions importantes sont prévues (forte amende, prison, suspension du permis de conduire, et annulation obligatoire en cas de récidive) plus un retrait de 6 points.

II – MÉDICAMENTS

12) Existe t'il des médicaments qui peuvent nuire à la conduite ?

Réponse : certains médicaments peuvent produire des effets incompatibles avec la conduite. Ce sont en particulier les stimulants, les tranquillisants et les somnifères dont l'action se prolonge souvent bien au-delà du réveil et se fait encore sentir le matin sur le conducteur qui en a pris la veille au soir.

13) Comment reconnaît-on ces médicaments ?

Réponse : depuis 1999, un pictogramme figurant sur l'emballage permet de les reconnaître.

14) Existe-t-il d'autres produits qui ont des effets sur la vigilance ?

Réponse : d'autres produits industriels sont susceptibles d'avoir des effets non négligeables sur la vigilance et modifient les capacités d'analyse. Ce sont les solvants (white spirit, trichloréthylène, alcools,...), certains insecticides utilisés à forte concentration en milieu agricole, l'oxyde de carbone, certains gaz ayant des effets anesthésiants.

III – LES DROGUES

15) Quels sont les risques de certaines drogues ou de certains médicaments associés avec l'alcool ?

Réponse : l'association de certains médicaments dits euphorisants avec l'alcool augmente dangereusement l'effet néfaste de ce dernier. De très nombreux médicaments (en particulier les tranquillisants) peuvent interférer avec l'alcool et peuvent entraîner :

- une modification du métabolisme de l'alcool par le médicament ou du médicament par l'alcool (si par exemple, l'élimination de l'alcool ou du médicament est ralentie, leurs effets se prolongeront plus longtemps),
- une synergie entre deux effets augmente en particulier le risque de somnolence, et de ce fait, d'accident.

SAVOIR Étape 2C6-2P1-2P2-2P3-2P4-2P5

1) En ville quel comportement adopter si on circule le long d'une file de voitures en stationnement ?
Pourquoi ?

Réponse : autant que possible je circule en m'écartant de la file de voitures en stationnement ce qui me permet de mieux voir un piéton qui déciderait de traverser et de moins risquer d'accrocher une portière qui serait ouverte inopinément par un occupant d'une des voitures stationnées.

2) Quels dangers présentent un groupe de piétons qui traversent la chaussée ?

Réponse : en général dans un groupe de piétons qui traversent, les premiers ont évalué le danger de la traversée en observant la circulation mais les derniers du groupe suivent sans regarder alors que les autres véhicules se sont rapprochés.

3) Citez deux raisons pour lesquelles un "deux-roues" peut surprendre un automobiliste ?

Réponse : les "deux-roues" surprennent parce qu'ils ont des capacités d'accélération très supérieures aux automobiles, ils peuvent changer de direction très rapidement surtout si leur vitesse n'est pas très grande, ils sont difficiles à repérer car ils se faufilent entre les voitures...

4) Quel comportement adopter avant de dépasser un véhicule encombrant ?

Réponse : Les véhicules encombrants progressent souvent lentement, mais ils cachent la visibilité de la route au conducteur qui veut dépasser. Il faut se tenir assez loin avant d'entreprendre le dépassement, ce qui augmente à la fois la visibilité et permet de bien évaluer la longueur du véhicule. La nuit, faire toujours un appel lumineux pour avertir le conducteur de notre intention.

5) Citez quelques particularités liées aux véhicules encombrants

Réponse : l'absence de visibilité vers l'avant,

- la vitesse lente qui incite les autres conducteurs au dépassement.
- en zone de montagne ou sur les routes étroites et sinueuses l'énerverment des autres automobilistes qui "piétinent " et peuvent prendre des risques dans des tentatives de dépassement.
- un véhicule encombrant va souvent se déporter à gauche pour tourner à droite dans une intersection étroite.

6) Quel comportement adopter en présence d'un véhicule d'intervention d'urgence dont on entend les avertisseurs spéciaux mais qu'on ne voit pas ?

Réponse :

- se serrer à droite le plus possible puis essayer de localiser le véhicule.
- parfois accélérer si on perçoit devant soi une entrée de parking ou une place d'évitement
- ne pas s'engager dans une intersection.

INSERR



OBJECTIF GÉNÉRAL :

Comprendre l'influence des lois de la dynamique, les règles spécifiques aux différentes manœuvres et savoir les mettre en œuvre en circulation.

COMMENTAIRES :

Le risque et la prise de risque des différents usagers ont une importance primordiale dans les accidents de la route.

Dans cette étape, l'enseignant accordera une attention particulière à l'attitude et au comportement de l'apprenant dans des situations où la vitesse doit être adaptée et respectée.

		Objectifs
Partie Connaissances Durée estimée 7 H	3C1	Comprendre que tout véhicule en mouvement est soumis à des lois de la dynamique qui influencent le comportement routier de tous les véhicules
	3C2	Savoir comment évaluer les distances et les vitesses
	3C3	Comprendre les règles concernant le croisement et le dépassement
	3C4	Connaître la signalisation et comprendre les règles concernant l'arrêt et le stationnement.
	3C5	Connaître la signalisation et comprendre les règles concernant les virages
	3C6	Connaître les effets de la fatigue et ses risques sur la conduite
Partie Pratique Durée estimée 9 H	3P1	Rechercher les indices utiles pour maintenir les distances de sécurité et savoir croiser
	3P2	Rechercher les indices utiles pour tenir compte du poids et du gabarit de la voiture
	3P3	Rechercher les indices utiles pour savoir s'arrêter ou stationner
	3P4	Rechercher les indices utiles pour savoir passer les virages
	3P5	Rechercher les indices utiles pour savoir dépasser et être dépassé
		Évaluation de synthèse

INSERR



Comprendre que tout véhicule en mouvement est soumis à des lois de la dynamique

COMMENTAIRES :

De trop nombreux automobilistes sous estiment la distance nécessaire pour arrêter une voiture en mouvement. Ils ignorent comment le conducteur traite les informations qu'il perçoit, et donc l'existence du temps de réaction ainsi que le fait que la distance de freinage augmente comme le carré de la vitesse. La connaissance de ces réalités, jointe à la capacité d'évaluer une distance à l'avant de la voiture, incitent à conserver devant soi le « coussin d'espace » qui permet de s'arrêter avant l'obstacle.

A l'occasion des explications concernant les distances d'arrêt, on insistera sur le fait que le regard doit être porté vers l'avant à une distance d'autant plus grande qu'on roule plus vite.

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir : prendre conscience de la complexité du traitement de l'information et avoir des notions sur les lois physiques incontournables que tout conducteur subit dans un véhicule.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Connaître les différentes lois physiques qui s'exercent sur le véhicule</p> <p>En fonction des vitesses pratiquées :</p>	<p>Le centre de gravité Energie cinétique du véhicule L'énergie cinétique des occupants Force centrifuge</p>	Code de la conduite : C10
<p>2. Connaître la distance parcourue pendant le temps de réaction</p>	<p>Définition du temps de réaction Le temps de réaction simple Le temps de réaction complexe La durée du temps de réaction et les facteurs qui l'influencent Calcul rapide et analyse de la distance parcourue en mètres par seconde à : - 30 km/h, - 50 km/h, - 90 Km/h et 130 Km/h.</p>	
<p>3. Avoir des notions sur les facteurs qui influencent la distance de freinage</p>	<p>Définition de l'adhérence : - les conditions d'adhérence, - le coefficient d'adhérence. Définition de la distance de freinage Analyse des facteurs de la distance de freinage (influence du coefficient d'adhérence et de la vitesse). Comportement du conducteur.</p>	Code de la conduite : F4
<p>4. Connaître la distance d'arrêt</p>	<p>Définition de la distance d'arrêt Calcul rapide et analyse de la distance d'arrêt en mètres à : - 30 km/h, - 50 km/h,</p>	

	- 90 Km/h et 130 Km/h. Comportement du conducteur.	
--	---	--

Validation :

L'élève doit être capable de répondre correctement à 8 questions sur 10.
Temps accordé : 10 minutes.

INSERR



Savoir comment évaluer les distances et les vitesses

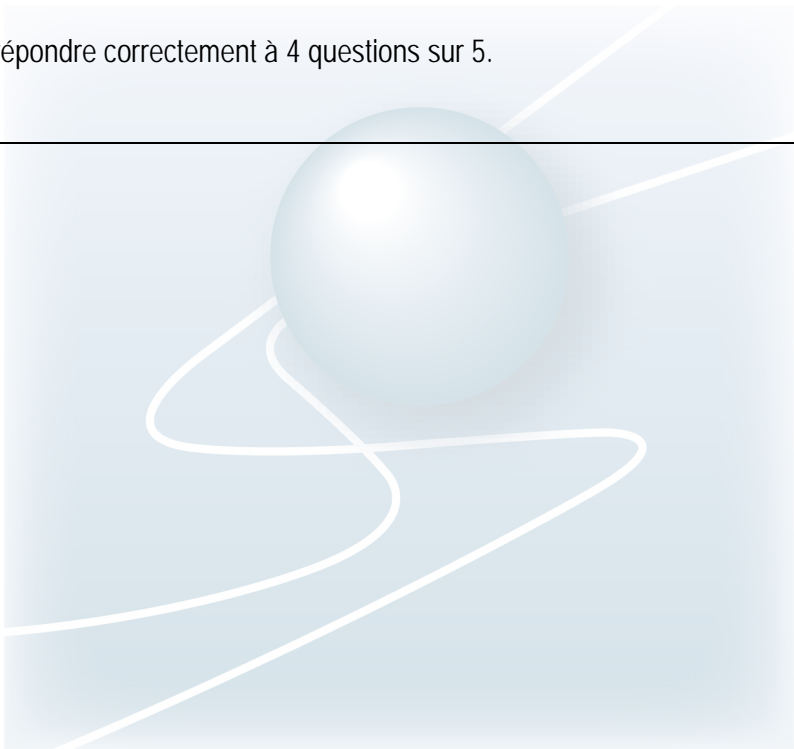
COMMENTAIRES :

Cette aptitude sera développée à de nombreuses occasions, au cours de l'apprentissage et par la suite. Elle a déjà été partiellement acquise pendant l'étape 2 dans les situations d'approche et de franchissement des intersections. Il s'agit maintenant d'apprendre à évaluer aussi exactement que possible les distances et les vitesses dans toutes les situations. Il faut que l'élève comprenne l'importance et la difficulté de ces évaluations pour appréhender en sécurité les conditions normales de la circulation. Il doit être conscient de ses limites pour réaliser, avec précision, ces évaluations dans le cadre d'une activité en mouvement. Ces évaluations concernent : la vitesse des autres véhicules, la vitesse du véhicule conduit, la relation entre sa vitesse et celle des autres. On indiquera, à l'occasion, les différences de capacités d'accélération, de vitesse et de freinage entre divers types de véhicules.

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir</u> : connaître les différents moyens d'évaluer les distances et les vitesses		
Sous-objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les indices permettant d'évaluer les distances	<p><u>Les indices</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le marquage longitudinal discontinu (rappel) - la signalisation avancée des dangers (rappel) - le balisage des passages à niveau - les délinéateurs (rappel) - les supports d'éclairage public ou de télécommunications <p><u>Les techniques d'évaluation</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - conversion de la vitesse en m/s (rappel) - évaluation de la distance parcourue en 1 seconde avec l'aide d'un repère - technique du balayage du regard pour l'évaluation des distances latérales 	<ul style="list-style-type: none"> - Balise J10 - Balise J6
2. Avoir des notions sur les indices permettant d'évaluer notre propre vitesse et celle des autres usagers	<p>L'indicateur de vitesse</p> <p>Le compte-tours</p> <p>La vitesse de défilement du paysage</p> <p>Les bruits du moteur, du roulement de la voiture, du sifflement de l'air.</p> <p>Le temps nécessaire pour parcourir une distance clairement établie en fonction du relief et de la sinuosité du parcours</p> <p>Les différents types de véhicules et leurs capacités d'accélération</p> <p>La vitesse de rapprochement du véhicule qui suit, ou que l'on croise</p> <p>La vitesse d'éloignement du véhicule suivi</p>	La notice d'utilisation du véhicule

<p>3. Avoir des notions sur les causes d'erreur dans l'appréciation des distances, de sa propre vitesse et de la vitesse des autres véhicules</p>	<p>Visibilité réduite Intoxications (alcool, médicaments,...) Fatigue, vigilance, monotonie Inexpérience Problèmes de la vue (rappel) Inattention Habitude du trajet Confort du véhicule (tactile et sonore) Ignorance des indices ou des techniques permettant d'apprécier les distances Rétroviseurs bombés à vision déformée Allure excessive d'un véhicule selon son type (<i>Ex</i>: cyclomoteur « trafiqué ») Véhicule venant de face</p>	<p>Le code de la conduite : - Chapitres : D4, D5, D6, D9, D11 - Chapitres A1 et A3 - Chapitres A2, A7 - Chapitre D13 - Chapitre A9 - Chapitre A4 Chapitre B7</p>
<p>Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 5. Temps accordé : 5 minutes.</p>		

INSERR



Comprendre les règles concernant le croisement et le dépassement

COMMENTAIRES :

Cet objectif concerne les connaissances relatives à la signalisation et à la réglementation sur les croisements et les dépassements. L'élève doit connaître la signalisation et comprendre l'intérêt de ces règles.

Lors d'un dépassement, les élèves ignorent souvent la distance qu'ils vont parcourir et le temps qu'ils vont passer sur la voie réservée à la circulation en sens inverse.

Le calcul simplifié de cette distance et de ce temps à différentes allures peut les aider à prendre conscience de la distance libre à disposer pour dépasser en sécurité sur les chaussées à double sens de circulation.

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir</u> : connaître les règles et ses limites		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Etre conscient des risques en cas de collision Comprendre la réglementation concernant les croisements : 2. Savoir où et comment s'effectuent les croisements	Rapport "vitesse et violence du choc" Les différents types de choc (frontal, latéral,...) et leurs conséquences (nombre d'accidents corporels et de tués) <u>Règle générale</u> : comportement à tenir <u>Règles particulières</u> : comportement à tenir selon les situations : - si la chaussée est rétrécie - si la chaussée est encombrée - si les véhicules sont encombrants - avec les autobus en agglomération - avec les véhicules d'intervention d'urgence - si la route est à forte déclivité En fonction de la signalisation : - le croisement sur la chaussée - le croisement à l'intersection (obj. 2P4)	Le bilan annuel Sécurité Routière Code de la route - Article R 413-17 - Articles R 414-1 à R 414-3 - Feu tricolore KR 11 et Panneaux C 18-B 15 et K 10
3. Connaître les croisements à risques	Les différents cas (piétons, cyclistes, animaux...) - Comportement à tenir	- Article R 413-17

<p>4. Avoir des notions sur la distance parcourue à gauche de la chaussée lors d'un dépassement</p>	<p>Calcul de la distance parcourue du véhicule effectuant le dépassement. Calcul du temps nécessaire à la voiture qui dépasse pour reprendre cette distance. Calcul de la distance parcourue sur la gauche de la chaussée par la voiture qui dépasse.</p>	
<p>5. Connaître les précautions à prendre avant le dépassement et les comprendre</p>	<p><u>Avant de dépasser</u> Etude des comportements à tenir en fonction :</p> <p>DE LA SIGNALISATION :</p> <ul style="list-style-type: none"> - verticale : rappel objectif 2C1, - horizontale : rappel objectif 2C1 <p>DU TYPE DE CHAUSSEE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à double sens et plus de 2 voies, - à sens unique et plus de 2 voies. <p>DE LA VISIBILITE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en suivant un autre usager, - près d'un virage ou sommet de côte, - des conditions atmosphériques. <p>DES LIEUX :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à proximité des intersections, - à proximité des passages à niveau, - à proximité des passages pour piétons. <p>DES AUTRES USAGERS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la distance libre vers l'avant, - l'intervalle à prévoir pour se rabattre, - le positionnement des usagers venant de l'arrière, - l'analyse du comportement de l'usager à dépasser, - les avertissements, - dépasser ou renoncer... <p><u>Pour dépasser</u> Analyse des distances latérales de sécurité à laisser en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de la vitesse pratiquée, - de l'état de la chaussée, - des conditions atmosphériques, - des diverses catégories d'usagers, - des turbulences de l'air. 	<p>Le code de la route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Panneaux B3, B3a, B31, B34 et B34a - Articles R 414-4 à R 414-16 - Article R 412-24

INSERR

<p>6. Connaître les précautions à prendre pendant le dépassement et les comprendre</p> <p>7. Connaître les précautions à prendre après le dépassement et les comprendre</p> <p>8. Connaître les cas particuliers</p>	<p><u>Pour être dépassé</u> Les comportements à tenir : - le maintien de l'allure, - la position sur la chaussée.</p> <p><u>Après avoir dépassé</u> La sortie des zones abritées (sortie de tunnels ou de forêts, fin de dépassement des véhicules encombrants) Le choix du moment pour se rabattre</p> <p>Le dépassement par la droite. Le dépassement des véhicules sur rails. Cas où il faut ralentir pour dépasser. Cas où il faut faciliter le dépassement</p>	<p>Code de la route idem</p> <p>Code de la route idem</p>
<p>Validation L'élève doit être capable de répondre correctement à 8 questions sur 10. Temps accordé : 10 minutes (15 minutes si calcul).</p>		

3C4

Connaître la signalisation et comprendre les règles concernant l'arrêt et le stationnement

COMMENTAIRES :

Un véhicule à l'arrêt ou en stationnement peut être gênant ou dangereux.

C'est pourquoi des précautions doivent être prises avant de s'arrêter ; c'est l'objet des prescriptions qui réglementent l'arrêt et le stationnement. L'élève doit connaître la signalisation et comprendre les règles.

<u>Conditions</u> : en salle. Objectif 3P3		
<u>Savoir</u> : connaître les règles et savoir les appliquer afin de préserver la sécurité de tous les usagers		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre la différence entre l'arrêt et le stationnement	Définition des termes "arrêt" et "stationnement".	Le code de la route : - Articles R 110-1 et R 110-2 - Articles R 412-49 et R 417-9 - Article R 412-49
2. Comprendre la réglementation concernant l'arrêt et le stationnement	<u>1. Règle générale</u> (ne pas gêner) <u>2. Règles particulières</u> En agglomération : - sur les chaussées à double sens, - sur les chaussées à sens unique. Hors agglomération : - cas général, - cas particulier (stationnement à gauche) Les sanctions	- Articles R 417-1 à R 417-13 Le code de la conduite : - Chapitre C 4
3. Connaître les interdictions signalées concernant l'arrêt et/ou le stationnement	Les interdictions permanentes : - la signalisation verticale, - le marquage au sol. Les interdictions non permanentes : - la signalisation verticale, - le marquage au sol (zone bleue) Les panonceaux complémentaires Les panonceaux d'application Le début des interdictions de zone La fin des interdictions de zone Le stationnement abusif L'arrêt et le stationnement gênants L'arrêt et le stationnement dangereux	- Panneaux B6a1, B6d-B31, B39 - Arrêté du 24.11.67 (article 8) - Panneaux B6a2 et B6a3 - Arrêté du 24.11.67 (article 8) - Panonceaux type M6a à M6e - Panonceaux type M8 - Panneaux B6b1 à B6b5 - Panneaux B50a à B50e

<p>4. Connaître les interdictions non signalées concernant l'arrêt et/ou le stationnement</p> <p>5. Connaître les signalisations indiquant les emplacements réservés et les autres indices permettant de les détecter</p>	<p>La signalisation verticale et horizontale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de direction vers les parcs, - d'indication des parcs, - d'indication des installations utiles. <p>Les autres indices (espaces dans une file de véhicules, pot d'échappement qui fume, clignotant qui fonctionne,...)</p>	<p>Code de la route Idem</p> <p>Le code de la conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Panneau D 32a - Panneaux C 1a à C 1e - Panneaux CE 1 à CE 5
<p>Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 6. Temps accordé : 6 minutes</p>		

INSERR

3C5

Connaître la signalisation et comprendre les règles concernant les virages

COMMENTAIRES :

Cet objectif concerne les connaissances relatives à la signalisation et à la réglementation sur les virages. L'élève doit connaître la signalisation et comprendre l'intérêt de ces règles.

En outre, les élèves ignorent souvent que leur véhicule (et eux-mêmes) subit les effets de forces invisibles qu'on appelle "les lois physiques" (voir objectif 3C1).

Une approche simplifiée de l'influence conjuguée de la force centrifuge, du profil en travers de la chaussée, et du freinage sur la tenue de route du véhicule peut les aider à prendre conscience du risque.

N'oublions pas que les conducteurs novices sont souvent impliqués dans des accidents dus à des sorties de route en virage.

<i>Conditions : en salle. Objectif 3C1 et 3P4</i>		
<i>Savoir : comprendre l'intérêt de la signalisation et les risques encourus lors de la prise de virage</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Comprendre la différence entre virer et tourner</p>	Définition des termes "virage" et "tournant".	Le code de la route : - Panneaux A 1a à A 1d
<p>2. Connaître et comprendre la réglementation concernant les virages</p>	<p>La signalisation avancée objectif 2C1 Les marques objectif 2C1 Les panonceaux objectif 2C1 La signalisation de position Les règles de circulation concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la vitesse, objectif 2C3 - l'arrêt et le stationnement 3C4, - le dépassement 3C3 	<ul style="list-style-type: none"> - Panonceaux types M 1 et M 2 - Balises J 1 et J 4 - Article R 412-49 et R 417-9
<p>3. Comprendre l'influence des lois physiques sur la tenue de route dans les virages</p>	<p>Tenue de route objectif 1C5 Force centrifuge objectif 3C1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rayon du virage, - carré de la vitesse, - transfert de masse, - transfert du centre de gravité. <p>Profil en travers de la chaussée. Freinage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - transfert de masse, - transfert du centre de gravité. <p>Interactions "force centrifuge - profil en travers - freinage" et conséquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur l'adhérence, - sur le comportement dynamique du véhicule (neutre, survireur, sous-vireur) - sur les risques (dérobades, dérapages, accidents) 	Code de la conduite C 11

<p>4. Savoir comment adapter l'allure et la trajectoire dans les virages</p>	<p>Étude sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la position sur la chaussée - la position des mains sur le volant - la direction du regard - la trajectoire - l'allure, <p>dans les différentes phases d'un virage :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Avant le virage</u> ou phase d'entrée (zone de freinage) 2. <u>En abordant le virage</u> ou phase de découverte (reprise vitesse constante) 3 <u>Pendant le virage</u> ou phase de sollicitation (maintien vitesse constante) 4. <u>A la sortie du virage</u> ou phase de reprise de stabilité (accélération progressive) <p>Cas particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le virage en descente (phase de découverte = maintien de la zone de freinage) - les virages successifs (position sur la chaussée à la sortie d'un virage à gauche suivi d'un virage à droite) 	
<p>Validation L'élève doit être capable de répondre : correctement à 3 questions sur 4. Temps accordé : 4 minutes</p>		

3C6

Connaître les effets de la fatigue et ses risques sur la conduite

COMMENTAIRES :

Le thème « fatigue et vigilance » intervient à tout moment dans la vie du conducteur. Il est important de comprendre les risques liés à la fatigue et à une baisse de vigilance.

A ce stade, l'élève doit acquérir des connaissances lui permettant de prendre conscience des effets et des risques liés à la fatigue. Il comprendra au travers de cet objectif l'importance d'être à l'écoute de son corps et d'en tenir compte lors de ses nombreux et futurs déplacements.

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir</u> : prendre conscience de la gravité des effets liés à la fatigue.		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre que les conducteurs fatigués sont plus exposés aux risques d'accident	- Statistiques - la vigilance, - la fatigue. - l'attention Les signes annonciateurs de la fatigue.	▪ Bilan annuel ▪ REAGIR
2. Connaître les effets de la fatigue sur le conducteur	Influence de la fatigue : - sur le comportement du conducteur - chez les conducteurs débutants - sur les accidents	Code de la conduite A2. Dossier thématique Sécurité Routière : Conduite automobile, vigilance et médicaments (Professeur Georges Lagier)
3. Comprendre l'influence de la monotonie sur la vigilance	Influence des conditions de conduite sur la fatigue.	
4. Comprendre l'influence de la fatigue sur le sommeil		
5. Connaître les solutions à apporter	Les solutions	
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 5 ; on tolérera une réponse incomplète. Temps accordé : 5 minutes		

OBJECTIF GÉNÉRAL***Circuler dans des conditions normales sur route et en agglomération*****COMMENTAIRES :**

L'élève a automatisé la manipulation des commandes de la voiture, il connaît les principales règles de circulation, sait choisir la position sur la chaussée et franchir différents types d'intersection.

Il va devoir maintenant devenir autonome. La prise de responsabilité va s'opérer dans des conditions normales de circulation. **Sa recherche d'information et ses reconnaissances d'indices s'effectuant plus rapidement, il va continuer à apprendre à observer et à se décider.**

En agglomération et hors agglomération, l'élève perçoit de nombreuses informations. Il doit discerner les indices utiles parmi une grande quantité d'informations de moindre intérêt. Son niveau de compétence doit lui permettre de s'adapter aux situations normales.

Certaines des situations rencontrées seront plus ou moins conflictuelles sans être difficiles et l'enseignant doit être sensible à son attitude face aux autres usagers de la route.

L'élève en troisième étape manque d'expérience, il sous-estime souvent les risques car la conduite lui semble facile. Il a tendance à rouler trop vite, à ne pas ralentir suffisamment, à rejeter la faute sur les autres et à relâcher son attention.

L'enseignant doit s'assurer que l'élève tout au long de cette étape continue à apprendre à respecter les règles, les autres usagers et anticipe les difficultés rencontrées.

PROGRESSION	
Séquences	Objectifs
3P1	Rechercher les indices utiles pour maintenir les distances de sécurité et savoir croiser
3P2	Rechercher les indices utiles pour tenir compte du poids et du gabarit de la voiture
3P3	Rechercher les indices utiles pour savoir s'arrêter ou stationner
3P4	Rechercher les indices utiles pour savoir passer les virages
3P5	Rechercher les indices utiles pour savoir dépasser et être dépassé

INSERR



Rechercher les indices utiles pour maintenir les distances de sécurité et savoir croiser

COMMENTAIRES :

Cet objectif est lié à l'objectif « connaissances » dont il est une des applications en situation réelle.

Avoir la bonne position sur la chaussée c'est choisir la bonne voie, et c'est aussi se tenir à bonne distance des autres usagers. En ne s'approchant jamais trop des autres, on conserve un "coussin d'espace" qui laisse le temps de modifier l'allure ou la trajectoire en cas de surprise : on se donne ainsi le temps de réagir si l'autre freine ou fait un écart. Ce coussin d'espace dépend en permanence de la surface des contraintes et des zones d'incertitude. L'élève comprendra l'importance du "coussin d'espace", mais il est évident que cette notion doit être souvent rappelée par la suite dans diverses situations.

<i>Conditions : en voiture, le trafic s'effectuant dans des conditions normales sur route, en agglomération et dans les rues étroites. Objectif 3C1 et 3C2.</i> <i>Savoir-faire : prendre conscience de l'importance de conserver un coussin d'espace.</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Etre conscient des risques en cas de non-respect des distances de sécurité	Rappel - Notions sur la surface des contraintes et sur les zones d'incertitude selon les types d'usagers - Les distances de sécurité (définition)	Code de la conduite C6 Le bilan annuel Sécurité routière
2. Savoir maintenir des distances de sécurité latérales selon les situations abordées et savoir croiser	<u>Les distances latérales de sécurité</u> En longeant une file de voitures en stationnement, Selon les diverses catégories d'usagers, Selon la nature des croisements (rappel) Analyse de la tâche et justification : 1. Prévoir le point de croisement 2. Contrôler et adapter l'allure 3. Balayer l'environnement du regard 4. Appliquer les règles de circulation	
3. Savoir maintenir des distances de sécurité longitudinales vers l'avant à différentes allures	Rappel Relation entre "distance parcourue pendant le temps de réaction" (rappel) et "distance de sécurité". Justification de la "distance de sécurité à maintenir" (distance parcourue en 2 secondes) par rapport à la "distance de sécurité théorique" (distance parcourue en 1 seconde). Rappel des cas particuliers : - longueur du véhicule > 7 mètres - selon la signalisation Indices et techniques pour évaluer les distances Analyse de la tâche et justification : 1. Regarder loin pour prévoir 2. Calculer la distance de sécurité 3. Rechercher les indices (distances) 4. Ralentir, ou accélérer, ou maintenir l'allure	Code de la route : Article R 412-12 Code de la conduite : C6 Code de la route : Idem - Panneau B 17

<p>4. Savoir maintenir des distances de sécurité longitudinales vers l'arrière à différentes allures</p> <p>5. Savoir maintenir un coussin d'espace dans toutes les situations à différentes allures</p>	<p>Comportements successifs à observer pour inciter l'usager qui suit à respecter les distances de sécurité</p> <p>Analyse de la tâche et justification</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Observer l'usager qui suit de près 2. Accélérer légèrement si possible 3. Augmenter la distance de sécurité vers l'avant 4. Faire clignoter les feux stop sans ralentir 5. Se laisser dépasser 	<p>Le code de la conduite F11</p>
<p>Validation :</p> <p>L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur un parcours de 15 minutes en agglomération et hors agglomération, de laisser une distance de sécurité correspondant à la distance parcourue pendant 2 secondes. En 2 occasions seulement et en agglomération, la distance de sécurité pourra être inférieure à la distance parcourue pendant 2 secondes sans être inférieure à la distance parcourue pendant une seconde. - D'adopter un comportement sécuritaire lorsque les distances longitudinales vers l'arrière ne sont pas maintenues - De croiser les autres usagers en laissant une distance latérale suffisante et en respectant les règles de circulation applicables aux diverses situations. <p>Aucune erreur tolérée.</p>		

Rechercher les indices utiles pour tenir compte du poids et du gabarit de la voiture

COMMENTAIRES :

Depuis le début de la formation, l'élève tient compte progressivement du gabarit de son véhicule dans les situations relativement "faciles". Maintenant, il doit apprendre à gérer ce gabarit avec précision dans des passages étroits pour aborder des situations de plus en plus "difficiles". De plus, il doit tenir compte du poids de son véhicule. Peu à peu, l'élève peut circuler, en marche avant, dans des rues ou dans des zones étroites ou encombrées.

<p><u>Conditions</u> : en voiture, le trafic étant normal sur route et en agglomération dans des rues étroites. Objectif 3C1.</p> <p><u>Savoir-faire</u> : prendre conscience des difficultés liées au gabarit et au poids de son véhicule.</p>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Savoir tenir compte du poids du véhicule en circulation et du gabarit en manœuvrant en marche avant</p>	<p><u>Circulation dans des rues étroites ou dans des zones encombrées</u> Analyse de la tâche et justification en fonction des situations abordées <u>Marche avant en épi (gauche et droite)</u> Analyse de la tâche et justification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler, avertir et se placer 2. Céder le passage 3. Régler l'allure lente 4. Engager l'avant de la voiture 5. Surveiller le passage avant extérieur 6. Surveiller le passage de la roue arrière intérieure 7. Aligner la voiture et les roues 8. Immobiliser le véhicule 	<p>La notice d'utilisation du véhicule et carte grise (dimension, PV, PTAC, PTRAC...)</p> <p>Code de la route : Article R 417-1</p>
	<p>2. Savoir tenir compte du gabarit du véhicule en manœuvrant en marche arrière</p>	<p><u>Sortie d'un épi en marche arrière (gauche et droite)</u> Analyse de la tâche et justification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler et avertir 2. Céder le passage 3. Régler l'allure lente 4. Engager l'arrière de la voiture 5. Surveiller le déport avant 6. Surveiller le passage de la roue arrière intérieure 7. Aligner la voiture 8. Contrôler, avertir et repartir
<p>Validation : L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de se garer en épi, en marche avant, 2 fois de suite, en surveillant la trajectoire des roues arrière et sans s'approcher de moins de 0,50 m des voitures en stationnement ou de piquets préalablement installés. - de sortir d'un arrêt en épi, en marche arrière, en toute sécurité avec utilisation éventuelle du rétroviseur droit. - de circuler, en marche avant, dans 3 passages étroits au moins, en utilisant les rétroviseurs extérieurs si nécessaire pour assurer la sécurité. <p>Aucune erreur tolérée sur l'observation de l'environnement. Dans tous les cas, une distance latérale inférieure à 0,50 m est tolérée si les contrôles et l'allure sont adaptés à la sécurité.</p> <p>Le temps pour la réalisation des exercices sera fixé par le formateur.</p>		

3P3

Rechercher les indices pour savoir s'arrêter ou stationner

COMMENTAIRES :

Au début, lors des premiers exercices, on pourra donner quelques repères pour aider l'élève à se situer dans l'espace. On lui demande surtout de manœuvrer en sécurité, c'est à dire de diriger son regard du côté du risque et d'avertir les autres usagers de ses intentions suffisamment tôt.

Au-delà des manœuvres proprement dites, l'élève doit apprendre à détecter les emplacements réservés et à identifier les règles à respecter. Il prend toutes les précautions pour s'arrêter et quitter un stationnement en toute sécurité (ne pas gêner, ne pas surprendre).

Conditions : en voiture, le trafic s'effectuant dans des conditions normales sur route et en agglomération.
Objectif connaissances 3C4.

Savoir-faire : savoir arrêter ou stationner son véhicule en toute sécurité.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre l'intérêt de se ranger, de préférence en marche arrière, dans diverses manœuvres	Rappel objectif 3C4 En marche avant et en marche arrière : - les avantages - les inconvénients	
2. Savoir détecter les emplacements prévus pour le stationnement ou l'arrêt	Rappel : La signalisation Les autres indices Analyse de la tâche et justification	
3. Savoir s'arrêter pour effectuer diverses manœuvres à gauche et à droite	Analyse de la tâche et justification : 1. Contrôler 2. Avertir 3. Placer le véhicule 4. Respecter les règles (rappel)	
4. Savoir se ranger en épi, à gauche et à droite, en marche arrière	Analyse de la tâche et justification : 1. Céder le passage 2. Régler l'allure lente 3. Engager l'arrière de la voiture 4. Surveiller le déport avant et le porte à faux 5. Aligner la voiture et les roues 6. Immobiliser le véhicule	Code de la conduite : C3
5. Savoir quitter un arrêt ou un stationnement en agglomération	Analyse de la tâche et justification : 1. Contrôler 2. Céder le passage éventuellement 3. Avertir 4. Régler l'allure lente 5. Contrôler en vision directe 6. S'insérer rapidement	
6. Savoir se ranger en créneau, à gauche et à droite, en marche arrière	Analyse de la tâche et justification - en palier, - en descente,	Code de la conduite : C 3

<p>7. Savoir se ranger en bataille, à gauche et à droite, en marche arrière</p> <p>8. Savoir s'arrêter et stationner hors agglomération</p> <p>9. Savoir quitter un arrêt ou un stationnement hors agglomération</p>	<p>- en côte.</p> <p>Analyse de la tâche et justification</p> <p>Analyse de la tâche et justification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Détecter les indices 2. Contrôler 3. Avertir 4. Ralentir (utilisation éventuelle de la voie de décélération) 5. Se ranger 6. Immobiliser le véhicule <p>Analyse de la tâche et justification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler 2. Céder le passage éventuellement 3. Avertir 4. s'insérer rapidement (utilisation éventuelle de la voie d'insertion) 	
<p>Validation :</p> <p>L'élève doit être capable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans une agglomération, alors que les emplacements libres ne sont pas nombreux, de s'arrêter pour ranger sa voiture au moins une fois en épi, en bataille, dans un créneau à gauche et à droite de la chaussée. - hors agglomération, de se placer sur un accotement stable ou sur un parc en utilisant, au mieux, les possibilités de décélération offertes par la structure de la route. 		

3P4

Rechercher les indices pour savoir passer les virages

COMMENTAIRES :

L'élève doit apprendre à lire la route (signalisation, profil) et à en tenir compte notamment lors de la prise de virage.

D'autres notions devront être aussi comprises notamment : visibilité, état du revêtement et profil en travers (chaussée plate ou bombée, virage plus ou moins relevé). On rappellera aussi l'importance de la direction du regard et celle de la position sur la chaussée (avant, pendant et à la sortie du virage).

Conditions : en voiture, le trafic s'effectuant dans des conditions normales sur route sinueuse en plaine comme en montagne. Objectif connaissances 3C5 et 3C1

Savoir-faire : savoir rechercher l'information pertinente, adapter son allure et choisir une bonne trajectoire pour une meilleure sécurité lors de la prise de virage

Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Savoir détecter les virages et savoir évaluer les difficultés qu'ils présentent</p> <p>2. Savoir adapter allure et trajectoire pour prendre un virage</p>	<p>Les indices :</p> <ul style="list-style-type: none"> - signalisation (rappel), - profil en travers de la chaussée, - visibilité et rayon de la courbe, - présence d'autres usagers. <p>Analyse de la tâche et justification en fonction des situations rencontrées</p> <p>Analyse de la tâche et justification (rappel)</p> <p><u>Avant (phase d'entrée)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler, 2. Placer le véhicule, 3. Ralentir et Rétrograder, 4. Diriger le regard, 5. Placer les mains. <p><u>En abordant (phase de découverte)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Accélérer légèrement, 2. Diriger le regard (vers la sortie). <p><u>Pendant (phase de sollicitation)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maintenir l'accélération constante, 2. Diriger le regard. <p><u>A la sortie (phase de reprise de stabilité)</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diriger le regard, 2. Accélérer progressivement, 3. Placer le véhicule. 	

Validation :

L'élève doit être capable au cours d'un trajet d'au moins 15 minutes :

- de circuler sur une route sinueuse en adaptant correctement l'allure et la position du véhicule sur la chaussée en fonction des virages rencontrés.

Une erreur tolérée sur une détection tardive d'un virage ou sur un placement inapproprié.

Aucune erreur sur l'allure inadaptée.

Rechercher les indices pour savoir dépasser et être dépassé

COMMENTAIRES :

Le dépassement présente de graves dangers. La décision de dépasser implique la prise en compte de nombreux éléments d'une situation en évolution rapide. Cette décision suppose en particulier une appréciation exacte : des distances et des vitesses, de la capacité d'accélération du véhicule, de l'utilité de rétrograder avant d'effectuer un dépassement, des turbulences de l'air dues à la circulation des poids lourds ou des véhicules encombrants, de l'importance des zones d'incertitude relatives à certaines catégories d'usagers, et des conséquences du vent latéral à la fin des zones abritées sur la tenue de route.

De plus, l'élève doit savoir se laisser dépasser ainsi que savoir renoncer à dépasser.

<p><u>Conditions</u> : en voiture, le trafic s'effectuant dans des conditions normales en agglomération et sur route. Objectif 3C3</p> <p><u>Savoir-faire</u> : savoir effectuer plusieurs manœuvres de dépassement sur route à sens unique et à double sens et savoir adopter un comportement sécuritaire lorsque l'on est sur le point d'être dépassé.</p>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Etre conscient des risques liés au dépassement	Importance de la visibilité (rappel) Types de véhicules à dépasser et particularités Vitesse et violence du choc (rappel)	Code de la conduite : C 5
2. Savoir détecter les indices et préparer un dépassement ou y renoncer	Analyse de la tâche et justification (rappel) : 1. Contrôler vers l'avant 2. Prévoir le retour à droite 3. Contrôler vers l'arrière 4. Avertir (clignotant) 5. S'assurer que l'usager a compris 6. Avertir éventuellement (usage des avertisseurs sonores ou lumineux) Entreprendre le dépassement ou y renoncer.	
3. Savoir effectuer un dépassement	Analyse de la tâche et justification (rappel) : 1. Rétrograder éventuellement, 2. Déboîter par une oblique allongée, 3. Accélérer franchement, 4. Maintenir une distance de sécurité	
4. Savoir terminer un dépassement	Analyse de la tâche et justification (rappel) : 1. Maintenir plus fermement le volant, 2. Regarder dans le rétro intérieur, 3. Se rabattre par une oblique allongée	
5. Savoir être dépassé	Analyse de la tâche et justification Cas général (rappel) : 1. Serrer à droite, 2. Garder la même allure	

	Cas particuliers (rappel) : 1. Ralentir, et éventuellement, 2. S'arrêter ou se garer	
Validation : L'élève doit être capable sur un trajet d'au moins 15 minutes : <ul style="list-style-type: none">- de prendre la décision de dépasser ou de renoncer à dépasser. Une erreur tolérée portant sur le fait de ne pas dépasser lorsque c'est possible,- de prendre toutes les précautions nécessaires, avant, pendant et après un dépassement. Aucune erreur tolérée.- d'utiliser convenablement les possibilités d'accélération du véhicule ainsi que les divers rapports de la boîte de vitesses. Une erreur tolérée.		

INSERR



L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA TROISIÈME ÉTAPE

L'élève doit conduire pendant environ 25 minutes ⁽¹⁾ sur un parcours varié en et hors agglomération.

Il doit, avant le départ, choisir son itinéraire au moyen d'une carte.

Il doit commenter sa conduite.

L'évaluation est considérée comme convenable si l'élève :

- effectue au minimum une manœuvre de dépassement en prenant toutes les précautions de sécurité qui s'imposent ;
- roule au maximum de la vitesse autorisée dès qu'il en a la possibilité (nous devons être attentifs à son adaptation d'allure et à sa prise de risque) ;
- effectue un créneau et un rangement en bataille entre deux véhicules seul et sans aide du formateur (on tolérera dans la manœuvre une reprise).
- respecte les distances de sécurité latérales (1m en agglomération et 1,50 m hors agglomération) et longitudinales (2 secondes) ;
- fait montre d'une attitude positive par rapport aux autres en toutes circonstances.

Résultats de l'évaluation de synthèse

Première évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

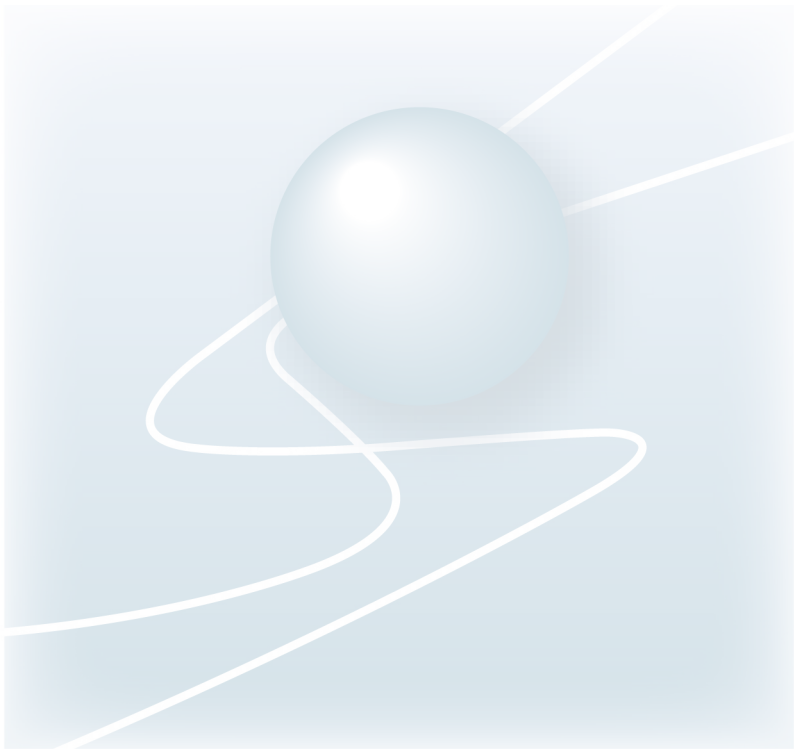
Résultat : A B

Deuxième évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

⁽¹⁾ Y compris le temps prévu pour l'évaluation de synthèse

INSERR



QUESTIONS

SAVOIR Étape 3C1-3P2-3P3-3P4-3P5

I – LE TEMPS DE RÉACTION

1) Qu'est-ce que le temps de réaction ?

Réponse : c'est le temps de latence qui s'écoule entre la perception d'une donnée et l'action à mettre en oeuvre.

2) Comment se comporte le véhicule pendant le temps de réaction ?

Réponse : il continue sa marche sans aucune modification ni d'allure ni de trajectoire

3) Quelle est, en moyenne, la durée du temps de réaction ?

Réponse : elle est de 1 seconde.

4) Quels sont les facteurs qui augmentent la durée du temps de réaction ?

Réponse : la fatigue, la prise de médicament, l'alcool, la drogue,...

5) Quelle est, environ, la distance parcourue pendant une seconde à 50 Km/h, à 100 Km/h ?

Réponse : à 50 Km/h, il faut exactement 13,88 m (arrondis à 15 m) et à 100 Km/h il faut exactement 27,77 m (arrondis à 30m).

6) Quand la vitesse double, que devient la distance parcourue pendant le temps de réaction ?

Réponse : elle est multipliée par 2. Exemple : à 50 Km/h on parcourt en 1 seconde environ 15 mètres alors qu'à 100 Km/h on parcourt environ 30 mètres.

II – L'ADHÉRENCE

7) Qu'est-ce que l'adhérence ?

Réponse : c'est la résistance au glissement du pneumatique en contact sur le sol ; elle varie selon l'état de la chaussée, des pneumatiques et des conditions atmosphériques.

8) Quelle est la surface de contact au sol d'un véhicule ?

Réponse : les pneumatiques sont la seule surface de contact avec le sol. La surface de contact des 4 pneumatiques équivaut au format A4 d'une feuille de papier (environ 0.06 M²).

9) Pourquoi, lorsque le beau temps dure longtemps, la chaussée est-elle particulièrement glissante au début de la pluie ?

Réponse : la chaleur ne permet pas de nettoyer la chaussée, une fine pellicule de poussière s'y dépose et rend la chaussée glissante.

III – LE FREINAGE

10) Le freinage arrête-t-il la voiture immédiatement ?

Réponse : pour s'arrêter un véhicule doit « vaincre » l'énergie cinétique. Les freins transforment cette énergie en chaleur pour ralentir ou immobiliser le véhicule. Il faut donc une certaine distance pour s'arrêter.

11) Quels sont les facteurs qui déterminent la longueur de la distance de freinage ?

Réponse : le coefficient d'adhérence qui dépend de l'état de la chaussée, des pneumatiques, du gonflage, des conditions climatiques, de l'état des freins et des amortisseurs, mais surtout la vitesse.

12) Quelle est l'augmentation de la distance de freinage lorsque la chaussée est mouillée ?

Réponse : la distance est multipliée par 2.

13) Lorsque la vitesse double, la distance de freinage est multipliée par : 2, 4, 9 ou par 16 ?

Réponse : la distance de freinage est multipliée par 4.

14) Lorsque la vitesse triple, la distance de freinage est multipliée par : 2, 4, 9 ou par 16 ?

Réponse : la distance de freinage est multipliée par 9.

IV – LA DISTANCE D'ARRÊT

15) Qu'est-ce que la distance d'arrêt ?

Réponse : c'est la distance parcourue pendant le temps de réaction + la distance de freinage

16) Sur chaussée sèche, quelle est environ la distance d'arrêt à 50 Km/h, à 100 Km/h ?

Réponse : À 50 Km/h elle est égale à environ 25 m. A 100 Km/h, elle est égale à 100 m.

17) Que peut-il se passer quand on freine « à fond » ?

Réponse : Il y a un fort risque de blocage des roues ce qui a pour effet d'augmenter la distance de freinage et l'impossibilité de diriger le véhicule.

18) Comment éviter le blocage des roues ?

Réponse : le freinage doit être puissant au début et dégressif par la suite.

19) Comment doit-on utiliser le frein à main en cas de défaillance du frein principal ?

Réponse : le frein à main doit être tiré doucement et progressivement afin d'éviter le dérapage du véhicule (le frein à main n'agissant que sur deux roues).

20) L'ABS permet-il de diminuer la distance de freinage ?

Réponse : l'ABS évite aux roues de se bloquer. Il optimise le freinage sans réduire la distance de freinage. Ce type de freinage doit s'effectuer par une action continue sur la pédale de frein que l'on ne doit pas relâcher (dans le cadre d'un freinage d'urgence) au risque d'accroître cette distance.

V – LES LOIS PHYSIQUES

21) Qu'est ce que le centre de gravité et en quoi est il important pour le comportement d'une voiture ?

Réponse : c'est le point d'équilibre de la masse d'un corps et, dans notre cas de toutes les masses du véhicule. C'est le point où s'exercent toutes les forces. Ce point est déterminant pour la tenue de route. Lorsque l'on charge son véhicule sur le toit, on élève le centre de gravité et de ce fait on diminue la stabilité du véhicule.

22) Qu'est ce que l'énergie cinétique ?

Réponse : l'énergie en mouvement est appelée énergie cinétique ou « force vive ». L'énergie cinétique représente du travail emmagasiné dans un corps en mouvement. On peut aussi dire que l'énergie cinétique est la force provoquée par l'élan.

23) Qu'est ce que la force centrifuge ?

Réponse : c'est la force qui s'exerce lors de la prise de virage et qui pousse le véhicule vers l'extérieur du virage. Elle est proportionnelle au carré de la vitesse.

24) Comment faire pour diminuer les effets de la force centrifuge ?

Réponse : il faut diminuer la vitesse et augmenter le rayon de la courbe en essayant d'optimiser sa trajectoire.

25) Comment le rayon du virage peut-il influencer la force centrifuge ?

Réponse : la force centrifuge est inversement proportionnelle au rayon du virage. Si le rayon diminue, la force centrifuge augmente.

VI – LE FREIN MOTEUR

26) Qu'est-ce que le frein moteur ?

Réponse : il intervient lorsqu'on relâche la pédale d'accélérateur (il est plus ou moins puissant selon la vitesse enclenchée).

27) Quelle est l'utilité du frein moteur ?

Réponse : il permet d'économiser le frein principal.

SAVOIR Étape 3C2-3P1

1) Citez au moins 2 indices permettant au conducteur d'évaluer les distances. Indiquez les distances correspondantes à ces indices.

Réponse :

- la distance entre les lignes discontinues longitudinales largement espacées (10m),
- la distance entre les supports d'éclairage public, de télécommunications ou les délinéateurs (50m)
- la distance entre un panneau de danger et la position effective du danger (150m ou 50m)
- la distance concernant le balisage des passages à niveau (150m, 100m ou 50m)

2) Quelle est la technique d'observation à mettre en œuvre pour maintenir une distance latérale déterminée ?

Réponse : le conducteur débutant éprouve parfois des difficultés pour apprécier les distances latérales de sécurité compte tenu de son regard souvent fixe et des zones de vision floues qui l'entourent.

D'où l'intérêt d'éduquer son regard à plus de mobilité pour mieux apprécier les distances de sécurité latérales. L'application de la technique du balayage qui consiste à regarder loin, puis regarder vite l'obstacle latéral proche, puis regarder loin, permet, progressivement, de "mieux trouver la distance latérale de sécurité adaptée".

3) Citez au moins 2 indices qui permettent au conducteur d'évaluer sa propre vitesse

Réponse : le compteur de vitesse et le compte-tours

La vitesse de défilement du paysage

Les bruits du moteur, du roulement de la voiture, du sifflement de l'air.

Le temps nécessaire pour parcourir une distance clairement établie en fonction du relief et de la sinuosité du parcours.

4) Citez au moins 2 indices qui permettent au conducteur d'évaluer la vitesse des autres véhicules

Réponse : Le type du véhicule et sa capacité d'accélération et de vitesse

La vitesse de rapprochement du véhicule qui suit (regarder plusieurs fois dans les rétroviseurs) ou que l'on croise

La vitesse d'éloignement du véhicule suivi

5) La sensation de vitesse est-elle la même dans une voiture de haut de gamme ou dans une voiture de gamme moyenne ? Pourquoi ?

Réponse : non. Le confort général (sonore et tactile) d'une voiture de haut de gamme donne l'impression de rouler moins vite.

6) L'appréciation de la vitesse des véhicules venant de face ou de côté est-elle identique ? Pourquoi ?

Réponse : non. L'appréciation de la vitesse des véhicules venant de face est plus difficile car on éprouve des difficultés à avoir des repères de profondeur, alors que latéralement, on mesure plus facilement la progression des véhicules par des repères visuels.

SAVOIR Étape 3C3-3P5

I – DÉPASSEMENT

1) Quelle distance va t-on parcourir sur la partie gauche de la chaussée pour dépasser un véhicule circulant à 70 Km/h lorsque notre vitesse est limitée à 90 Km/h ? Quelle distance de visibilité faut-il prévoir ?

Réponse : pour dépasser, dans cette situation, la distance à rattraper est d'environ 60 m.

Elle comprend la distance de sécurité avant de dépasser (25m) + la longueur du véhicule dépassé (5m) + la distance de sécurité à laisser après avoir dépassé (25m) + la longueur du véhicule qui dépasse (5m).

Pour une différence de 20 Km/h, le véhicule qui dépasse reprend environ 5 m/seconde.

Pour reprendre 60 mètres, il faudra donc 10 secondes environ.

A 90 Km/h (soit 25 mètres par seconde), le véhicule qui dépasse va parcourir environ 250 mètres (25m X 10) pour effectuer la manœuvre de dépassement.

Dans ce cas là, la distance de visibilité à prévoir sur une chaussée à double sens de circulation doit être au moins égale au double soit 500 mètres. En effet, pendant la durée du dépassement, un véhicule circulant en sens inverse, à la même allure, peut parcourir la même distance.

2) Sur une chaussée à sens unique comportant plus de 2 voies, lorsqu'on conduit un véhicule ou un ensemble de plus de 7 mètres de long, peut-on dépasser en utilisant toutes les voies ?

Réponse : non. Dans ce cas le conducteur doit utiliser uniquement les 2 voies les plus à droite.

3) Sur une chaussée à double sens de circulation, peut-on suivre un autre usager qui dépasse ?

Réponse : oui, si l'usager que l'on suit ne masque pas la visibilité. Non, si l'usager que l'on suit masque la visibilité.

4) Peut-on dépasser dans une intersection à régime "cédez de passage à droite" ?

Réponse : non. Seul le dépassement des 2 roues est toléré.

5) Peut-on dépasser sur un passage à niveau non muni de barrières ou de demi-barrières ?

Réponse : non. Tout dépassement, quel qu'il soit, est interdit.

6) Peut-on dépasser plusieurs véhicules successivement avant de se rabattre ?

Réponse : oui, lorsque la distance entre les véhicules dépassés est insuffisante pour se rabattre, mais à condition que la distance libre sur la partie gauche de la chaussée soit suffisante pour effectuer la manœuvre sans danger.

7) Citez 3 cas dans lesquels il vaut mieux s'abstenir de dépasser.

Réponse : visibilité insuffisante, capacité d'accélération insuffisante, impossibilité de se rabattre...

8) Quelles sont les distances latérales à laisser pour dépasser en sécurité ? Justifiez votre réponse.

Réponse : il n'existe pas de distances latérales de sécurité imposées pour dépasser sauf pour les piétons, les 2 ou 3 roues, les animaux, les cavaliers ou les véhicules à traction animale. Dans ces cas, le conducteur doit sa distance latérale d'au moins :

- 1 mètre en agglomération,
- 1,50 mètre hors agglomération.

Dans tous les cas, c'est au conducteur d'apprécier la distance à laisser en fonction de l'état de la chaussée, des conditions atmosphériques (pluie, vent,...), des zones d'incertitude relatives à certaines catégories d'usagers et des turbulences de l'air dues à la circulation des véhicules encombrants.

9) Quel comportement doit-on adopter lorsque l'on est sur le point d'être dépassé par un autre véhicule ?

Réponse : maintenir le véhicule le plus à droite possible et garder la même allure pour ne pas fausser la manœuvre de celui qui dépasse.

10) Dans quel cas le dépassement par la droite est-il autorisé ?

Réponse : lorsque le véhicule précédent a manifesté son intention de tourner à gauche et est serré à gauche.

11) Citez 3 cas où il faut ralentir pour dépasser ?

Réponse : à l'approche : des intersections lorsque le dépassement est toléré, d'une troupe de piétons, d'un convoi à l'arrêt, des animaux, des autobus, des tramways ou des véhicules de transport d'enfants pendant la montée ou la descente des voyageurs.

II – LE CROISEMENT

12) En cas de collision entre 2 véhicules, quel est le type de collision le plus dangereux ? Le plus fréquent ?

Réponse : les collisions frontales, comme les collisions par le côté, occasionnent près d'un tué sur cinq. Les collisions frontales sont moins fréquentes, mais plus dangereuses puisqu'elles représentent 10% des accidents et 19% des tués environ contre 30% des accidents et 17% des tués pour les collisions sur le côté.

13) En règle générale, où et comment s'effectuent les croisements ? existe-t'il un cas particulier ? lequel ?

Réponse : en règle générale, le conducteur doit serrer à droite autant que le lui permet la présence d'autres usagers. Les croisements s'effectuent par la droite de la chaussée sauf, dans certains cas, ou pour tourner à gauche, les croisements dits "à l'indonésienne" s'effectuent par la gauche de la chaussée.

14) Quelles sont les règles particulières à observer lors du croisement :

- des autobus en agglomération ?
- des véhicules d'intervention d'urgence annonçant leur approche ?
- si on tracte une caravane ?

Réponse : le conducteur doit faciliter le passage aux autobus circulant en agglomération et aux véhicules d'intervention d'urgence annonçant leur approche. Lorsque l'on tracte une caravane, l'ensemble peut, facilement dépasser la longueur de 7 mètres ou la largeur de 2 mètres; dans ce cas, le conducteur doit faciliter le croisement aux autres usagers. Dans tous ces cas, le conducteur doit ralentir, se garer et au besoin s'arrêter.

SAVOIR Étape 3C4-3P3

1) Que signifie le terme arrêt ?

Réponse : c'est l'immobilisation du véhicule pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant à proximité de celui-ci.

2) Que signifie le principe "ne pas gêner" pour s'arrêter ou stationner ?

Réponse : le terme "ne pas gêner" signifie que le conducteur doit toujours placer son véhicule en dehors de la chaussée chaque fois que cela est possible. En tout état de cause, il doit toujours laisser une largeur de la chaussée permettant la circulation d'au moins une file de véhicules.

3) Quelles sont les règles générales concernant l'arrêt et le stationnement en agglomération ?

Réponse : sur les chaussées à double sens : on doit toujours stationner ou s'arrêter sur le côté droit. Sur les chaussées à sens unique : on peut stationner ou s'arrêter sur le côté droit ou sur le côté gauche.

4) Quelles sont les règles générales concernant l'arrêt et le stationnement en dehors des agglomérations ?

Réponse : on doit placer son véhicule, autant que possible, en dehors de la chaussée. Si l'accotement droit ne permet pas de dégager la chaussée, on peut le placer sur l'accotement gauche. Mais, chaque fois que le véhicule est placé sur la chaussée, on observe les mêmes règles qu'à l'intérieur des agglomérations, c'est-à-dire : sur les chaussées à double sens on doit stationner ou s'arrêter sur le côté droit de la chaussée.

5) Qu'appelle-t-on stationnement abusif ?

Réponse : c'est le fait d'abuser de l'espace routier en laissant son véhicule en stationnement plus de 7 jours consécutifs au même endroit ou au-delà d'une durée réglementée (stationnement payant ou zone bleue, par exemple). La route se partage, ce n'est pas un parc privé...

6) Citez 3 cas où l'arrêt et le stationnement gênants sont interdits simultanément.

Réponse : sur les voies réservées, devant les panneaux de signalisation si on empêche leur vision, sur les ponts. (Cf. article R 412-49 et R 417-10).

7) Citez les cas où l'arrêt et le stationnement considérés comme dangereux sont interdits.

Réponse : lorsque la visibilité est insuffisante, notamment, à proximité des intersections, des virages, des sommets de côte, des passages à niveau et dans les souterrains et tunnels routiers...

8) Citez 3 indices permettant de trouver des emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement.

Réponse : la signalisation. Les espaces libres dans une file de véhicules en stationnement. Un pot d'échappement qui fume. Un clignotant qui fonctionne. Des feux de marche arrière allumés. Un véhicule qui manœuvre...

SAVOIR Étape 3C5-3P4

1) Quelle différence existe-t-il entre un virage et un tournant ? Quelles sont les obligations supplémentaires pour prendre un tournant ?

Réponse : un virage consiste à passer des courbes plus ou moins accentuées sans quitter la route sur laquelle on se trouve. Prendre un tournant, c'est changer de direction, donc de route. Cela implique une position particulière sur la chaussée en fonction de la direction que l'on prend et du type de chaussée sur laquelle on circule, mais aussi, de mettre le clignotant.

2) Pourquoi les virages sont-ils dangereux ?

Réponse : tout objet qui tourne est soumis à une force qui le pousse vers l'extérieur de la courbe qu'il décrit. C'est la force centrifuge. C'est aussi cette force qui fait du virage sur route une manœuvre qui nécessite toujours l'attention du conducteur. En outre, certains virages disposent d'une visibilité réduite et des obstacles sont prévisibles.

3) Dans un virage, si on double la vitesse par combien est multipliée la force centrifuge ?

Réponse : si la vitesse double, la force centrifuge est multipliée par 4, car elle croît avec le carré de la vitesse.

4) **Sur quel élément, le conducteur peut-il agir efficacement pour diminuer l'action de la force centrifuge ?**
Réponse : le conducteur peut agir efficacement sur la vitesse, très peu sur le rayon du virage (en allongeant au maximum sa trajectoire) et pas du tout sur la masse de la voiture.

5) **La force centrifuge est-elle plus grande lorsque le rayon du virage augmente ?**
Réponse : non. Elle est plus petite. Elle est inversement proportionnelle au rayon du virage. Plus le rayon est petit, plus la force centrifuge est importante.

SAVOIR Étape 3C6

1) **Dans quels cas la conduite est monotone et quels en sont les risques ?**

Réponse : La conduite est monotone dans les cas suivants :

- circulation peu dense,
- paysage sans attrait,
- absence d'agglomérations,
- route droite ou autoroute,
- conduite de nuit,
- par temps de pluie,
- absence de passager,
- trajet habituel.

Quand la conduite est monotone trop longtemps, la vigilance commence à baisser. La baisse de la vigilance entraîne une somnolence qui retarde les réactions et provoque des erreurs de conduite.

2) **Citez les principaux signes qui annoncent la fatigue ?**

Réponse : crispations douloureuses du cou et des épaules, désir fréquent de changer de position, impression que les autres conduisent mal et sont énervants, picotements des yeux qui larmoient, besoin de se gratter la tête, de se masser la nuque, impression d'être serré dans ses vêtements.

3) **Quels sont les effets de la fatigue sur le comportement du conducteur ?**

Réponse : le conducteur fatigué devient nerveux, anxieux. Sa vision peut-être troublée par des illusions d'optique et des hallucinations : le conducteur prend des objets pour d'autres ou voit des objets qui n'existent pas. Ses réactions sont moins rapides et moins précises; elles sont parfois inadaptées. Il comprend moins vite et moins bien ce qu'il voit. Il ne peut plus prévoir avec autant de sûreté ce qui va ou risque de se passer. Il y a chute de la vigilance et le conducteur peut s'endormir.

4) **Pourquoi un conducteur débutant se fatigue-t-il plus rapidement que les autres ?**

Réponse : ses automatismes et ses habitudes ne sont pas encore renforcés par l'expérience. Il doit faire plus d'efforts qu'un conducteur expérimenté. La fatigue est beaucoup plus forte et vient beaucoup plus vite chez un conducteur débutant ou peu expérimenté.

5) **Quelles sont les solutions au problème de la fatigue ?**

Réponse : faire une pause de 5 à 10 minutes toutes les 2 heures, marcher et faire quelques mouvements. Assurer l'aération de la voiture. Maintenir une conversation avec les passagers. Ecouter la radio diffusant de la musique. Avoir une bonne position au volant. Bien préparer l'horaire et l'itinéraire. Partir en forme. Manger légèrement. Boire souvent des boissons non alcoolisées. Si possible, laisser le volant à un passager. Rouler lentement.

INSERR



OBJECTIF GÉNÉRAL :

Prendre conscience du rôle social du conducteur et savoir l'adapter aux différentes situations rencontrées.

COMMENTAIRES :

Cette étape doit préparer l'élève à atteindre son autonomie. Il va devoir affronter les états dégradés du système et adopter un comportement positif face à ces situations : il devra notamment partager la route et être solidaire des autres conducteurs. L'enseignant devra veiller à mener une véritable réflexion sur les attitudes et les prises de décisions qui en découlent.

Objectifs		
Partie Connaissances Durée estimée 5 H	4C1	Comprendre les particularités de la conduite sur autoroute
	4C2	Avoir des notions sur le comportement à observer lorsque la visibilité est réduite, notamment la nuit
	4C3	Avoir des notions sur la conduite en montagne et par intempéries
	4C4	Avoir des notions sur les sanctions, le comportement à observer en cas d'accident et l'assurance automobile
	4C5	Connaître les situations d'urgence et savoir anticiper les difficultés
	4C6	Prendre conscience que la route est un espace citoyen ouvert à tous
	4C7	Prendre conscience que la conduite apaisée et le respect de la règle sont la base de la sécurité
Partie Pratique Durée estimée 9 H	4P1	Découvrir les indices utiles pour conduire sur route et en agglomération; savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter
	4P2	Découvrir les indices utiles pour conduire en agglomération dans une circulation dense et savoir changer de file
	4P3	Découvrir les indices utiles pour conduire sur autoroute, savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter
	4P4	Faire l'expérience de la conduite par visibilité réduite, notamment la nuit
	4P5	Faire l'expérience de la conduite en montagne et par intempéries
Évaluation de synthèse		

INSERR



Comprendre les particularités de la conduite sur autoroute

COMMENTAIRES :

L'autoroute présente un bon niveau de sécurité, mais le conducteur doit faire face à certains risques particuliers liés à la vitesse, à la densité du trafic, à la monotonie des situations de conduite. On peut être un automobiliste expérimenté et être encore un "débutant de l'autoroute" si on y circule rarement ou depuis peu. La conduite sur autoroute exige d'autres habitudes et d'autres précautions que la conduite sur route. L'élève doit donc connaître ces particularités afin de ne pas surprendre ou être surpris.

Le savoir-faire sera traité à l'occasion de l'objectif 4P3 : " Découvrir les indices utiles pour conduire sur autoroute, savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter".

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir : comprendre que la conduite sur autoroute a des caractéristiques propres et en connaître les dangers</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les principales caractéristiques de l'autoroute	Définitions (autoroute de liaison ou de dégagement) Séparation des sens de circulation Suppression des intersections et des virages marqués Les interdictions d'accès Les différentes voies de circulation (normales, réservées, spécialisées,...)	Code de la conduite D1 Code de la route : Articles R 421-1 à R 421/9 et 2 Articles R 110-1 & R110-2
2. Etre conscient des risques liés à la conduite sur autoroute	La sécurité sur autoroute Les principaux facteurs d'accidents : - fatigue, monotonie et vigilance, - éclatement des pneumatiques, - non-respect des distances de sécurité, - intempéries (brouillard, vent,...)	Le bilan annuel sécurité routière
3. Comprendre l'intérêt de prendre certaines précautions avant de circuler sur l'autoroute	La pression des pneus. La vérification des niveaux. Le réglage des rétroviseurs. La préparation de l'itinéraire. La prévision des pauses et des étapes.	Code de la conduite D5 et D7 Le carnet d'entretien du véhicule ou la notice d'utilisation
4. Connaître les particularités de la conduite sur autoroute	<i>Rappels :</i> <i>La signalisation :</i> - de direction vers l'autoroute, - de l'entrée de l'autoroute, - des postes de péage et le comportement à tenir, <i>Utilisation des bretelles et de la voie d'insertion ou d'entrecroisement</i> <i>Le respect des voies de circulation.</i> <i>La circulation à droite.</i> <i>La bande d'arrêt d'urgence.</i>	Code la route : Articles R 412-10 et s. R 415-8 et s. R 421-3 et 4 Code de la conduite D1 Code la route : Article R 110

	<p><i>Les limitations générales de vitesse sur les autoroutes de dégagement ou de liaison (toutes situations).</i> <i>La signalisation.</i> <i>La vitesse sur la voie de gauche.</i> <i>La voie réservée aux véhicules lents.</i></p> <p>Importance des rétroviseurs et leur utilisation. Le déboîtement et le rabattement. La signalisation du vent latéral : Influence des turbulences de l'air.</p>	<p>Code la route : Articles R 413-2 et R 413-3</p> <p>Code de la conduite C6</p>
<p>4-1. Comprendre les particularités du dépassement sur autoroute,</p>	<p>Importance de regarder loin. Le freinage. Les distances de sécurité : Le changement de voie. Le comportement à observer pour le dernier véhicule d'une file.</p>	<p>Code la route : Articles R 412-24 et 25 Articles R 413-17,18 et 19</p>
<p>4-2. Comprendre le comportement à adopter lorsque la circulation s'établit en files ininterrompues,</p>	<p>Les manœuvres interdites. La signalisation des aires de repos. La signalisation et l'utilisation des postes téléphoniques de secours. Le comportement en cas de panne. La signalisation des voies de détresse.</p>	<p>Code de la route : Articles R 421-1 à R421-9</p>
<p>4-3. Savoir comment s'arrêter ou stationner,</p>	<p><i>Rappels :</i> <i>La réglementation.</i> <i>La signalisation d'avertissement.</i> <i>La présignalisation.</i> <i>La signalisation avancée.</i> <i>La signalisation de position.</i></p>	
<p>4-4. Comprendre le comportement à adopter en présence de bifurcations.</p>	<p>La signalisation des postes de péage et le comportement à tenir.</p> <p>La réglementation.</p>	
<p>4-5. Comprendre le comportement à adopter en présence d'une signalisation de sortie</p>	<p><i>Rappels</i> <i>La signalisation d'avertissement.</i> <i>La présignalisation.</i> <i>La signalisation avancée.</i> <i>L'utilisation de la voie de décélération ou d'entrecroisement.</i></p>	
<p>La sortie de l'autoroute :</p>		
<p>4-6. Comprendre qu'il est nécessaire de se réadapter à la conduite routière après un long parcours sur autoroute.</p>	<p>La réadaptation en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des diverses catégories d'usagers circulant dans les deux sens, - des limitations de vitesse et son adaptation à l'environnement, 	

<p>5. Préparer un voyage incluant un itinéraire autoroutier</p>	<ul style="list-style-type: none"> - des intersections et des différents régimes de priorité, - des impressions de lenteur. <p>Préparer le voyage école d'évaluation de synthèse de l'étape pratique 4 Conduite économique.</p>	<p>Carte routière au 1/200 000 ou 1/150 000</p>
<p>Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 8 questions sur 10. Temps accordé : 10 minutes</p>		

INSERR



4C2

Avoir des notions sur le comportement à observer lorsque la visibilité est réduite, notamment la nuit

COMMENTAIRES :

Cet objectif est à rapprocher de l'objectif 4P4 qui constitue l'application pratique de la conduite dans ces circonstances. S'il n'est pas possible de conduire, ou très peu, lorsque la visibilité est réduite et la nuit, il est indispensable que les élèves aient les connaissances suffisantes pour éviter de se placer dans des situations dangereuses, ne pas être surpris et ne pas surprendre les autres usagers.

<u>Conditions</u> : en salle.		
<u>Savoir</u> : connaître l'influence sur nos comportements de la conduite de nuit ou par visibilité réduite		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Comprendre les problèmes posés par la conduite de nuit et savoir comment y faire face.</p> <p><i>Sensibiliser sur la nécessité de voir et d'être vu.</i></p>	<p><i>Rappels</i> <i>Statistiques d'accidents la nuit et par intempéries</i> <i>Nombre d'accidents corporels, nombre de blessés et de tués.</i> <i>Les tués chez les jeunes conducteurs.</i></p> <p><i>Rappels : Les équipements lumineux, les dispositifs réfléchissants obligatoires et facultatifs</i></p> <p>Acuité visuelle et champ de vision. Visibilité réduite et risques. Le crépuscule. Détection des piétons et des cyclistes. Eblouissement. Fatigue, monotonie et sommeil. Appréciation des distances et des vitesses.</p>	<p>Le bilan annuel sécurité routière</p> <p>Code de la route : Articles R 313-1 à 313-12</p> <p>Code de la conduite : A2, A4 et D4</p> <p>Conduite Automobile et vision</p>
<p>2. En circulation, savoir comment utiliser les feux la nuit.</p>	<p><u>Sur une chaussée éclairée</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en agglomération, - hors agglomération. <p><u>Sur une chaussée non éclairée</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en ou hors agglomération sans suivre ou croiser un usager, - en croisant ou en suivant un usager, - en dépassant un usager, - en étant dépassé par un usager. <p>Les avertissements lumineux selon la configuration des lieux.</p>	<p>Code de la route : Articles R 416-1 à 416-16</p>
<p>3. Savoir comment utiliser les feux lorsque la visibilité est réduite par les intempéries de jour comme de nuit.</p>	<p>Utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des feux de croisement, - des feux avant de brouillard, - des feux arrière de brouillard. 	<p>Code de la route : Articles R 416-1 à 416-16</p>

<p>4. Savoir comment utiliser les feux à l'arrêt ou en stationnement.</p> <p>5. Savoir comment adapter sa vitesse à la distance de visibilité.</p>	<p>En agglomération non éclairée. Hors agglomération éclairée ou non éclairée</p> <p>Vitesse et distance d'arrêt : Adaptation " vitesse et visibilité " en circulant en feux de croisement ou de route ou par mauvais temps.</p>	
--	--	--

Validation :

L'élève doit être capable de répondre correctement à 6 questions sur 8, comportant obligatoirement la question 10. Temps accordé : 8 minutes.



4C3

Avoir des notions sur la conduite en montagne et par intempéries

COMMENTAIRES :

Si cela est possible, l'élève doit apprendre à conduire en montagne ou sur route sinueuse et à forte déclivité et par intempéries : objectif 4P5.

Dans tous les cas, l'élève doit au moins acquérir les connaissances qui lui permettront, par la suite, de circuler en montagne et par intempéries sans trop de risques; des aides audiovisuelles peuvent faciliter ces enseignements.

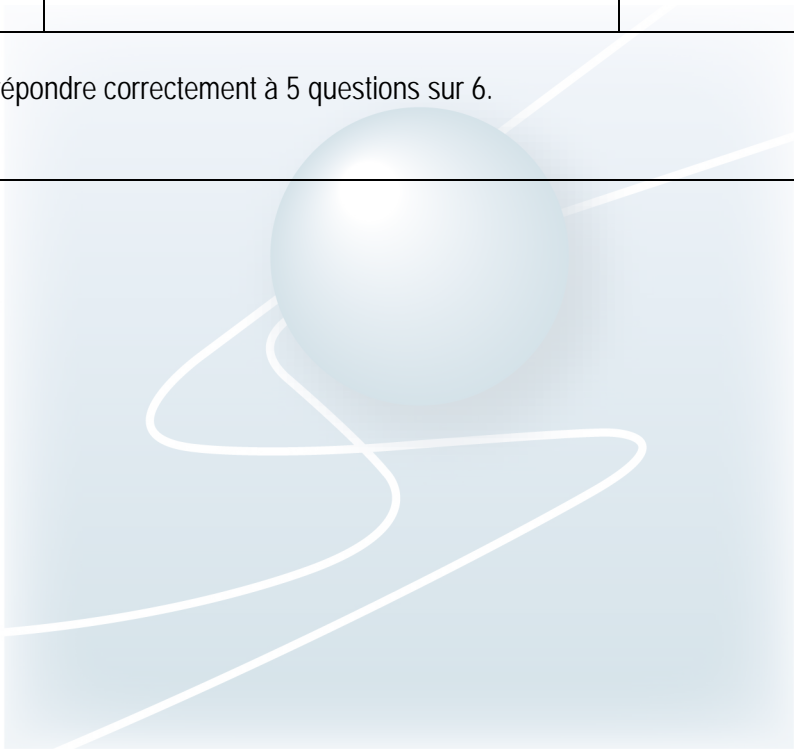
Pour cela, il doit connaître certaines règles, ainsi que les risques liés à la conduite par : temps de pluie, de neige, de brouillard, vent violent et sur le verglas. Les problèmes particuliers rencontrés dans ces situations doivent être mis en évidence afin que l'élève prenne conscience que s'adapter à l'environnement en sécurité, c'est, avant tout : ajuster sa vitesse.

On profitera de cette séance pour enseigner les principales précautions à prendre pour la conduite en hiver.

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir</u> : connaître les particularités de la conduite en montagne et des états dégradés du système		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Connaître les règles particulières concernant la conduite en montagne.	Signalisation et comportement : Les règles et les comportements concernant : - la préparation de l'itinéraire, - les équipements spéciaux, - le croisement, le dépassement, - les avertissements, - l'arrêt et le stationnement, - les tunnels, les virages. Le frein moteur. Le freinage. Les erreurs à ne pas commettre.	Code de la route : Articles R 414-3, R 314-3 + arrêté du 18-07-85 Code de la conduite D3 Carte routière 1/200000 ou 1/150000
2. Avoir des notions sur la conduite par temps de pluie, de neige, de brouillard.	<i>Rappels :</i> <i>Coefficient d'adhérence et distance de freinage:</i> <i>Vitesse et distance d'arrêt :</i> <i>Visibilité et adaptation de la vitesse :</i> <i>Utilisation des feux :</i> Aquaplaning. Les flaques d'eau. Les projections d'eau. La neige et les risques. Le brouillard et les risques. Les techniques de conduite à adopter.	Code de la conduite D6, D9 D5
3. Savoir où se trouve le verglas, connaître les indices, et savoir comment y faire face.	Les endroits où se forme le verglas. Les indices. Techniques de conduite à adopter : - au démarrage, - pour utiliser la boîte de vitesses, - au freinage, - dans une descente, une montée.	Code de la conduite D10

<p>4. Comprendre l'influence du vent latéral sur la tenue de route.</p>	<p>Signalisation et comportement : Vent latéral et comportement : - en marche normale, - en croisant ou en dépassant. L'état de la voiture et les objets utiles.</p>	
<p>5. Avoir des notions sur les précautions à prendre pour la conduite en hiver.</p>	<p>Les conditions météorologiques et le choix de l'itinéraire. L'utilisation du starter L'immobilisation de la voiture par temps de gel.</p>	<p>La notice d'utilisation du véhicule Code de la conduite : D 8</p>
<p>6. Connaître les services de renseignements et d'aide à la conduite.</p>	<p>Les centres d'informations routières Les services minitel Les services internet</p>	<p>Le site de la sécurité routière Le 3615 inforoutes Bison futé</p>
<p>Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 5 questions sur 6. Temps accordé : 6 minutes.</p>		

INSERR



4C4

Avoir des notions sur les sanctions, le comportement à observer en cas d'accident et l'assurance automobile

COMMENTAIRES :

L'élève doit savoir ce qu'il doit faire pour ne pas perdre du temps et se rendre utile s'il arrive le premier sur les lieux d'un l'accident.

On doit insister sur l'alerte et le balisage de l'accident : qui alerter ? Comment le faire ? Comment baliser de jour et de nuit ? Que faut-il faire d'abord suivant les circonstances ? En ce qui concerne le secourisme, quelques notions très simples seront suffisantes à condition qu'elles soient bien assimilées

L'élève devra savoir renseigner un constat amiable, connaître les démarches à faire auprès de l'assureur et avoir des connaissances sur l'assurance automobile, notamment sur l'assurance obligatoire.

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir-faire : savoir remplir un constat amiable.</i>		
<i>Savoir : prendre conscience de l'attitude à adopter en cas d'incident et d'accident</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Savoir différencier délit et contravention	Définitions des termes : délit, contravention, infraction Les sanctions. Différence entre délit de fuite, non-assistance à personne en danger et refus d'obtempérer.	Code pénal : article R 223-6 <u>Outils</u> : Constats amiables <u>Jeux de rôles et simulation</u> :
2. Savoir comment se comporter en cas d'accident.	Accident matériel. Accident corporel : - Protéger, - Alerter, - Secourir.	Jeu de rôles possible par utilisation d'une étude de cas : les élèves expriment comment ils envisagent d'appliquer la notion : "Protéger- Alerter - Secourir". Puis, ils forment un binôme et remplissent un constat amiable.
3. Savoir comment : remplir un constat amiable ; accomplir les démarches vers l'assureur.	Description et rôle du constat. Exercices sur constat amiable. Démarches vers l'assureur.	C.D.I.A. Enseignants de la conduite automobile : dossier "assurances"
4. Avoir des notions sur l'assurance automobile.	Responsabilité civile et assurance obligatoire. Assurances facultatives. Fond de garantie automobile. Alcool au volant et assurance. A.A.C. et assurances. Relations avec l'assureur.	Le code des assurances : article R 211-45
Validation :		
L'élève doit être capable de :		
- répondre correctement à 4 questions sur 5. Temps accordé : 5 minutes.		
- remplir un constat amiable.		
Aucune erreur tolérée portant sur la rubrique 12 : "circonstances".		

Connaître les situations d'urgence et savoir anticiper les difficultés

COMMENTAIRES :

La prise de risque est l'affaire de spécialistes (pilotes professionnels, cascadeurs,...) qui recherchent, dans un contexte particulier (circuits spécialement aménagés, laboratoires d'essais,...), comment améliorer la sécurité. Encore faut-il que le risque ne soit pas démesuré. Au départ, on prend toutes les précautions pour le limiter au maximum, son utilité est pesée, discutée, la préparation technique est longue et méticuleuse. Dans ce cas, on peut parler de risque utile.

Sur la route, il n'y a pas de risque utile; il n'y a que des risques nuisibles à la sécurité.

Savoir conduire, c'est d'abord être capable d'anticiper pour ne pas se trouver soudainement dans une situation dangereuse. Mais certaines situations ne sont pas prévisibles ou le sont très difficilement; c'est pourquoi le meilleur conducteur risque d'être surpris.

Il s'agit donc de sensibiliser l'élève aux risques qu'il peut vivre et de tenter de susciter des attitudes positives envers la sécurité. L'essentiel est qu'il soit capable, autant que possible, de prévoir suffisamment tôt pour éviter de se placer dans des situations difficiles.

On peut ainsi espérer que ces connaissances améliorent les attitudes du jeune conducteur pour lui faire adopter des comportements de citoyen responsable de sa sécurité et de celle des autres.

<i>Conditions : en salle</i>		
<i>Savoir-être : être conscient que l'activité de conduite est rarement maîtrisée face à l'imprévu</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Etre conscient que les risques que l'on prend sont nuisibles à la sécurité.	Définition du terme "risque". La perception du risque routier Le risque utile, le risque inutile. Les moteurs de la prise de risques routiers. (valeurs sociales, tendances psychologiques).	Code de la conduite F1, F2, F3 et F5
2. Connaître la réglementation concernant le remorquage.	Notions sur le remorquage professionnel et occasionnel.	Code de la route : Article R 317-21 + arrêtés du 10-10-1957 et du 30-09-1975
3. Savoir ce qu'il faut faire en cas d'incendie.	La technique d'utilisation des outils. Les précautions à prendre.	
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 4 questions sur 5. Temps accordé : 5 minutes.		

4C6

Prendre conscience que la route est un espace citoyen ouvert à tous

COMMENTAIRES :

Arrivé à ce moment de la formation, l'élève a vécu différentes situations de conduite notamment s'il a participé à un voyage école. Cette expérience doit lui permettre de commencer à réfléchir sur l'aspect social de la conduite automobile.

Cet objectif doit permettre au futur conducteur de prendre conscience que sur la route la tolérance à l'égard des autres usagers est du même ordre que celle affichée envers d'autres catégories de personnes dans la vie de tous les jours : personnes âgées, handicapés, étrangers parlant mal notre langue...

<u>Conditions</u> : en salle		
<u>Savoir-être</u> : comprendre que sans civisme la route devient le siège d'une anarchie préjudiciable à tous les usagers		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Comprendre que la route est un espace commun à partager.	La route est un lieu collectif où se retrouvent des usagers dont la façon d'utiliser cet espace commun est variable avec des préoccupations différentes. <i>Rappel du processus : Percevoir, Prévoir, Décider, Agir.</i>	Psychologie de la conduite (Blanchard et Neboit)
2. Comprendre que l'absence de tolérance augmente le risque d'accident.	L'intolérance bloque le processus d'analyse du comportement des autres usagers. Leurs intentions sont incomprises ou mal perçues. Le risque d'accident est accru parce que les stratégies de conduite qui en découlent sont erronées.	Utiliser les situations vécues en école de conduite ou au cours d'un voyage école. (exemple : sur la même route on pourra trouver le retraité qui prend son temps et le commercial pressé au volant d'une voiture rapide)
3. Comprendre que la citoyenneté, c'est l'acceptation de la différence.	Le refus de la différence génère une gêne qui, à son tour, peut entraîner : <ul style="list-style-type: none">- comportement qui surprend,- refus inconscient de l'effort à fournir pour comprendre l'autre- mauvaise représentation des intentions de l'autre. Comprendre que la sécurité sur route passe par l'entente des utilisateurs de la route	
Validation : L'élève doit être capable de répondre correctement à 3 questions sur 4. La formulation est laissée à l'appréciation du formateur. Temps accordé : laissé à l'appréciation du formateur en fonction des outils d'évaluation.		

Prendre conscience que la conduite apaisée et le respect de la règle sont la base de la sécurité

COMMENTAIRES :

*Si le futur conducteur a pris conscience que l'entente de tous les usagers de l'espace commun **route** est nécessaire pour prévenir les accidents, il doit savoir que l'activité de conduite implique des actions qui doivent être comprises de tous.*

Accepter le partage c'est accepter la règle qui en découle.

<p><u>Conditions</u> : en salle</p> <p><u>Savoir- être</u> : comprendre que la règle est nécessaire et contribue à l'harmonie et à la sécurité de tous les usagers de la route.</p>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
<p>1. Comprendre la nécessité de la règle</p>	<p>La règle c'est l'ensemble des références et des protocoles communs qui permettent aux individus de se comprendre (à défaut de s'accepter) et de pouvoir anticiper.</p> <p>La violation de la règle par un conducteur peut entraîner la surprise de l'autre conducteur, la rupture de l'anticipation et l'accident par suite d'une réaction inadaptée à la situation.</p> <p><i>Rappel du système "Homme, Environnement, Véhicule"</i></p>	<p>Analyse de cas d'accidents où une faute caractérisée a été relevée (stop ou feu rouge non respectés par exemple)</p> <p>Analyse de cas d'accidents où une prise de risques a été relevée ou une conduite inadaptée par méconnaissance ou inexpérience par exemple</p>
<p>2. Comprendre que l'acceptation de la règle diminuera le risque d'accident</p>	<p>Respecter les règles de conduite évite des accidents mais ne supprime pas ceux qui surviennent par suite de prises de risques excessives (volontaires ou non) ou liées au véhicule ou à l'environnement.</p> <p>Comprendre que la conduite apaisée peut encore diminuer le risque d'accident.</p>	<p>Eventuellement faire appel à l'expérience vécue personnellement ou en école de conduite.</p>
<p>Validation :</p> <p>L'élève doit être capable de répondre correctement à 3 questions sur 4. La formulation est laissée à l'appréciation du formateur.</p> <p>Temps accordé : laissé à l'appréciation du formateur en fonction des outils d'évaluation..</p>		

INSERR



OBJECTIF GÉNÉRAL

Savoir se comporter et avoir des notions sur les situations présentant des difficultés particulières

COMMENTAIRES :

Les objectifs de la quatrième étape concernent les comportements dans des situations caractérisées par la vitesse, la densité de la circulation (conduite sur autoroute et en files ininterrompues) et la conduite dans des états dégradés du système. Certaines de ces situations ont été déjà rencontrées lors des cours précédents, mais la plupart du temps l'élève était "guidé" et disposait de peu d'autonomie.

Pour la validation de l'étape 3, l'élève a montré qu'il a acquis un savoir et un savoir-faire suffisants pour être autonome dans les situations de conduite les plus courantes. En validant la partie théorique de l'étape 4, l'élève possède les connaissances suffisantes pour gérer lui-même et immédiatement ces situations particulières.

Par contre, d'autres comportements ne peuvent être que difficilement enseignés "en situation" : nuit, intempéries, montagne, par exemple.

Par ailleurs la pratique du **voyage école** avec deux ou trois élèves permet de parcourir des distances plus grandes et d'atteindre des lieux plus adaptés pour travailler ces objectifs. Au cours du voyage école les élèves sont aussi mis dans des situations beaucoup plus proches de la réalité à laquelle ils seront confrontés plus tard : la fatigue notamment, la nuit et des lieux totalement inconnus. L'intérêt de cette pratique est fondamental car l'élève doit réaliser une synthèse de tous les savoirs et savoir-faire qu'il a acquis au cours de sa formation. C'est dans cette situation plus difficile comportant parfois des imprévus, qu'il révèle une partie de ses attitudes et motivations envers la conduite automobile **et de ses attitudes envers les principes de sécurité**. Ainsi, toutes les conditions semblent réunies pour penser que l'enseignant peut mieux faire comprendre le discours sécuritaire de la conduite.

PROGRESSION	
Séquences	Objectifs
4P1	Découvrir les indices utiles pour conduire sur route et en agglomération; savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter
4P2	Découvrir les indices utiles pour conduire en agglomération dans une circulation dense et savoir changer de file
4P3	Découvrir les indices utiles pour conduire sur autoroute, savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter
4P4	Faire l'expérience de la conduite par visibilité réduite, notamment la nuit
4P5	Faire l'expérience de la conduite en montagne et par intempéries

INSERR



Découvrir les indices utiles pour conduire sur route et en agglomération; savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter

COMMENTAIRES :

L'élève connaît et comprend l'utilité de la signalisation et des règles de circulation. Pour une large part, il s'agit de porter à un niveau supérieur des capacités perceptives et motrices acquises au cours des étapes précédentes :

- évaluer les distances et les vitesses,
- utiliser les possibilités techniques du véhicule,
- observer les autres usagers, comprendre leurs intentions et savoir les avertir.

L'élève doit apprendre les bases de l'anticipation, et notamment :

- 1 - détecter vite
- 2 - identifier vite
- 3 - interpréter vite
- 4 - se décider vite
- 5 - agir sans retard ni hésitation

D'une façon générale, l'élève doit savoir que s'abstenir est préférable s'il y a un doute avant d'entreprendre une action telle que le dépassement ou l'insertion dans la circulation ou le franchissement d'une intersection. Cet objectif donne l'occasion de pratiquer la conduite sur autoroute ou sur certaines voies rapides ou certains boulevards à deux chaussées à sens unique.

<i>Conditions</i> : en voiture. Voies rapides en agglomération et sur route ou sur autoroute avec des voies d'insertion, de décélération, d'entrecroisement.		
<i>Savoir-faire</i> : savoir détecter rapidement les indices utiles pour s'insérer dans une circulation rapide ou la quitter.		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Savoir s'insérer dans une file à circulation rapide sur route et en agglomération.	En quittant un trottoir ou le bord de la chaussée En sortant d'un immeuble, d'un parc d'une station service ou d'un chemin de terre En franchissant ou en tournant à une intersection munie d'un stop ou d'un cédez le passage En entrant dans un carrefour à sens giratoire	Code de la conduite C3
2. Savoir s'insérer dans une file à circulation rapide en utilisant une voie d'insertion.	Analyse des tâches et justification : 1. Evaluer les distances et les vitesses pratiquées sur les voies rapides. 2. Evaluer la capacité d'accélération de sa voiture (choix du rapport de vitesse adapté) et celle des autres. 3. Répéter les contrôles dans les rétroviseurs. 4. S'insérer rapidement au moment le plus favorable ou céder le passage. Utilisation de la voie d'insertion ou d'entrecroisement : Analyse de la tâche et justification : 1. Dès le début de la voie : évaluer les distances et les vitesses pratiquées sur les voies rapides. 2. Evaluer la capacité d'accélération de sa voiture (choix du rapport de vitesse adapté) et celle des autres.	

<p>3. Savoir quitter une file à circulation rapide en utilisant une voie de décélération.</p>	<p>3. Répéter les contrôles dans les rétroviseurs. 4. S'insérer rapidement au moment le plus favorable ou céder le passage.</p> <p>Utilisation de la voie de décélération ou d'entrecroisement Analyse de la tâche et justification :</p> <p>1. Gagner la voie de droite dès que possible. 2. Ralentir, autant que possible, sur la voie de décélération.</p>	
<p>Validation : L'élève doit être capable :</p> <p>1) de s'insérer dans une circulation rapide sans commettre d'erreur grave, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en sortant d'un immeuble, puis d'une aire de stationnement, si possible en traversant une piste cyclable, - en partant de la bordure du trottoir, la voiture étant si possible dans une file en stationnement, - en utilisant une voie d'insertion ou d'entrecroisement, la circulation étant plus ou moins dense (4 fois au moins) <p>2) de quitter une voie à circulation rapide sans commettre d'erreur grave, notamment pour gagner la voie de droite et d'utiliser, en toute sécurité, la voie de décélération ou d'entrecroisement.</p>		

INSERR



Découvrir les indices utiles pour conduire en agglomération dans une circulation dense et savoir changer de file

COMMENTAIRES :

Les capacités qui doivent être développées pour atteindre cet objectif sont d'abord perceptives : l'élève apprend à détecter rapidement dans chaque situation les indices qui lui permettent de prévoir, donc d'adapter sa vitesse et de choisir sa direction. Il s'entraîne à sélectionner les indices utiles parmi une quantité d'informations non pertinentes. Il s'agit d'appliquer les savoirs traités dans les étapes précédentes et notamment ceux de l'étape 3 mais en agglomération dans une circulation dense.

L'attention de l'élève sera attirée sur certaines difficultés fréquentes en agglomération : sens uniques, carrefours complexes, passage de piétons, rues étroites ou encombrées, véhicules de transport en commun, etc. Il apprendra aussi à établir et à suivre un itinéraire en ville.

<i>Conditions</i> : en voiture en agglomération avec circulation dense.		
<i>Savoir-faire</i> : savoir détecter les indices utiles en circulation dense et anticiper toutes décisions		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Savoir lire un plan de ville.	Etude de la légende (les signes concernant : la voirie, les principaux bâtiments, les services et les sites de loisirs...)	Plan de ville au 1/10000
2. Savoir choisir un itinéraire et le suivre.	Préparation d'un itinéraire situant : <ul style="list-style-type: none"> - les boulevards importants, - les rues à sens unique, - les points de passage importants, - les parcs de stationnement à proximité du lieu à rejoindre. 	Travail personnel : l'élève doit présenter "son itinéraire".
3. Savoir se comporter à l'égard des autres usagers et tenir compte des particularités locales.	Détection des indices (panneaux de direction, noms des rues,...). <ul style="list-style-type: none"> - Comportement et passage pour piétons - Comportement et piste ou bande cyclable - Comportement et autobus - Comportement et véhicule encombrant - Comportement et tramway - Comportement et chaussée encombrée - Comportement et franchissement des intersections - Comportement et changement de direction à droite ou à gauche - Comportement et véhicules d'intervention urgente - Comportement et traversée des petites agglomérations 	Code de la conduite D12, D13 et D15 Code la conduite : C1 et de E1 à E6

Validation :

L'élève doit être capable, pendant 15 minutes, d'annoncer les indices utiles pour suivre l'itinéraire qu'il a choisi ; en outre, il doit :

- ajuster sa vitesse aux situations,
- avoir une bonne position sur la chaussée,
- respecter : les distances de sécurité, les règles spécifiques à l'égard des autres usagers (piétons, 2 roues, autobus, tramway,...), et les règles pour franchir ou tourner aux intersections.

2 erreurs non dangereuses tolérées

INSERR



Découvrir les indices utiles pour conduire sur autoroute, savoir s'insérer dans une circulation rapide et la quitter

COMMENTAIRES :

Cet objectif est directement lié à l'objectif 4C1 : " Comprendre les particularités de la conduite sur autoroute " dont il est l'application en situation réelle.

A ce niveau de la formation, l'élève a, sans doute, déjà conduit sur des axes rapides, dans une file ininterrompue de véhicules, et peut-être sur autoroute. Mais, pour valider cet objectif, il doit impérativement " conduire sur autoroute " pour en découvrir, au moins une fois, les particularités.

Il serait souhaitable que cet objectif soit travaillé, sous la forme d'un voyage école avec un groupe de 2 ou 3 élèves et se dérouler sur une demi-journée ou une journée.

Conditions : en voiture trafic normal sur autoroute

Nota : Le formateur demande à l'élève de préparer un itinéraire sur une carte routière au 1/250000 ou 1/200000. Dans le cas d'un voyage école, le formateur précise les points de passage du voyage école et demande à chaque élève de préparer un itinéraire comme ci-dessus. De plus une "feuille de route" doit être rédigée la veille du voyage école et préciser : les numéros d'autoroutes et, notamment, les bifurcations et les sorties, les types de routes et leur profil, les conditions de circulation et météorologiques prévisibles, une pause/bilan toutes les 30 minutes, les sites à visiter, l'évaluation du temps de parcours et le kilométrage à effectuer.

Durée : suggérée dans le cas d'un voyage école : 2 heures avec un élève, 6 h avec 2 élèves, 8 h avec 3 élèves.

Savoir faire : savoir aborder **toutes** les situations d'un itinéraire autoroutier.

Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Faire l'expérience des particularités de la conduite sur autoroute.	Accès à l'autoroute Péage Position sur la chaussée Le respect des règles concernant la vitesse Dépasser Circuler en files ininterrompues S'arrêter et stationner Bifurquer Sortir et se réadapter à la conduite routière	Code de la conduite : D1
2. Savoir vérifier l'état général de la voiture à chaque étape ou après un long parcours.		

Validation (élève seul ou moment privilégié du voyage école) :

L'élève doit être capable de conduire sur autoroute, sans mettre en cause la sécurité avec au moins deux insertions, deux sorties, des dépassements (si possible);

Le temps accordé est d'au moins 20 minutes.

4P4

Faire l'expérience de la conduite par visibilité réduite, notamment la nuit

COMMENTAIRES :

La pratique du voyage école permet de rencontrer de bonnes situations au cours desquelles cet objectif peut être développé. Toutefois il semble possible d'organiser les temps de formation pour faire l'expérience de la conduite de nuit et ainsi appliquer les connaissances acquises.

La conduite de nuit peut être effectuée quelle que soit l'implantation de l'école de conduite.

<u>Conditions</u> : conduite de nuit, au crépuscule ou par temps de brouillard ou de fortes pluies		
<u>Savoir-faire</u> : prendre conscience que la conduite par visibilité réduite implique un comportement adapté		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. En circulation, savoir utiliser les feux la nuit.	Réglage et fonctionnement des feux, du dégivrage, du désembuage Etat des essuie-glaces, du lave-glace. Propreté des catadioptrés, des feux, des vitres, du pare-brise.	La "notice d'utilisation" du véhicule
2. Savoir utiliser les feux lorsque la visibilité est réduite par les intempéries de jour comme de nuit.	Position du chargement et des passagers. Présence : d'une boîte complète d'ampoules, des fusibles de rechange, d'une lampe électrique.	Code de la conduite : B6
3. Savoir adapter sa vitesse à la distance de visibilité.		C2
4. Savoir utiliser les feux à l'arrêt ou en stationnement.		C4
Validation : L'élève doit être capable, sur un trajet d'au moins 15 minutes, de conduire sans erreur et sans mettre en cause la sécurité.		

Faire l'expérience de la conduite en montagne et par intempéries

COMMENTAIRES :

Si possible, l'élève doit apprendre à conduire en montagne ou sur route sinueuse et à forte déclivité et par intempéries. L'élève doit apprendre progressivement à s'adapter aux circonstances et notamment à celles qui dépendent de la route, de son état, de son profil, des conditions météorologiques.

Pour cela, il doit connaître certaines règles, ainsi que les risques liés à la conduite par : temps de pluie, de neige, de brouillard, vent violent et en présence de verglas. Les problèmes particuliers rencontrés dans ces situations seront mis en évidence afin que l'élève prenne conscience que s'adapter à l'environnement en sécurité c'est avant tout ajuster sa vitesse.

<i>Conditions : en voiture</i>		
<i>Savoir faire : prendre conscience de la complexité de la conduite en montagne</i>		
Sous objectifs	Points à développer	Références
1. Savoir ralentir dans une longue descente.	Zones abritées et dépassements	Code de la conduite : D 3
2. Savoir détecter les zones à verglas fréquent.		Code de la conduite : D 6, D 9 D 5
3. Faire l'expérience de l'influence du vent latéral sur la tenue de route.		Code de la conduite : D10
Validation : L'élève sera capable, sur un trajet d'au moins 15 minutes, de situer les zones de verglas et de conduire sans mise en danger des autres usagers dans une descente et par fort vent.		

INSERR



L'ÉVALUATION DE SYNTHÈSE DE LA QUATRIÈME ÉTAPE

Au cours d'un trajet d'une heure environ ⁽¹⁾ comportant un parcours en agglomération et un parcours hors agglomération, l'élève devra s'insérer dans une circulation rapide au moins TROIS fois (Exemple : autoroute, voie express, rocade, boulevard périphérique.)

Il doit se diriger vers un centre ville, si possible avec une circulation dense et effectuer au moins TROIS changements de direction.

Il doit se diriger vers une route de montagne ou à forte déclivité et aussi sinueuse que possible. Le formateur doit être attentif à la trajectoire du véhicule, au comportement dans le franchissement des intersections et dans les dépassements.

On considèrera l'évaluation comme satisfaisante si l'élève ne commet aucune erreur mettant en cause la sécurité et notamment :

- aucune vitesse inadaptée ou excès de vitesse ne sera admis,
- aucune erreur sur l'appréciation des vitesses et des distances ne sera tolérée lors des dépassements.

Nota :

Un voyage école d'une demi-journée ou d'une journée permet de rencontrer des situations et un environnement variés.

De plus, au cours d'un trajet inhabituel, l'élève peut mieux se préparer aux échéances futures.

Résultats de l'évaluation de synthèse

Première évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

Deuxième évaluation de synthèse faite le après heures d'enseignement en voiture.

Résultat : A B

(1) Y compris le temps prévu pour l'évaluation de synthèse

INSERR



QUESTIONS

SAVOIR Étape 4C1-4P1-4P3

1) **Quels sont les principaux facteurs d'accident sur l'autoroute ?**

Réponse : le premier facteur d'accident est la fatigue ; de plus la conduite sur autoroute est particulièrement monotone et provoque la chute de la vigilance et l'endormissement, notamment la nuit. Ensuite, on trouve l'éclatement des pneumatiques par "cisaillement de la bande de roulement" du à une sous pression et le non-respect des distances de sécurité qui entraîne très souvent des collisions en chaîne.

2) **Pour conduire sur autoroute, faut-il prendre des précautions particulières pour "être en forme" ?**

Réponse : l'autoroute, par la suppression des intersections, des virages et des pentes trop marquées crée une certaine monotonie qui peut entraîner une perte d'attention et même une somnolence. Il est nécessaire, pour le conducteur, de préparer son itinéraire et de prévoir des arrêts sur une aire de repos ou de service pour faire quelques pas, se détendre et s'aérer toutes les 2 heures.

3) **Quel comportement peut-on observer à l'approche d'une voie d'insertion lorsque des usagers s'apprêtent à s'engager sur l'autoroute ?**

Réponse : on doit ralentir et utiliser la 2^{ème} voie si cela ne gêne pas d'autres conducteurs pour faciliter l'insertion des usagers qui désirent pénétrer sur la voie de droite, en particulier les véhicules lourds du fait de leur accélération et leur maniabilité inférieures à celles des voitures légères.

4) **Si on tracte une caravane et que notre longueur est supérieure à 7 mètres, quelle règle doit-on observer sur une chaussée à 3 voies ?**

Réponse : la voie la plus à gauche est interdite à la circulation des véhicules de plus de 7 mètres.

5) **Quelles sont les différentes voies de l'autoroute et dans quelle voie doit-on circuler ?**

Réponse : de droite à gauche, on peut trouver : une bande d'arrêt d'urgence, éventuellement une voie réservée aux véhicules lents, la voie normale de circulation et les voies de dépassement. Lorsque la circulation est fluide, le conducteur doit circuler dans la voie normale, c'est à dire dans la voie la plus à droite. Si sa vitesse est inférieure à 60 Km/h, il doit se placer dans la voie réservée aux véhicules lents, si elle existe. Lorsque la circulation s'établit en file ininterrompue sur la voie de droite, le conducteur peut utiliser la 2^{ème} voie, puis la 3^{ème} éventuellement...

6) **Dans quel cas doit-on utiliser la voie réservée aux véhicules lents et quelles règles doit-on observer ?**

Réponse : chaque fois que le conducteur roule à une vitesse inférieure ou égale à 60 Km/h, il doit emprunter la voie réservée aux véhicules lents, si elle existe. Il peut dépasser un véhicule plus lent que lui-même à condition de ne pas gêner d'autres usagers. En fin de voie lente, il doit céder le passage en réintégrant la voie normale de circulation.

7) **Sur l'autoroute, peut-on rouler à une vitesse inférieure à 80 Km/h sur la voie de gauche ?**

Réponse : non. Cette voie est une voie de dépassement où la vitesse minimale pratiquée est de 80 Km/h à la triple condition que la circulation soit fluide, qu'il y ait une bonne visibilité et une bonne adhérence.

8) **Dans quel cas, la vitesse sur autoroute ne doit-elle pas dépasser 50 Km/h ?**

Réponse : lorsque la visibilité est inférieure à 50 mètres.

9) **D'où viennent les collisions en chaîne et que faut-il faire pour les éviter ?**

Réponse : la collision en chaîne vient de l'insuffisance de distance entre les véhicules en cas de ralentissement important d'une file. Pour l'éviter, deux bonnes précautions sont à prendre :

- regarder loin pour apercevoir à l'avance un éventuel ralentissement de la file,

- laisser au moins une distance correspondant à celle parcourue en 2 secondes entre notre voiture et celle qui nous précède. Sur autoroute à 130 Km/h cela correspond à 80 m environ. Pour plus de sécurité on laissera une distance égale à deux "pleins" de la bande d'arrêt d'urgence.

10) Quelles sont les précautions particulières à prendre pour changer de file lorsque la circulation s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies ? Quelles sont les règles à observer ?

Réponse : en marche normale le changement de file est interdit, sauf lorsqu'il est nécessaire pour préparer un changement de direction à droite ou à gauche. Dans ce cas, on doit :

- s'y préparer longtemps à l'avance pour gêner le moins possible les autres conducteurs. Il est donc utile d'avoir préparé l'itinéraire,
- observer fréquemment, à l'aide du rétroviseur extérieur, la file dans laquelle on souhaite s'insérer,
- avertir à l'aide du clignotant,
- s'insérer alors qu'on roule à la même vitesse que la file qu'on rejoint et lorsque le conducteur devant lequel on va se placer a compris notre intention en ralentissant légèrement

11) Quel doit être le comportement du conducteur en cas de panne ou d'incident ?

Réponse : en cas de panne ou d'incident (crevaisin, malaise, accident,...) :

Si l'arrêt du véhicule est nécessaire : allumer immédiatement les feux de détresse, se garer le plus loin possible de la chaussée sur la bande d'arrêt d'urgence en utilisant celle-ci comme une voie de décélération.

En l'absence d'une bande d'arrêt d'urgence s'efforcer de dégager au maximum la chaussée de l'autoroute. Puis, ouvrir les portières et descendre avec précaution, de préférence du côté droit. Utiliser un poste de téléphone de secours (il en existe tous les 2 kilomètres environ) pour préciser la nature de l'arrêt et le positionnement du véhicule.

Si l'arrêt du véhicule n'est pas nécessaire mais obligé de rouler à une allure anormalement lente : serrer à droite et allumer les feux de détresse. Utiliser la voie réservée aux véhicules lents lorsqu'elle existe et quitter l'autoroute à la prochaine sortie ou à la prochaine aire de stationnement ou de service (il en existe tous les 15 Km environ).

12) Quelles sont les manœuvres interdites sur l'autoroute ?

Réponse : l'arrêt et le stationnement sont interdits ; ils doivent s'effectuer uniquement sur les aires de repos ou de service. Il est également interdit de séjourner sur la bande centrale séparative des chaussées, de faire une marche arrière ou un demi-tour, de circuler sur les voies réservées et sur la bande d'arrêt d'urgence en marche normale.

13) Quelles sont les précautions particulières à prendre pour sortir de l'autoroute et à la sortie ?

Réponse : dès qu'une sortie est annoncée (pré signalisation), le conducteur doit gagner la voie de droite de l'autoroute, afin d'emprunter la voie de décélération à son début (signalisation avancée), amorcer le ralentissement en respectant les limitations de vitesse décroissantes.

Ce qui permet, par exemple en cas de péage, de choisir la voie de passage la mieux adaptée.

SAVOIR Étape 4C2-4P4-4P5

1) Quel est le pourcentage du trafic la nuit ? Quel est le nombre d'accidents corporels ? De tués ? Qu'en déduisez-vous ?

Réponse : en 2000, la nuit représente environ 10% du trafic, mais : 33% des accidents corporels (40276 sur 121223. Source : bilan annuel 2000 page 70) 33% des blessés graves et 47% des tués (Source : bilan annuel 2000 page 21). La gravité des accidents est donc plus importante parce que, la nuit on roule plus vite sous prétexte que le trafic est fluide, bien que la visibilité soit limitée et que la fatigue de la journée se soit accumulée.

2) Quelle est l'influence de la nuit sur l'acuité visuelle ? Sur le champ de vision ?

Réponse : la nuit, l'acuité visuelle baisse très fortement (3/10^{ème} d'acuité visuelle la nuit pour une acuité visuelle de 10/10^{ème} le jour). Cela signifie qu'un détail perçu à 100 mètres le jour ne sera perçu qu'à 30 mètres la nuit. De plus, on ne perçoit plus les couleurs (la nuit, tous les chats sont gris) et nous avons une vision en tunnel, on ne voit plus sur les côtés, notre champ de vision est limité.

3) Quels sont les risques entraînés par la diminution de la visibilité en cas : de pluie, de neige, de brouillard, de crépuscule ?

Réponse : difficulté de voir les autres usagers, les obstacles; mais aussi d'être vu par les autres usagers. Difficulté pour évaluer les distances et les vitesses. Fatigue accentuée.

4) Quels sont les risques de l'éblouissement ? Comment les diminuer ?

Réponse : les risques : vision supprimée pendant l'éblouissement et ensuite "trou noir". Fatigue visuelle.

Pour diminuer les risques d'éblouissement :

- faire régler souvent ses projecteurs,
- détourner les yeux, regarder le bord droit de la chaussée et ralentir si on craint d'être ébloui
- utiliser la position "nuit" du rétroviseur intérieur et se pencher en avant pour éviter d'être ébloui par les rétros extérieurs (les lunettes et écrans anti-éblouissants sont inefficaces et même dangereux en conduite de nuit).

5) Quels sont les risques particuliers au crépuscule ? A partir de quel moment doit-on allumer les feux et lesquels ?

Réponse : au crépuscule, on ne perçoit plus les couleurs, on apprécie mal les distances, on risque de ne pas voir une voiture qui n'est pas encore éclairée. Dès que le jour tombe, on doit allumer les feux de croisement. Ne jamais rouler sans feux ou en feux de position alors que les autres voitures roulent en feux de croisement.

6) Quelle est la signification des catadioptres triangulaires ? Quelle prévision pouvez-vous faire ?

Réponse : les dispositifs réfléchissants de forme triangulaire signifient que l'on suit un ensemble de véhicules de grande longueur (véhicule tracteur + remorque ou caravane).

La visibilité devant l'ensemble est réduite et un dépassement éventuel sera plus long.

7) La nuit, lors d'un dépassement : que doit faire le conducteur qui dépasse ? Pourquoi ? Que doit faire le conducteur du véhicule dépassé ? Pourquoi ?

Réponse : le conducteur qui dépasse : passer en feux de route au moment où il arrive à la hauteur du véhicule dépassé pour ne pas éblouir le conducteur du véhicule dépassé, et aussi, pour mieux voir la route avant de se rabattre.

Le conducteur dépassé : passer en feux de croisement lorsque le conducteur qui dépasse arrive à sa hauteur pour ne pas l'éblouir lorsqu'il va se rabattre.

8) Citez des cas où la configuration des lieux peut entraîner des avertissements lumineux ?

Réponse : virages et intersections masqués par la végétation, des bâtiments, des talus; sommet de côte.

9) Quelle est la relation entre la visibilité et la distance d'arrêt ?

Réponse : la distance d'arrêt ne doit jamais être plus longue que l'espace visible devant la voiture.

10) A quelle vitesse un conducteur peut-il circuler : si ses feux de croisement éclairent à 30 mètres ? A 50 mètres ? Pourquoi ?

Réponse : si les feux de croisement éclairent à 30 mètres, la vitesse maxi sera de 50 Km/h car sa distance d'arrêt sera de 25 mètres ($5 \times 5 = 25$ mètres environ sur sol sec).

Si les feux de croisement éclairent à 50 mètres, la vitesse maxi sera de 70 Km/h car sa distance d'arrêt sera de 50 mètres ($7 \times 7 = 49$ mètres) environ sur sol sec.

SAVOIR Étape 4C3-4P5

1) Quels équipements peuvent diminuer les risques en cas de verglas ? De neige ?

Réponse : en cas de verglas : pneus spéciaux, pneus à crampons (à condition de ne pas augmenter sa vitesse).

En cas de neige : pneus spéciaux, chaînes à neige (à condition de ne pas augmenter sa vitesse).

2) Quel comportement doit-on adopter lorsqu'on est suivi par des véhicules plus rapides ?

Réponse : faciliter le dépassement dès que la route le permet après avoir manifesté l'intention de se laisser dépasser.

3) Comment utiliser les avertissements sonores ou lumineux ? Pourquoi ?

Réponse : en montagne, la visibilité est généralement mauvaise même si l'on peut apercevoir à l'avance, dans les lacets inférieurs ou supérieurs, le véhicule qui va croiser ou dépasser. On doit utiliser fréquemment l'avertisseur sonore, le jour ; la nuit, faire des appels lumineux.

4) Quels sont les facteurs à prendre en compte pour préparer un itinéraire en montagne ?

Réponse : il faut s'informer : sur les conditions météorologiques, si les cols sont ouverts ou fermés, si des chaînes sont obligatoires ; tenir compte des difficultés du parcours qui diminuent la vitesse moyenne et augmentent la fatigue du conducteur.

5) Quels sont les risques de l'arrêt et du stationnement sur les routes de montagne, et que faire ?

Réponse : un véhicule immobilisé sur la chaussée est dangereux. Il faut donc :

- choisir les emplacements aménagés pour le stationnement ;
- dans une pente, vérifier le serrage du frein à main, engager la première ou la marche arrière, mettre une cale, braquer les roues pour diriger la voiture du côté d'un obstacle au cas où les freins " lâchent ".

6) Quel est le comportement à observer dans la traversée des tunnels ?

Réponse : ne pas se laisser surprendre par l'obscurité soudaine d'un tunnel. Allumer les feux de croisement pour mieux voir et être vu. Ralentir, être attentif à l'état du revêtement (souvent mouillé). Augmenter les distances de sécurité.

7) Comment ralentir dans une longue descente ? Quelles sont les erreurs à ne pas commettre ? Pourquoi ?

Réponse : utiliser le frein moteur en restant sur un rapport de vitesse inférieur (les conducteurs professionnels considèrent qu'il faut descendre une pente sur le rapport de vitesse qu'on aurait utilisé pour la monter) pour opposer aux roues l'énergie du moteur. Freiner par intermittences pour éviter l'échauffement des freins. Ne jamais descendre au point mort, car la suppression du frein moteur "emballe" la voiture, et ne pas arrêter le moteur car l'assistance au freinage et à la direction ne fonctionnent que si le moteur tourne.

8) Comment réduire les risques de dérapage par temps de pluie ?

Réponse : anticiper et doser le freinage pour éviter le blocage des roues. Augmenter les distances de sécurité. Respecter les limitations de vitesse particulières. Utiliser : les feux de croisement pour être mieux vu, éventuellement les feux avant de brouillard par forte pluie, et les essuies-glaces, le désembuage et le dégivrage pour mieux voir.

9) Comment réduire les risques de la conduite dus au brouillard ?

Réponse : utiliser les feux de croisement et les feux arrière de brouillard; éventuellement, les feux avant de brouillard pour être mieux vu. Utiliser les essuies-glaces par intermittence, le désembuage et le dégivrage pour mieux voir. Anticiper et doser le freinage. Augmenter les distances de sécurité. Éviter d'emprunter l'autoroute et ne pas dépasser 50 Km/h lorsque la visibilité est inférieure à 50 mètres.

10) Quels sont les indices permettant de prévoir le verglas ?

Réponse : lenteur des véhicules venant en sens inverse. Les roues motrices ont tendance à patiner au démarrage, les roues glissent au freinage, la direction est légère et à tendance à "flotter". La couleur de la chaussée est plus claire ou plus foncée selon la nature du revêtement.

SAVOIR Étape 4C4

1) Quand et comment s'arrêter en présence d'un accident ?

Réponse : quand : s'arrêter si les secours ne sont pas encore arrivés.

Comment : s'arrêter sans gêner la circulation, en particulier l'arrivée et le départ des véhicules de secours.

2) Que faire en présence d'un accident corporel ?

Réponse : garder son calme. Si possible, éviter de modifier l'état des lieux et chronologiquement :

- 1 Protéger pour éviter le sur risque.
- 2 Alerter les services de secours.
- 3 Secourir en fonction de ce l'on sait ou sait faire.
- 4 Relever l'identité et l'adresse des témoins.
- 5 Remplir un constat amiable et le transmettre dans les 5 jours ouvrés à l'assureur.

3) Comment protéger le lieu de l'accident ?

Réponse : dans tous les cas:

assurer la protection de l'accident dans les deux directions (allumer les feux de détresse, placer un triangle à 30 mètres au moins pour qu'il soit visible à 100 mètres au moins, personne faisant des gestes, branchages, objet visible posé à terre,...)

De nuit, en plus:

- éclairer l'accident avec les projecteurs d'une voiture sans risque d'éblouir,
- allumer l'éclairage intérieur des voitures,
- faire des signes "de haut en bas" et "de bas en haut" avec une lampe de poche.

4) Comment et qui alerter ?

Réponse : comment : alerter par téléphone à l'aide d'une borne spéciale d'appel, d'une cabine, d'un riverain, d'un portable.

Qui : le SAMU et le SMUR (tel. 15), la police et la gendarmerie (tel. 17), les pompiers (tel. 18) ou le 112 (numéro d'appel Européen). Tous ces numéros sont interactifs.

5) Quelle est l'assurance automobile obligatoire ?

Réponse : c'est la responsabilité civile. C'est à dire, l'obligation de réparation financière pour les dommages causés à autrui lorsque notre responsabilité est engagée.

6) Qu'est-ce que le fonds de garantie automobile ? Principe de fonctionnement.

Réponse : c'est un fonds créé spécialement pour indemniser les victimes d'accident lorsqu'aucune assurance ne peut jouer. Son principal objet est d'indemniser les dommages corporels ainsi que les dommages matériels sous certaines conditions : lorsque le responsable de l'accident est inconnu ou non assuré, ou lorsque sa société d'assurances est en liquidation et insolvable.

Lorsque l'auteur de l'infraction est connu, le fonds de garantie réclame lui, le montant de la somme versée augmentée des intérêts légaux, et une somme forfaitaire pour les frais de recouvrement.

7) Quelles sont les conséquences de l'alcool pour l'assurance et l'assuré, en cas d'accident ?

Réponse : blessé, le conducteur ne touchera rien au titre de la garantie "conducteur", ni des autres garanties... Les réparations de la voiture ne seront pas remboursées. Le conducteur ne sera pas défendu par sa société d'assurances devant le tribunal correctionnel. Majoration de 150% de la cotisation pour cette seule infraction et de 400% en cas d'infractions multiples. Résiliation possible du contrat avant la date d'expiration normale.

SAVOIR Étape 4C5

1) Qu'appelle t-on "risques nuisibles" sur la route ? Donnez quelques exemples.

Réponse : tous les risques qui concernent l'état du véhicule, le non-respect de la réglementation et des autres usagers ou certaines attitudes de conduite sont des risques nuisibles. Par exemple : pneus lisses, défaut d'éclairage, non-respect du stop, dépassement au sommet d'une côte, agressivité, intolérance etc...) sont des risques nuisibles à la sécurité.

2) Dans quelles situations le port de la ceinture de sécurité est-il efficace ? Dites pourquoi ?

Réponse : dans toutes les situations, quelque soit la vitesse pratiquée, le port de la ceinture de sécurité est efficace. Ne pas confondre vitesse pratiquée et vitesse de choc. Entre ces deux situations, le différentiel de vitesse est très important, car la décélération d'un véhicule est rapide et importante. La vitesse de choc est rarement supérieure à 60 Km/h, au-delà de cette limite nos chances de survie sont minces ; nos organes internes (cerveau, foie, vessie,...) ne résistent pas à la violence du choc (mort par suite d'hémorragie interne).

3) Que faire en cas de montée des roues sur le bas côté ?

Réponse : ne pas donner immédiatement un coup de volant brusque pour revenir sur la chaussée. Maintenir la direction. Freiner modérément. Revenir sur la chaussée quand la vitesse est réduite.

4) Dans quelles situations est-il urgent de dégager la chaussée ?

Réponse : à proximité des virages, des intersections, du sommet d'une côte, sur un passage à niveau et chaque fois que la visibilité est réduite.

5) Que faire en cas de nécessité de remorquage ?

Réponse : de préférence avoir recours à un professionnel (obligatoire sur l'autoroute).

En cas de remorquage occasionnel :

- utiliser un câble fixé aux points de remorquage prévus,
- allumer les feux de détresse,
- ne pas rouler à plus de 25 Km/h,
- indiquer cette vitesse sur un disque placé à l'arrière du véhicule remorqué.

6) Que faire en cas d'incendie ?

Réponse : avec un extincteur, viser la base des flammes.

Sinon : utiliser du sable ou de la terre, ou une couverture.

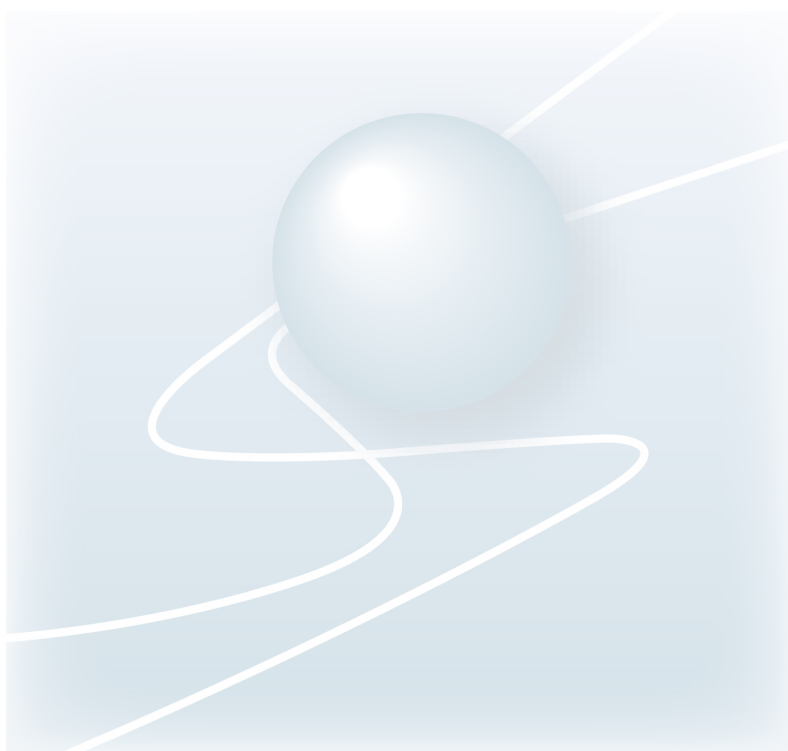
S'éloigner s'il y a risque d'explosion.

INSERR

GFA

Bibliographie

INSERR



Note préliminaire

Le choix de présenter une bibliographie succincte est justifié par le fait que ce guide n'est pas un traité de recherche fondamentale où le lecteur est assuré de trouver la liste la plus large possible des sources de renseignements lui permettant d'étayer son travail.

En outre, tous les enseignants de la conduite n'ont pas nécessairement l'entraînement ni l'habitude des recherches bibliographiques. Une longue liste d'ouvrages alors qu'on n'utilise que quelques lignes, voire quelques pages, décourage rapidement le lecteur le plus motivé et peut avoir un effet opposé à celui recherché par les rédacteurs du présent guide. Pour celles et ceux que ce travail ne rebuterait pas, la plupart des ouvrages signalés possèdent eux-mêmes une bibliographie. Et de bibliographie en bibliographie, l'enseignant pourra disposer de tous les titres qui lui conviennent.

Certaines références sont épuisées en librairie mais il est possible de se les procurer ou de les consulter soit chez d'autres collègues soit au travers de cercles de prêt d'organisations professionnelles ou syndicales.

En ce début du 21^{ème} siècle nous ne pouvons ignorer les autres moyens de communication et d'information. Aussi avons-nous indiqué les adresses postales, les adresses email et les sites des Institutions, associations et éditeurs qui travaillent et oeuvrent dans le domaine de la Sécurité Routière. Nous attirons toutefois le lecteur sur le fait que les boîtes aux lettres INTERNET ainsi que les sites, sont susceptibles de changer fréquemment et rapidement.

LES OUVRAGES

A quoi sert aujourd'hui la psychologie sociale ? Gérard GUNGUAIN, François LE POULTIER. Presses Universitaires de Rennes. 1994. Article de Patricia DELHOMME sur la surestimation de ses compétences et ses rapports avec la tâche de conduite automobile.

L'automobile. Antoine MARTIN. Livre Total. Lausanne (E.T.A.I.)

Code de la conduite. Aide-mémoire des automobilistes. La Documentation Française. 1989

Code de la route. Toutes éditions

Comment définir les objectifs pédagogiques. Robert MAGER. BORDAS. 1990

Comment mesurer les résultats de l'enseignement. Robert MAGER. BORDAS. 1996

Conduite automobile et alcool. Sylvain DALLY. SEJOURNET ROBERT 1998

Conduite Automobile et vision. Pierre CAZET-SUPERVIELLE. SEJOURNET ROBERT 1998

Conduite automobile, vigilance et médicaments. Georges LAGIER. SEJOURNET ROBERT 1991

Drogues et dépendances. MILDT et CFES

La dynamique des groupes restreints. D. ANZIEU, J.-Y. MARTIN. Presses Universitaires de France. 1968.

Evaluation qualitative d'un mode de formation : l'apprentissage anticipé de la conduite. INRETS. Françoise CHATENET, Pierre LEROUX. Novembre 1999.

L'insécurité. Gérard CHANDEZON. ESF.1985

La formation continue des adultes. Pierre GOGUELIN. PUF. 1970

Formation des usagers de la route et des conducteurs. Rapport au ministre de l'Équipement des Transports et du Logement. Jean Verré. La Documentation Française. 1997

Guide pour la formation des automobilistes. La Documentation Française. 1990

La mallette permis à points. Mise à jour annuelle ENSERR. Diffusion Atelier 32 Bis

Manuel de pédagogie de la conduite automobile. Claude BLANCHARD. G. NEBOIT. SECA Codes Rousseau. 1988

Encyclopédie des pédagogies de formation (Tome 2). Dominique CHALVIN. ESF.1996

Pédagogie pour l'école de conduite. Michel ROCHE. Les Codes ROUSSEAU. 1988

Programme national de formation à la conduite. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme. La documentation Française. 1996

Psychologie et éducation. Jean DELAY en collaboration avec J. LEIF. Paris. Nathan. 1968.

Sécurité routière. Pierre BARJONNET, Dominique LAGARDE, Jean SERVEILLE. Presses de l'école nationale des ponts et chaussées. 1992

La sécurité routière. Livre Blanc. La Documentation Française. 1989

La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2001. La Documentation Française. 2002

La signalisation routière. DSCR / Journaux officiels.

Le suivi des conducteurs âgés. INRETS. Jean-Pascal ASSAILLY. Novembre 2000

Le suivi des conducteurs âgés. INRETS. Jean-Pascal ASSAILLY. Septembre 2002

Travailler ensemble pour mieux lire la route. Alain ARTAUD et René JULIEN. Conseil Général des Ponts et Chaussée. Janvier 1999

LES SITES INTERNET

www.codes-rousseau.fr : Site d'éditions des Codes Rousseau

www.editions-reference.fr : Site d'éditions des Éditions Références

www.inserr.org : Site de l'Institut National de Sécurité Routière et de Recherches

www.inrets.fr : Site de l'INRETS, Institut National de REcherches sur les Transports et leur Sécurité

www.labaule.fr : Site d'éditions de La Baule

www.ladocumentationfrancaise.fr : Site d'éditions de La Documentation Française

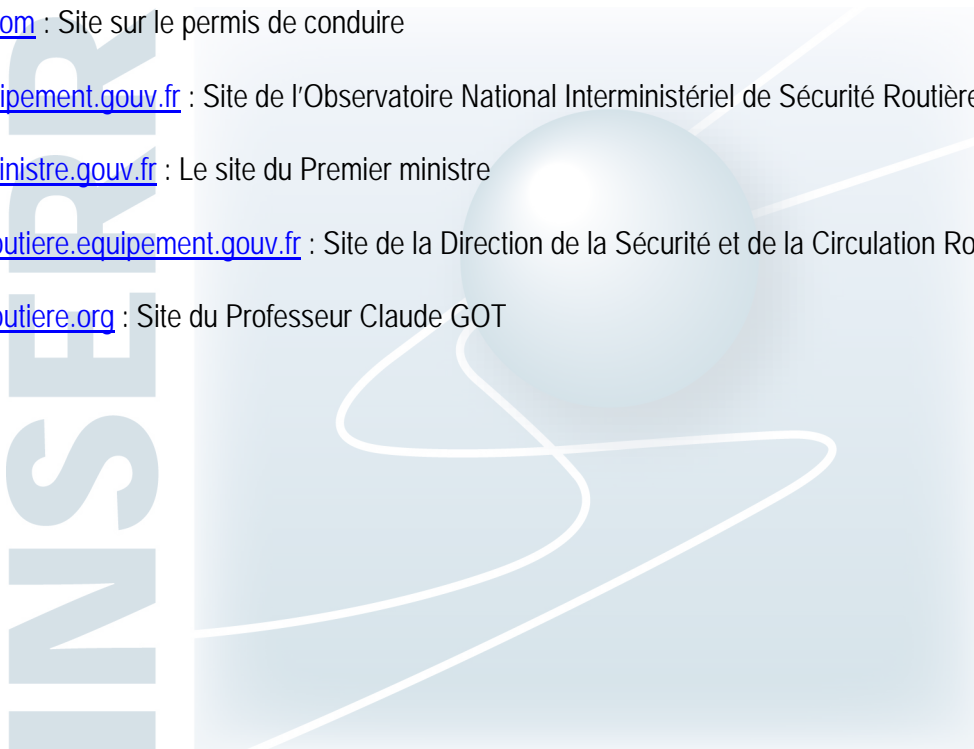
www.lepermis.com : Site sur le permis de conduire

onisr.dscr@equipement.gouv.fr : Site de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)

www.premier-ministre.gouv.fr : Le site du Premier ministre

www.securite-routiere.equipement.gouv.fr : Site de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

www.securite-routiere.org : Site du Professeur Claude GOT



INSERR



INSERR



GFA
Nouvelle édition

Depuis 1990, quoi de plus normal qu'une mise à jour !

Afin de donner aux enseignants de la conduite les moyens d'assurer une formation apte à répondre aux exigences de réduction de l'insécurité routière, il est apparu indispensable de réviser et actualiser le contenu du précédent GFA.

Le nouveau guide comporte trois parties :

*La première partie intitulée « **Comprendre le système de sécurité routière** », fournit des éléments de politique générale de sécurité routière. Grâce à ces informations l'enseignant de la conduite peut mettre à jour, ou conforter ses connaissances du réseau d'acteurs au sein duquel il évolue, ainsi que les objectifs de sa mission.*

*La deuxième partie intitulée « **Éléments de pédagogie pour la formation des automobilistes** », propose aux enseignants de la conduite des éléments liés à la pédagogie en fonction de leur public et des objectifs à atteindre, en évolution constante.*

*La troisième partie intitulée « **Les quatre étapes de formation** » donne aux enseignants de la conduite des repères de formation liés aux objectifs, aux évaluations et aux moyens à mettre en œuvre pour accomplir leur mission. Au travers de chacune des 4 étapes, une nouvelle partie « connaissances » définit les mécanismes psychologiques et sociaux liés à la conduite automobile.*

Chacune de ces trois parties est indissociable des autres ; ainsi pour former les futurs conducteurs (partie 3), l'enseignant de la conduite doit savoir dans quel milieu il évolue (partie 1) et les moyens en sa possession pour y parvenir (partie 2).

Cette nouvelle version a pour ambition de répondre aux exigences des professionnels de l'enseignement de la conduite qui veulent pratiquer une formation de qualité, une des voies essentielles pour réduire l'insécurité routière.