



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

# CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## COMITÉ DES EXPERTS

### **E-Formation Périodique à la Mobilité (E-FPM)**

### **Cadre général pour une auto-formation à la mobilité en ligne gratuite tout au long de la vie**

**SOU MIS A LA SÉANCE PLÉNIÈRE DU CNSR DU 3 février 2021**

Version définitive du 19/10/20

Rédacteurs : Sylviane LAFONT, Jean Pascal ASSAILLY, Marie-Axelle GRANIE, Benoît HIRON, Emmanuel LAGARDE, Manuelle SALATHE.

Pour le Comité des experts : L ARTH, JP ASSAILLY, L CARNIS, P CASTAING, G DUCHAMP, MA GRANIE, B HIRON, F HUGUENIN-RICHARD, R KROGER, S LAFONT, E LAGARDE, O MONNEUSE, M SALATHE, H TATTEGRAIN, E VIOLETTE

Réflexion engagée avec des membres du précédent Comité des experts.

## Résumé exécutif

En France, il n'existe pas à ce jour de continuum éducatif à la sécurité routière tout au long de la vie. Le dispositif d'éducation et de formation débute à l'école maternelle, se poursuit dans le secondaire et se termine, pour le plus grand nombre, au moment de l'apprentissage initial de la conduite d'un véhicule motorisé. Certains conducteurs verront cette formation initiale complétée par des formations professionnelles, ou des formations dispensées dans le cadre de stages de récupération de points du permis de conduire. Mais, pour la plus grande majorité des conducteurs, les 60 années qui suivent leur formation initiale se déroulent sans aucune mise à jour de connaissances. Ils restent sur les acquis de leur jeunesse, adaptent leur mobilité à leur vie privée et professionnelle, à leur santé, et apprennent souvent seuls les codes, règles et fonctionnements liés aux différents modes de déplacement. Or ces derniers ne cessent d'évoluer dans un espace public qui peut être l'objet de mutations profondes. A cela s'ajoutent des bouleversements technologiques majeurs, avec l'introduction sur les routes de véhicules de plus en plus automatisés auxquels les conducteurs doivent également s'adapter. Dans ce contexte, les besoins en formation et accompagnement des usagers, et particulièrement des conducteurs de véhicules motorisés, sont malheureusement rarement satisfaits.

L'opportunité s'offre à nous aujourd'hui de proposer une formation régulière aux titulaires du permis de conduire. En effet, la durée de validité des permis de conduire a été modifiée par la directive européenne 2006/126/EC, elle est désormais de 10 ou 15 ans avec des conditions de renouvellement propres à chaque état membre. Depuis le 19 janvier 2013, tous les permis sont renouvelés sous cette nouvelle forme, et les états ont jusqu'à 2033 pour procéder à l'ensemble des renouvellements. La France a choisi une durée de validité de 15 ans, avec à son terme, un renouvellement administratif. Ainsi, nous disposons d'une fenêtre exceptionnelle pour proposer une formation à la mobilité renouvelée tous les 15 ans. La généralisation de l'accès à internet permet d'imaginer une auto-formation en ligne (e-formation) gratuite qui mettrait à la disposition des usagers des modules interactifs adaptés. Le suivi de cette e-formation et sa validation par questionnaire aboutiraient à la délivrance d'une attestation nécessaire au renouvellement du permis. Cette e-formation pourrait également être proposée aux usagers qui n'ont pas besoin du permis de conduire, cette démarche relevant alors du volontariat.

## Recommandations

Le Comité des experts propose de conditionner le renouvellement du permis de conduire tous les 15 ans à l'obtention d'une attestation de suivi et de validation d'une **auto-formation à la mobilité, en ligne et gratuite**. Appelée aussi **E-FPM**, cette auto-formation offrirait à chacun l'opportunité de suivre les évolutions du code de la route et des aménagements, et de réfléchir et acquérir des connaissances en matière de sécurité sur les comportements et prises de risque, les nouvelles technologies des véhicules, les spécificités des différents usagers, et en prenant aussi en compte les préoccupations liées aux différentes étapes de la vie.

Adapter la formation des conducteurs à leurs préoccupations du moment renforcerait l'adhésion au dispositif. Cette e-formation serait en outre une opportunité d'aborder les règles autrement, en ne se contentant pas de rappeler la règle et les sanctions en cas de transgression, mais en expliquant leur justification, leur bien-fondé et leur objectif. L'individu serait amené à se poser des questions, et à apprendre en s'interrogeant. Les comportements vertueux favorisant la sécurité, la santé, et l'éco-responsabilité seraient encouragés.

Le Comité des experts propose dans ce rapport un **cadre général** pour cette auto-formation à la mobilité.

**L'E-FPM** serait composée d'un **Module Principal** et d'un **Module Complémentaire**. Le Module Principal serait commun à tous les conducteurs de véhicules motorisés, et la validation de tous les thèmes qui le composent serait nécessaire au renouvellement du permis de conduire. Les thèmes du Module Complémentaire seraient conseillés selon l'âge, le mode de déplacement, les préoccupations de vie, ou alors librement choisis. Leur validation ne serait pas nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

Il ne s'agirait pas d'un examen, dans la mesure où tout participant, après une ou plusieurs tentatives, finirait par valider les thèmes du Module Principal, et par conséquent obtiendrait son attestation de réussite nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

Le contenu de la formation devrait être réalisé au regard d'un cahier des charges respectueux de la législation en cours et des connaissances scientifiques actualisées, en partenariat avec les différents acteurs de la sécurité routière (INSERR, associations, ...). Ces contenus devraient être validés par la Délégation à la Sécurité Routière et mis à jour régulièrement.

Les usagers qui n'auraient pas d'accès informatique, et/ou qui auraient besoin d'un accompagnement spécifique pourraient se rendre dans les **maisons de service public** afin d'accéder à la plateforme de formation. L'auto-formation pourrait être mise à disposition en libreaccès à l'ensemble des usagers de l'espace public.

## Sommaire

Introduction .....	5
1. Former aux savoirs, aux savoir-faire, aux savoir-être, et à l'autoévaluation .....	7
2. Le dispositif éducatif en 2018 en France.....	9
2.1 La formation des jeunes jusqu'au permis .....	9
2.2 Les formations pour récupérer des points de permis .....	10
2.3 Les formations des conducteurs professionnels .....	10
2.4 La sensibilisation au risque routier dans les entreprises .....	10
2.5 Les démarches volontaires, associations, collectivités .....	11
3. Proposition d'une E-Formation Périodique à la Mobilité (E-FPM).....	12
3.1 Le déroulement de l'E-FPM.....	12
3.2 Les Thèmes abordés.....	13
3.2.1 Dans le Module Principal.....	13
3.2.2 Dans le Module Complémentaire .....	15
3.3 Les contenus.....	16
3.4 Un dispositif de type e-learning .....	16
3.5 Un outil de formation, d'observation, de recherche et de communication .....	17
4. Proposition de recommandations.....	17
Annexe : Quelques exemples d'évolutions réglementaires au cours des 15 dernières années.....	19

## Introduction

Dans sa définition la plus commune, la mobilité recouvre un ensemble de déplacements qui contribuent à la vie sociale et économique des individus. Elle évolue tout au long de la vie, aussi bien en mode qu'en quantité. Très souvent, elle commence en tant que piéton et passager de voiture, se poursuit en tant que conducteur de bicyclette puis de voiture, et se termine en tant que piéton. Compte-tenu de l'espérance de vie, nous sommes en moyenne piétons ou cyclistes pendant environ 80 ans, et conducteurs pendant environ 60 ans. Chaque période de vie est néanmoins caractérisée par des préoccupations spécifiques : la vie scolaire, l'activité professionnelle, l'arrivée d'enfants, le transport d'enfants, l'avancée en âge ... Tous ces moments ou événements de vie vont modifier les caractéristiques de la mobilité, et ce, dans un environnement en constante mutation.

L'espace public, la voirie, l'infrastructure et les règles de circulation évoluent sans cesse. Les déplacements se sont complexifiés dans un espace de plus en plus contraint au point qu'il est devenu nécessaire d'introduire la notion de « partage de la route », avec une mise en place de nouvelles règles d'interactions. L'introduction de véhicules de plus en plus automatisés sur le réseau routier suscitent également des questionnements et parfois des inquiétudes. Les conducteurs de véhicules motorisés font face à une diversité grandissante des systèmes d'aide à la conduite proposés par les constructeurs, qui constituent en soi une opportunité en matière de prévention des risques, mais dont le foisonnement et la complexité grandissante placent une partie des utilisateurs dans une situation difficile. Quand cela est possible, ces derniers finissent par désactiver ces systèmes, ou pire, les utilisent de manière inadéquate. En parallèle des efforts qui seront faits en matière d'homogénéisation ergonomique, le besoin d'une formation adaptée à l'utilisation adéquate et aux difficultés rencontrées se fait sentir de manière de plus en plus pressante. L'usage grandissant des véhicules à propulsion électrique modifie aussi les pratiques, les risques et leur gestion, et là encore, une formation spécifique s'impose.

Notre état de santé évolue avec l'âge, et nos aptitudes, mêmes s'il existe des phénomènes de compensation, décroissent avec le temps. En France, les médecins ont une obligation de conseil et d'information sur les capacités à conduire et sur l'impact des pathologies et prescriptions sur la conduite automobile. Pour cela ils s'appuient sur une liste de pathologies incompatibles avec la conduite (arrêté du 21 décembre 2005 modifié en décembre 2015), mais il est parfois difficile d'établir les limites au-delà desquelles il y a une réelle perturbation. La consommation médicamenteuse peut, elle aussi, modifier les aptitudes, et l'arbitrage est parfois complexe entre les effets bénéfiques d'un traitement et ses potentiels effets délétères sur la conduite automobile. Il existe depuis 2001 une signalétique sur les emballages mais sa signification est encore mal connue du public, et les pictogrammes évoluent aussi. Une sensibilisation de tous les acteurs sur les aptitudes requises dans la conduite ne peut qu'aider à appliquer ces restrictions de la conduite aux personnes les plus concernées.

Finalement, la population générale, dans sa grande majorité, n'est pas sensibilisée ou formée à toutes ces évolutions, leur formation initiale étant loin derrière eux. Pour ne prendre qu'un exemple, plus de la moitié des personnes tuées en 2017 avaient plus de 45 ans, leur formation initiale à la conduite, s'ils en avaient une, datait de plus de 20 ans. Et ce phénomène est encore plus marqué pour les conducteurs les plus âgés qui ont passé leur permis de conduire dans la première moitié du siècle dernier. Des initiations à la pratique et aux règles de bonne cohabitation sont prévues de l'école maternelle jusqu'au lycée. Si les jeunes adultes bénéficient ensuite d'un apprentissage initial pour obtenir le permis de conduire, les 60 années qui suivent ne prévoient pas de suivi des connaissances, sauf éventuellement lors de stages de récupération de points du permis de conduire, ou encore dans le cadre de formation

des professionnels de la route. Une large proportion des conducteurs et des piétons reste donc sur les acquis de leur jeunesse et adapte leur mobilité aux nouvelles exigences de leur vie privée ou professionnelle, de leur santé, et apprend seule – par l’observation ou par essai-erreur – les codes, règles et fonctionnements de ces nouvelles modalités de déplacement. Le manque d’information sur ces évolutions est d’ailleurs fréquemment soulevé par les associations d’usagers et les représentants des collectivités.

Il existe aujourd’hui une réelle opportunité de proposer une formation régulière aux titulaires du permis de conduire au moment de son renouvellement administratif. En effet, le permis de conduire a récemment fait l’objet d’une harmonisation au sein de la communauté européenne en vue de faciliter la libre circulation des personnes dans l’espace communautaire (directive européenne 2006/126/EC). La durée de validité des permis de conduire a été modifiée, elle est désormais de 10 ou 15 ans avec des conditions de renouvellement propres à chaque état membre. Depuis le 19 janvier 2013, tous les permis, auto, moto, et poids lourds sont renouvelés sous cette nouvelle forme, et les états ont jusqu’à 2033 pour procéder à l’ensemble des renouvellements.

La France a choisi une durée de validité de 15 ans, avec à son terme, un renouvellement administratif. Actuellement, il suffit d’entrer « renouvellement du permis de conduire » dans un moteur de recherche pour trouver des sites habilités par le Ministère de l’Intérieur qui proposent le service (en plus des préfectures et mairies). Ainsi, nous disposons d’une fenêtre exceptionnelle pour proposer une formation au moment du renouvellement du permis de conduire.

L’objectif de la note est donc de proposer un moyen d’apporter de la formation et de l’information tout au long de la vie afin de garantir des déplacements plus sûrs pour soi et pour les autres. Certains éléments, parfois liés à l’actualité, sont à prendre en compte : la peur de perdre son permis de conduire pour certains conducteurs (souvent les plus âgés), un contexte social peu favorable aux obligations et aux sanctions (crise des gilets jaunes), et dans tous les cas, une situation aujourd’hui difficilement prévisible en raison de la crise sanitaire.

## 1. Former aux savoirs, aux savoir-faire, aux savoir-être, et à l'autoévaluation

Différents modèles théoriques du comportement de conduite automobile ont été proposés dans la littérature scientifique pour expliquer pourquoi les conducteurs prennent des risques ou transgressent les règles au volant : le conducteur ne perçoit pas le risque, n'estime pas la situation risquée pour lui, fait de mauvais choix (stratégiques, tactiques ou opérationnels), ou cherche à maintenir un niveau de risque perçu ou un niveau de difficulté de la tâche constant. Néanmoins, quel que soit le modèle, les recherches en sécurité routière ont conduit à proposer que l'un des mécanismes importants dans la genèse des comportements dangereux était un problème de calibration : le conducteur sous-estime le niveau de risque d'une tâche, et il surestime ses propres capacités pour accomplir cette tâche en sécurité. C'est pourquoi l'objectif central de l'éducation routière est de développer une auto-évaluation plus réaliste de ses compétences : ce n'est pas le déficit d'une compétence qui est le plus important, mais l'auto-évaluation correcte de ses compétences par le conducteur qui lui permettra des adaptations. Dans chaque pays européen, des travaux ont donc porté sur les outils, méthodes et techniques pour améliorer l'auto-évaluation (par exemple, comparaison entre une auto-évaluation et une évaluation par un expert en Suède, scénarios de coaching pour les formateurs en Autriche, etc.). En France, deux outils théoriques ont été développés : la matrice G.D.E. (Goals of Driver Education <sup>1</sup>) et un référentiel de compétences, le R.E.M.C. (Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne <sup>2</sup>), ce dernier faisant suite à une réforme profonde du système de formation (initiale et continue) des conducteurs et de l'examen du permis de conduire.

- La matrice G.D.E. décrit trois degrés de compétences (1. savoirs et savoir-faire, 2. compréhension des facteurs de risque qui dégradent le comportement, 3. compétences d'autoévaluation) qui vont définir des objectifs pédagogiques.

Les cinq niveaux	Savoirs et savoir-faire	Facteurs de risque	Auto-évaluation
Niveau 5 : Pressions sociétales, économiques	V.1	V.2	V.3
Niveau 4 : Objectifs existentiels et contrôle de soi	IV.1	IV.2	IV.3
Niveau 3 : Objectifs de la conduite	III.1	III.2	III.3
Niveau 2 : Compréhension des scénarii routiers	II.1	II.2	II.3
Niveau 1 : Maîtrise des manœuvres	I.1	I.2	I.3

La matrice n'est pas un programme de formation au sens traditionnel du terme, elle ne fixe pas de contenu pour les 15 cases des objectifs pédagogiques, mais elle décrit des processus dans le sens où les pressions cybernétiques des niveaux supérieurs de la conduite produisent des contraintes d'organisation sur les niveaux inférieurs.

<sup>1</sup> J.P. Assailly, La matrice GDE en Europe Préconisations, Recherches et pratiques éducatives innovantes (matrice GDE) pour l'accès au permis de conduire en Europe, Rapport N°4 sur 4 Convention DSCR/ INSERR N° 0001813, juin 2008, 124 pages.

<sup>2</sup> Arrêté du 13 mai 2013 relatif au référentiel pour l'éducation à une mobilité citoyenne.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2013/5/13/INTS1308620A/jo/texte>

[JORF n°0129 du 6 juin 2013](#), Texte n° 14

- Le R.E.M.C. s'articule autour de quatre compétences globales :
  - Assumer personnellement ses responsabilités citoyennes, juridiques et sociales
  - Utiliser un véhicule à moteur de façon autonome, rationnelle et en sécurité
  - Préparer ses trajets et conduire le véhicule dans les situations de circulation simples ou complexes
  - Prendre en compte les facteurs entraînant une dégradation du système homme-véhicule-environnement, prendre les décisions qui permettent d'y faire face, mettre en œuvre les mesures préventives.

Ces compétences présentent des éclairages différents et complémentaires de l'usage de la route, avec des énoncés d'objectifs pédagogiques dans les domaines didactiques classiques : cognitif, psychomoteur, sensorimoteur et socio-affectif. Chaque compétence recouvre diverses sous-compétences, ces dernières n'ont pas été définies en termes d'objectifs afin de préconiser et de permettre leur traitement à tous les niveaux de la matrice GDE. Pour chaque apprentissage, les critères et indicateurs de performance sont définis dans les programmes de formation spécifiques par le système formation/évaluation.

Les enseignants abordent également les niveaux supérieurs de la matrice GDE concernant les projets et aptitudes à la vie, les objectifs et intentions en matière de conduite automobile ainsi que le contexte social dans lequel s'exercent la conduite et les déplacements. Ils transmettent les connaissances et les capacités nécessaires à développer. Les items travaillés concernent les objectifs existentiels, le style et les conditions de vie, les valeurs personnelles, la connaissance de soi, l'estime de soi, la maîtrise de soi et de ses émotions, l'égoïsme, la recherche de sensations et les conduites à risque, la résistance à la frustration, le rôle de l'exemplarité, la préparation des déplacements, les pressions sociales et l'influence des pairs, le rapport aux groupes, le rapport à la règle, la capacité attentionnelle, l'autonomie et la prise de décision, l'auto-évaluation, etc.



## 2. Le dispositif éducatif en 2018 en France

### 2.1 La formation des jeunes jusqu'au permis

La France a beaucoup misé sur l'éducation des enfants et des jeunes jusqu'au passage des permis de conduire. Elle a mis en place un parcours éducatif intégré au programme d'enseignement scolaire et sanctionné par des attestations délivrées à partir de tests écrits :

- l'attestation de Première éducation à la Route (APER)
- l'attestation scolaire de sécurité routière de niveau 1 (ASSR1) dont l'obtention est nécessaire pour accéder à la formation à la conduite d'un cyclomoteur
- l'attestation scolaire de sécurité routière de niveau 2 (ASSR2) dont l'obtention est nécessaire pour accéder à la formation au permis de conduire

*L'attestation de Sécurité Routière (ASR) rassemble les deux attestations précédentes pour ceux qui ne les auraient pas passées.*

Lorsque les enfants grandissent, viennent les examens qui aboutissent à la délivrance d'un brevet ou d'un permis. En complément d'éléments théoriques, une épreuve de mise en situation avec des cours sur plateau et in situ sont proposés. Ces examens concernent :

- Le permis AM/BSR (brevet de sécurité routière), nécessaire pour circuler avec un cyclomoteur
- L'examen théorique du code de la route et les épreuves pratiques pour l'ensemble des permis de conduire.

Cette sensibilisation à la sécurité routière dans le cadre scolaire est censée aborder les différents modes de déplacements, en se concentrant sur celui le plus utilisé par la tranche d'âge en question. Les formations dispensées par les enseignants sont parfois complétées par des interventions extérieures de type « permis piéton », des mises en situation en milieu fermé (piste routière) ou en situation réelle (challenge piéton de Metz, vélo écoles). Lors du dernier CISR, l'État s'est engagé à généraliser le « savoir rouler » à vélo pour tous les élèves en CM2 (confirmé par les assises de la mobilité). Un curriculum est en cours de définition comprenant des parties théoriques et pratiques, y compris en situation réelle.

Dans le secondaire, certains établissements proposent des interventions de sécurité routière. Malgré une hétérogénéité des contenus proposés aux lycéens, il semble que ces interventions apportent de bonnes connaissances des éléments théoriques, mais des difficultés à les mettre en pratique sont soulignées (Projet Perle, JP Assailly, J Cestac<sup>3</sup>). Plutôt que des cours sur les règles de la sécurité routière déjà enseignées dans les formations précédentes, les auteurs proposent notamment que l'accent soit porté sur l'attitude individuelle au sein des groupes.

Ce dispositif d'éducation et de formation permet de toucher la plupart des individus d'une classe d'âge pour ce qui concerne l'APER, les ASSR ou l'ASR, une petite partie pour le BSR (ceux qui souhaitent conduire un cyclomoteur), et une grande majorité d'une classe d'âge passe au moins un permis, même si l'âge du permis semble être retardé pour une partie des jeunes urbains des grandes métropoles. Ainsi, on peut retenir qu'à l'âge de 20 ans, un jeune habitant de France a reçu un certain nombre d'informations théoriques sur les règles routières en vigueur en France. Pour autant, sa connaissance de celles-ci ne sera pas remise à jour, sauf s'il a perdu beaucoup de points sur son permis, s'il est professionnel de la route, salarié d'une entreprise engagée dans une politique de sécurité routière, ou encore s'il effectue une démarche personnelle.

---

<sup>3</sup> Kraïem, S., Cestac, J., Burkhardt, J.-M., Assailly, J.-P., Manoharan, N., Dumesnil, A. (2014). *Projet Prévention et Education Routières en Lycée : Evaluation des actions (PERLE)*. Rapport Final, Convention IFSTTAR-DSCR n°[2200626575](#), 247 p.

## **2.2 Les formations pour récupérer des points de permis**

Près 80 % des conducteurs ont 12 points sur leur permis de conduire (Bilan de l'accidentalité de l'année 2018, ONISR). En 2017, 23 544 stages de récupération de points ont été organisés au profit de 370 224 stagiaires. Si ces formations sont bien orientées sur les règles, les connaissances sur les comportements et les risques, leur objectif n'est cependant pas centré sur l'évolution des règles du code de la route.

## **2.3 Les formations des conducteurs professionnels**

Au-delà des compétences nécessaires pour conduire, se déplacer sur la voie publique dans le cadre général de la réglementation et en particulier du Code de la route, pour lesquels les besoins évoqués ci-dessus sont confirmés, des compétences spécifiques peuvent être nécessaires pour utiliser les véhicules dans le cadre professionnel notamment liées au métier (conditions de conduite, opérations annexes à la conduite) ou au type de véhicule (caractéristiques et comportement du véhicule, arrimage). Tous les conducteurs de poids lourds (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes) ont des obligations de formation continue tout au long de leur carrière<sup>4</sup>. La FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) pour les conducteurs professionnels, est la qualification initiale obtenue à l'issue d'une formation professionnelle de 140 heures effectuée dans un centre agréé par le préfet de région. La FCO est la Formation Continue Obligatoire pour tous les conducteurs de poids lourds, d'une durée de 35 heures, renouvelable tous les 5 ans. Elle permet au conducteur d'actualiser ses connaissances et parfaire sa pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle. Elle porte sur le perfectionnement à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité, la connaissance et l'application de la réglementation, la santé, la sécurité routière et environnementale, la qualité de service.

Remarquons que l'obligation ne s'applique pas pour les livraisons avec des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes de poids total en charge qui réalisent pourtant une grande partie des livraisons dans les aires urbaines, espaces qui ont connu le plus de modification en termes de mobilité et d'aménagement des espaces publics ces dernières années.

## **2.4 La sensibilisation au risque routier dans les entreprises**

Certaines entreprises ont développé, pour tout ou partie de leurs agents, une formation au risque routier dans le cadre de leur plan de prévention des risques professionnels. Ce plan peut être articulé avec un plan de mobilité d'entreprise qui vise à favoriser la pratique de modes de déplacements qui soient plus respectueux de l'environnement que l'autosolisme. Par ailleurs, les compétences requises pour utiliser le véhicule dans le cadre professionnel ne concernent pas seulement l'utilisateur du véhicule et l'acte de conduite, elles englobent aussi :

- ce qui relève de la préparation du déplacement, de son insertion dans une activité professionnelle principale (lorsque celle-ci n'est pas le cœur de métier de l'activité par exemple),
- les compétences à intégrer le déplacement dans le fonctionnement général de l'entreprise, même si cela relève de décisions sur lesquelles le salarié conducteur n'a pas directement la possibilité d'agir.

---

<sup>4</sup> La durée de validité de Permis Poids Lourds est de 5 ans ou jusqu'à la date d'anniversaire des 60 ans, puis de 2 ans jusqu'à la date d'anniversaire des 76 ans, et de 1 an au-delà de 76 ans.

Au plan professionnel, la norme ISO 39001 « management de la sécurité routière » (2012) et la norme ISO 45001 « systèmes de management de la santé et la sécurité au travail » donnent des repères aux entreprises afin qu'elles prennent en compte la sécurité routière de leurs employés. Depuis 2015, la Délégation à la Sécurité Routière incite les organisations à signer la « Charte des 7 engagements pour une route plus sûre ». Cette charte a déjà motivé plus de 1000 organisations incitant 3 millions d'employés à s'engager. L'animation auprès des entreprises apparaît comme une bonne solution pour assurer une formation continue à la mobilité en sécurité. En revanche, elle concerne uniquement les personnes en situation d'emploi, et encore pas toutes.

## **2.5 Les démarches volontaires, associations, collectivités**

Des associations proposent des formations ou des réunions de sensibilisation vers des publics cibles (par exemple les seniors), le plus souvent en lien avec les collectivités territoriales et les Plans départementaux de sécurité routière. Les contenus sont libres et très hétérogènes. Nous ne disposons pas d'évaluation sur leur impact réel. Ces réunions ne touchent qu'une faible partie de la population.

### 3. Proposition d'une E-Formation Périodique à la Mobilité (E-FPM)

Compte-tenu des éléments précédents montrant que la formation à la sécurité routière et à l'usage des modes de déplacements est très mal assurée à partir de l'âge d'accès au véhicule motorisé, et tenant compte de la quasi-généralisation de l'accès à internet, nous proposons que soit mise en place **une auto-formation en ligne pour une mobilité sûre pour le plus grand nombre**. Elle concernerait dans un premier temps les conducteurs détenteurs d'un permis de conduire. Elle serait effectuée avant la demande de renouvellement administratif du permis de conduire.

L'E-FPM serait composée d'un **Module Principal** et d'un **Module Complémentaire**. Le Module Principal serait commun à tous les conducteurs de véhicules motorisés, et la validation de tous les thèmes qui le composent serait nécessaire au renouvellement du permis de conduire. Les thèmes du Module Complémentaire seraient conseillés selon l'âge, le mode de déplacement, les préoccupations de vie, ou alors librement choisis. Leur validation ne serait pas nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

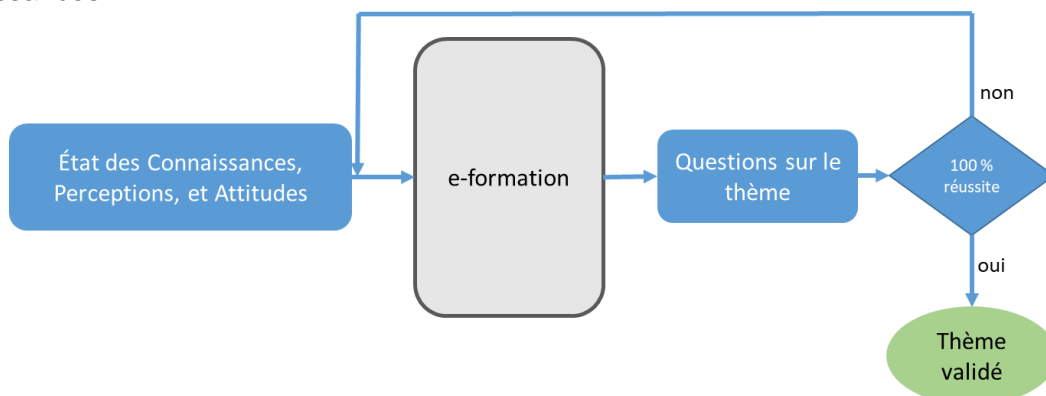
La gratuité de la formation serait la règle. De plus, il ne s'agirait pas d'un examen dans le sens où tout participant, après une ou plusieurs tentatives, finirait par valider les thèmes du Module Principal. Par la suite, cette formation pourrait être disponible à tout moment pour tous les usagers qui souhaiteraient s'auto-former aux évolutions du code de la route ou réviser leurs connaissances sur les différents thèmes abordés.

#### 3.1 Le déroulement de l'E-FPM

Chaque thème du Module Principal ou du Module Complémentaire serait abordé de la façon suivante : dans un premier temps, une évaluation initiale des connaissances, perceptions, et attitudes vis-à-vis du thème abordé serait menée ; suivraient l'auto-formation sur le thème et un questionnaire permettant de valider sa compréhension et la sensibilisation des participants aux messages proposés.

En cas de réponse incorrecte, le participant se verrait renvoyer vers l'auto-formation du thème concerné et vers ses réponses données lors de l'évaluation initiale des connaissances. Seules les questions échouées sur le thème seraient alors re-proposées au participant.

Cette procédure serait poursuivie jusqu'à l'obtention de 100 % de réponses correctes au thème, l'objectif ici n'étant pas de mettre l'individu en échec, mais de l'amener à réfléchir à ses réponses et à améliorer ses connaissances.

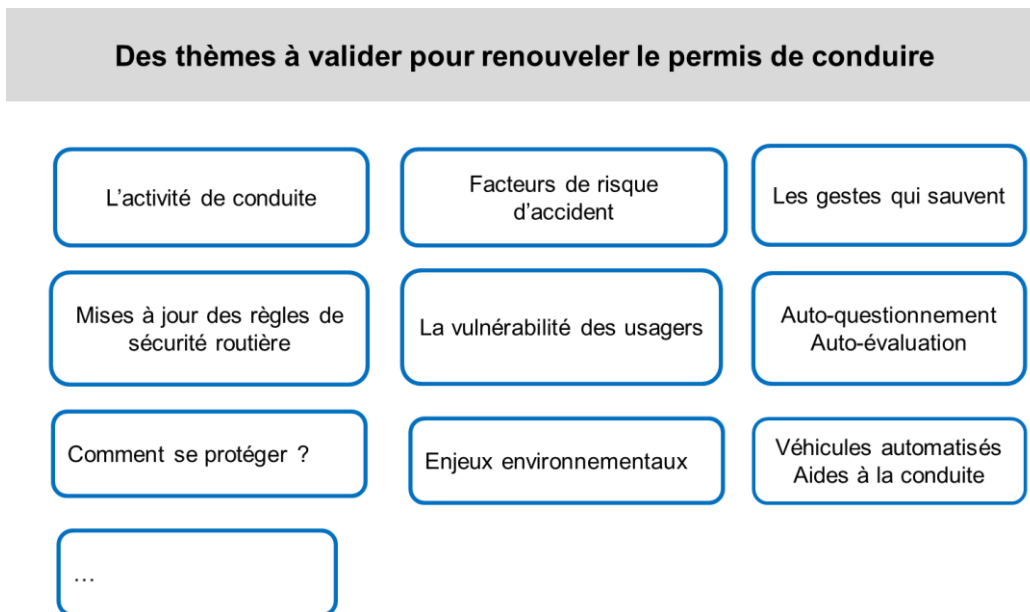


L'**attestation de réussite** nécessaire au renouvellement du permis de conduite serait délivrée après la validation de l'ensemble des thèmes qui composent le Module Principal.

### 3.2 Les Thèmes abordés

Dans les deux Modules, Principal et Complémentaire, il ne s'agirait pas d'alimenter les individus avec des statistiques sur les accidents de la route en fonction des différents modes de déplacement, des âges ou des sexes, mais plutôt de mieux comprendre quels sont les facteurs qui expliquent les accidents, et en particulier les facteurs psychologiques qui amènent à prendre des risques. Elle offrirait l'opportunité d'aborder les règles autrement, en ne se contentant pas de rappeler la règle et les sanctions en cas de transgression, mais en expliquant leur justification, leur bien-fondé et leur objectif. L'individu serait amené à se poser des questions, et à apprendre en s'interrogeant.

#### 3.2.1 Dans le Module Principal



- L'activité de conduite : une connaissance des capacités sensorielles, physiques et cognitives nécessaires pour conduire un véhicule aiderait à l'auto-estimation de ses propres capacités. Des connaissances sur des situations de conduite qui requiert beaucoup d'attention et qui se produisent sous forte contrainte temporelle éclaireraient les usagers sur certaines règles de sécurité routière. La compréhension des changements qui surviennent en vieillissant et qui peuvent perturber l'activité de conduite favoriserait aussi l'adaptation de celle-ci avec l'âge.
- Facteurs de risque d'accidents : consommations d'alcool et cannabis, vitesse excessive, usage du téléphone au volant, médicaments, somnolence, ... seraient explorés dans ce thème. Partager avec le plus grand nombre des résultats de recherche sur les effets de ces facteurs serait un moyen de travailler sur l'adhésion sociale à l'interdiction de certains comportements, et sur la compréhension de la justification des règles routières.
- Les gestes qui sauvent : que faire en cas d'accident, quand on est accidenté ou observateur. Ce thème est en lien direct avec la Recommandation 2 de la Commission Santé et déplacements sur la route. Il est important de rappeler les mesures d'alerte des secours et de protection des

lieux, ainsi que les gestes à réaliser en cas d'urgence vitale. Le rappel de ces gestes pourrait améliorer le pronostic des victimes, et responsabiliser les individus sur leur rôle citoyen.

- Mise à jour des règles de sécurité routière. Les règles de circulation, les nouveaux aménagements et partages de la voirie seraient expliqués (cf annexe). La France, à l'instar de ses voisins, a complété sa réglementation d'outils pour apaiser la circulation en réduisant les vitesses en agglomération. Elle a créé de nouvelles zones, comme la zone de rencontre, bientôt la zone à faible émission, et chaque zone est porteuse de prescriptions qui lui sont propres. Il en est de même pour les aménagements favorisant les nouvelles mobilités (vélo, covoiturage, bus à haut niveau de service...). Les conditions de circulation en cyclomoteurs ont aussi évolué : 125 avec permis B, progressivité des permis 2-RM. Les connaissances des usagers sur toutes ces évolutions seraient mises à jour.
- La vulnérabilité des usagers : plutôt que de rappeler les enjeux accidentels, il s'agirait d'amener les individus à se questionner sur les éléments qui expliquent la vulnérabilité des personnes âgées (déficits liés à l'âge), piétons (enfants : vision réduite, taille réduite), 2-RM (visibilité), personnes en situation de handicap.
- Auto-questionnement - Auto-évaluation. Ce thème permettrait d'amener l'individu à un peu d'introspection et à une autoévaluation de son rapport à la conduite, aux règles et aux risques pour soi et pour les autres. Ce module serait l'occasion d'amener l'individu à réfléchir à son comportement et à ce qui le motive, pourquoi prend-on des risques, pourquoi respecte-t-on les règles ? Ce serait aussi l'occasion de modifier les normes sociales perçues, en questionnant les perceptions des conducteurs sur la réalité des comportements des français : « D'après vous, combien de conducteurs en France ont 12 points sur leur permis ? » et leur réponse serait mise en regard avec la réalité (80%). De plus, pour améliorer de l'auto-évaluation, les participants pourraient être amenés à réfléchir à ce qui peut influencer les comportements sur la route : la famille, les pairs, l'environnement social, les médias...
- Comment se protéger : Utiliser les équipements de protections individuels (EPI) recommandés pour les usagers de 2RM, et attacher sa ceinture pour les automobilistes. Présenter les travaux montrant la réduction de la gravité des blessures avec le port de la ceinture ou d'un casque attaché. Une meilleure connaissance des pictogrammes présents sur les boîtes de médicaments par le corps médical et paramédical et par les usagers renforcerait le rôle d'alerte et faciliterait la recherche de la meilleure solution pour chacun.
- Enjeux environnementaux : des changements de comportement, et alternatives à la voiture, ... seraient présentés. Ce module serait l'occasion de sensibiliser les usagers aux enjeux environnementaux.
- Véhicules automatisés et Aides à la conduite : il est nécessaire de former et sensibiliser l'ensemble des usagers à ces nouveaux modes de déplacement, de façon à mieux connaître leur fonctionnement pour les prendre en compte et les anticiper. Les effets contre-productifs que peuvent avoir les aides – ainsi que, à terme, le développement des véhicules à délégation de conduite – sur la perception du risque et les comportements à risque accidentels des usagers des différents modes dans les interactions avec ces véhicules doivent être pris en compte dans la formation et la sensibilisation.

Les thèmes du Module Principal pourraient être approfondis dans un thème du Module Complémentaire sous une forme « POUR en SAVOIR PLUS ».

### 3.2.2 Dans le Module Complémentaire

À tout moment, avant ou après le Module Principal, des thèmes pourraient être conseillés selon l'âge, le mode de déplacement, les préoccupations de vie, ou alors librement choisis. Ceux-ci se dérouleraient selon la même procédure que ceux du Module Principal. Dans un premier temps, une évaluation initiale des connaissances, perceptions et attitudes, serait proposée sur le thème choisi. Suivrait la formation sur ce thème, et à l'issue de celle-ci, un questionnaire pour valider sa compréhension serait présenté au participant. À la différence des thèmes du Module Principal, et pour une question d'équité, la validation des thèmes abordés dans le Module Complémentaire ne serait pas nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

#### Thèmes abordés dans le Module Complémentaire

Les usagers de moins de 30 ans	Les conducteurs de 2-RM
Les usagers entre 65 et 80 ans	Les piétons
Les usagers de 80 ans et plus	Les cyclistes, usagers de trottinette ou autre EDP
Les enfants	Les effets des maladies et des médicaments sur la conduite
Les adolescents	Les situations dangereuses
Les personnes en situation de handicap	Accidents avec infraction au code de la route : conséquences aux plans pénal, civil, et assurantiel
Les nouveaux risques	.....
L'entretien des véhicules	
Les idées reçues	

En fonction de l'âge, du type d'usage, ou des préoccupations spécifiques liées à certaines étapes de la vie, les thèmes suivants pourraient être abordés :

- *Spécificités de la mobilité des moins de 30 ans*
- *Spécificités de la mobilité des 65-80 ans*
- *Spécificités de la mobilité des 80 ans et plus*
- *Mobilité des enfants : choix et bon usage des sièges auto, déplacement à pied, à vélo, dans les remorques, port de la ceinture dans le car scolaire. Risques spécifiques et pourquoi ces risques ? Comment apprendre à l'enfant à se déplacer ?*
- *Mobilité des adolescents (12-17) : pourquoi prennent-ils en moyenne plus de risque ? port des EPI, Vélo, EDP, déplacements connectés, débridage des cyclomoteurs. Education au risque des adolescents.*
- *Mobilité des personnes en situation de handicap*
- *Sensibilisation aux nouveaux risques (EDP) : se déplacer en EDP, interagir avec des EDP*
- *Entretien des véhicules*

- Les idées reçues
- Spécificités des usagers de 2-RM
- Mobilités des piétons
- Mobilité à vélo, trottinettes ou autre EDP
- Effets des maladies et des médicaments sur la conduite
- Connaissance générale sur les situations dangereuses
- Accidents avec infraction au code de la route : conséquences aux plans pénal, civil, et assurantiel
- Aménagements : temps de traversée....
- Distracteurs et conduite
- Auto-estimation de sa santé, de ses capacités cognitives, de ses capacités de conduite
- Anticipation de l'arrêt de la conduite, accompagnement à l'arrêt de la conduite

### 3.3 Les contenus

Les contenus devraient être développés en fonction d'un cahier des charges, puis validés par la DSR. Il pourrait être envisagé une montée en charge progressive avec une plateforme se construisant au fur et à mesure que les modules seraient produits et validés.

Ce dispositif pourrait s'appuyer sur des expérimentations et des ressources déjà développées (vidéos du projet ACOSUR, ressources pédagogiques des stages permis à points ou de la formation post-permis...). Cette e-formation pourrait, avec un aspect ludique, responsabiliser les personnes, et les inciter à réfléchir à leur situation.

Pour les personnes présentant des difficultés d'accès ou d'utilisation des outils en ligne ou encore des difficultés de lecture, des solutions adaptées seraient à prévoir, comme de l'aide dans les maisons de service public, ou la tenue de sessions gratuites sous d'autres formats. Il conviendrait de ne pas introduire un processus d'exclusion de populations déjà fragilisées, pour qui des difficultés de mobilité peuvent déjà être présentes.

### 3.4 Un dispositif de type e-learning

Les technologies de communication permettent d'imaginer une formation en ligne gratuite mettant à la disposition de chaque participant des modules interactifs adaptés. La validation de tous les thèmes abordés dans le Module Principal aboutirait à la délivrance d'une attestation demandée lors du renouvellement du permis. Certes, ce système pourrait être dévoyé (formation validée par un tiers), mais l'avantage est qu'il ne serait pas discriminant et qu'il apporterait une réponse à toutes les personnes de bonne volonté, chacune recevant in fine l'attestation.

Dans le cas où l'objectif de l'e-formation est le renouvellement du permis de conduire, l'accès individuel à l'e-formation pourrait être donné par un code d'accès sur un ordinateur ou smartphone, à domicile ou dans des centres dédiés, **permettant d'étaler dans le temps** le suivi des thèmes en fonction des disponibilités de chacun, et de personnaliser l'offre en fonction de l'état initial des connaissances.

Dans les autres cas de formation volontaire, l'accès à l'e-formation pourrait être libre.

En complément de l'offre en ligne, dans le cadre de la mise en place des maisons de service public, une aide pourrait être apportée aux personnes en difficulté avec le format électronique, ou avec la lecture ou l'écriture. Des modules adaptés devraient également être prévus pour les personnes en situation de handicap (privilégier les infographies par exemple). Il pourrait être aussi envisager, avec l'aide d'instructeurs de locomotion, des modules piétons dédiés aux aveugles et malvoyants volontaires.



Le dispositif d'E-FPM pourrait s'enrichir des avis des utilisateurs en s'appuyant en particulier sur le retours d'expérience des utilisateurs.

### **3.5 Un outil de formation, d'observation, de recherche et de communication**

En plus de proposer une formation à la mobilité tout au long de la vie, ce dispositif permettrait de disposer d'un « Observatoire Continu » des connaissances, perceptions et attitudes vis à vis de la sécurité routière. La base de données ainsi créée permettrait également de lancer des enquêtes spécifiques auprès des usagers. Enfin, ce dispositif serait une occasion exceptionnelle de créer un lien direct entre les acteurs de la Sécurité Routière et les citoyens.

## **4. Proposition de recommandations**

Le Comité des experts propose de conditionner le renouvellement du permis de conduire tous les 15 ans à l'obtention d'une attestation de suivi et de validation d'une **auto-formation à la mobilité, en ligne et gratuite**. Appelée aussi **E-FPM**, cette auto-formation offrirait à chacun l'opportunité de suivre les évolutions du code de la route et des aménagements, et de réfléchir et acquérir des connaissances en matière de sécurité sur les comportements et prises de risque, les nouvelles technologies des véhicules, les spécificités des différents usagers, et en prenant aussi en compte les préoccupations liées aux différentes étapes de la vie.

Adapter la formation des conducteurs à leurs préoccupations du moment renforcerait l'adhésion au dispositif. Cette e-formation serait en outre une opportunité d'aborder les règles autrement, en ne se contentant pas de rappeler la règle et les sanctions en cas de transgression, mais en expliquant leur justification, leur bien-fondé et leur objectif. L'individu serait amené à se poser des questions, et à apprendre en s'interrogeant. Les comportements vertueux favorisant la sécurité, la santé, et l'éco-responsabilité seraient encouragés.

Le Comité des experts propose dans ce rapport un **cadre général** pour cette auto-formation à la mobilité.

**L'E-FPM** serait composée d'un **Module Principal** et d'un **Module Complémentaire**. Le Module Principal serait commun à tous les conducteurs de véhicules motorisés, et la validation de tous les thèmes qui le composent serait nécessaire au renouvellement du permis de conduire. Les thèmes du Module Complémentaire seraient conseillés selon l'âge, le mode de déplacement, les préoccupations de vie, ou alors librement choisis. Leur validation ne serait pas nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

Il ne s'agirait pas d'un examen, dans la mesure où tout participant, après une ou plusieurs tentatives, finirait par valider les thèmes du Module Principal, et par conséquent obtiendrait son attestation de réussite nécessaire au renouvellement du permis de conduire.

Le contenu de la formation devrait être réalisé au regard d'un cahier des charges respectueux de la législation en cours et des connaissances scientifiques actualisées, en partenariat avec les différents

acteurs de la sécurité routière (INSERR, associations, ...). Ces contenus devraient être validés par la Délégation à la Sécurité Routière et mis à jour régulièrement.

Les usagers qui n'auraient pas d'accès informatique, et/ou qui auraient besoin d'un accompagnement spécifique pourraient se rendre dans les maisons de service public afin d'accéder à la plateforme de formation. L'auto-formation pourrait être mise à disposition en libre-accès à l'ensemble des usagers de l'espace public.

## Annexe : Quelques exemples d'évolutions réglementaires au cours des 15 dernières années

Au cours des 15 dernières années, de nombreuses mesures modifiant les règles d'usage de l'espace public pour les déplacements et le stationnement ont été introduites au gré des évolutions conceptuelles et des innovations. A titre d'illustration, voici quelques modifications réglementaires apportées au code de la route entre 2002 et 2017 :

- Introduction du principe de prudence du plus fort sur le plus faible
- Priorité relative du piéton manifestant l'intention de traverser
- Définition de la voie verte et création du panneau prescriptif
- Définition de la zone de rencontre et du panneau prescriptif, avec des règles sur le stationnement
- Changement des règles pour les aires piétonnes
- Création des zones à circulation restreinte, bientôt zones à faible émission
- Modifications des règles sur l'usage du trottoir
- Arrêt et stationnement des véhicules interdits en l'absence d'emplacement aménagés en amont des passages piétons
- Création du Cédez le passage cycliste et création du panneau prescriptif
- Généralisation du SAS cycliste
- Création du panneau tunnel et ses prescriptions
- Modification des règles relatives au stationnement payant
- Apparition du feu piéton R25
- Ouverture de nombreux couloirs de bus aux vélos
- Modification des marquages liés au vélo
- Modification des règles d'utilisation du téléphone au volant
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Double sens cyclable
- Aire de livraison se transformant en place de stationnement la nuit
- Ligne d'effet du passage piéton
- Ligne d'effet de l'alternat
- Marquage d'animation
- Le passage piéton spécifique
- Les marquages d'entrée de zone 30, zone de rencontre et aire piétonne
  
- À venir :
- La macle pour les voies réservées (en cours d'expérimentation)
- La zone à faible émission