

Formation en DEUX Phases

LE BULLETIN D'INFORMATION DE LA CAQ

1 | 2009

Éditorial

Le permis en deux phases ... un succès!

Chère lectrice, cher lecteur,

Trois années se sont écoulées depuis l'introduction par le Conseil fédéral du permis de conduire en deux phases, dont l'objectif premier vise l'amélioration de la sécurité routière.



Beaucoup de travail a été effectué, beaucoup d'encre a coulé aussi depuis 2005. Qu'en reste-t-il aujourd'hui de ce projet ambitieux?

La mise en place en un temps record de structures jusque-là inexistantes, associant les autorités cantonales et

fédérales, des mandataires et des représentants du monde du travail, a permis de déboucher sur un partenariat public-privé novateur.

Certaines prédictions initiales, parfois proches du catastrophisme, ont été démenties par la réalité du terrain, ceci aussi grâce à un engagement constructif et au réalisme dans la recherche de solutions pragmatiques. Le taux de suivi actuel des cours en témoigne. Aujourd'hui avons ainsi pu passer de la phase de projet à celle de l'exploitation.

L'organisation articulée autour de la commission d'assurance qualité, en tant qu'interlocutrice privilégiée de tous les acteurs, a constitué un élément déterminant pour cette réussite.

Tout n'est pas encore ou pas toujours optimal, mais les expériences vécues au fil des ans démontrent que seule l'action commune et concertée permet de trouver les solutions dans l'intérêt général.

Cette approche, basée sur une communication transparente et directe, est préférable à l'intervention individuelle, souvent publique et parfois intempestive ou insuffisamment documentée.

Un travail important reste cependant à faire: l'analyse des résultats en relation avec le permis en deux phases et l'évaluation de ses effets dans la perspective de l'objectif d'amélioration de la sécurité routière. Le bpa contribuera de manière prépondérante et compétente à l'élaboration de

ces premières conclusions et cela, dès que les éléments nécessaires seront disponibles.

Un potentiel d'optimisation existe également dans le domaine de la formation continue des animateurs, de sorte à confirmer la spécificité de cette activité et leur rôle important en tant que formateur d'adultes.

Nous avons bon espoir que les améliorations ponctuelles seront réalisées grâce aux efforts conjoints de tous les acteurs, coordonnés par la commission d'assurance-qualité.

Aussi, nous sommes convaincus que le travail réalisé pour l'application du permis en deux phases constitue un succès!

Nous vous transmettons ce message d'espoir avec nos meilleurs vœux de bonheur et bonne route en toute sécurité.

Pour la Commission AQ Formation en deux phases
Vincent Moreno

NB

Appelé par le gouvernement cantonal à de nouvelles tâches para professionnelles dès le 1^{er} janvier 2009, je mettrai un terme à 4 années de collaboration au sein de la commission assurance qualité 2-phases.

Je garderai le souvenir d'une action commune et collective, décidément orientée vers des solutions constructives et un sentiment du devoir accompli.

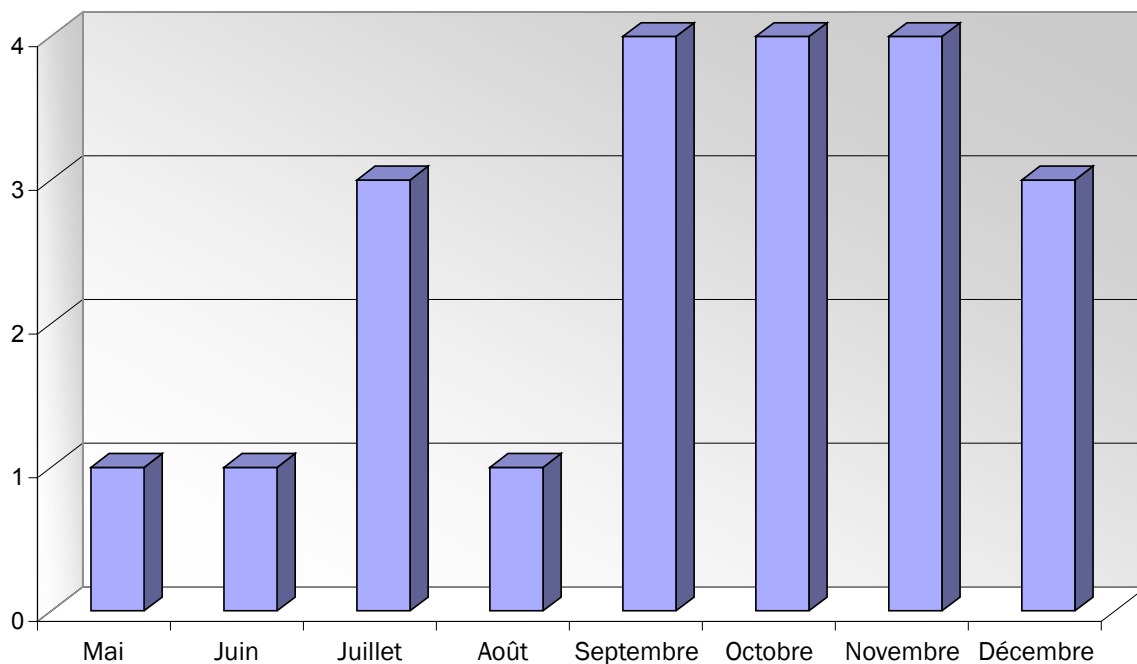
Chiffres

Cours de moto

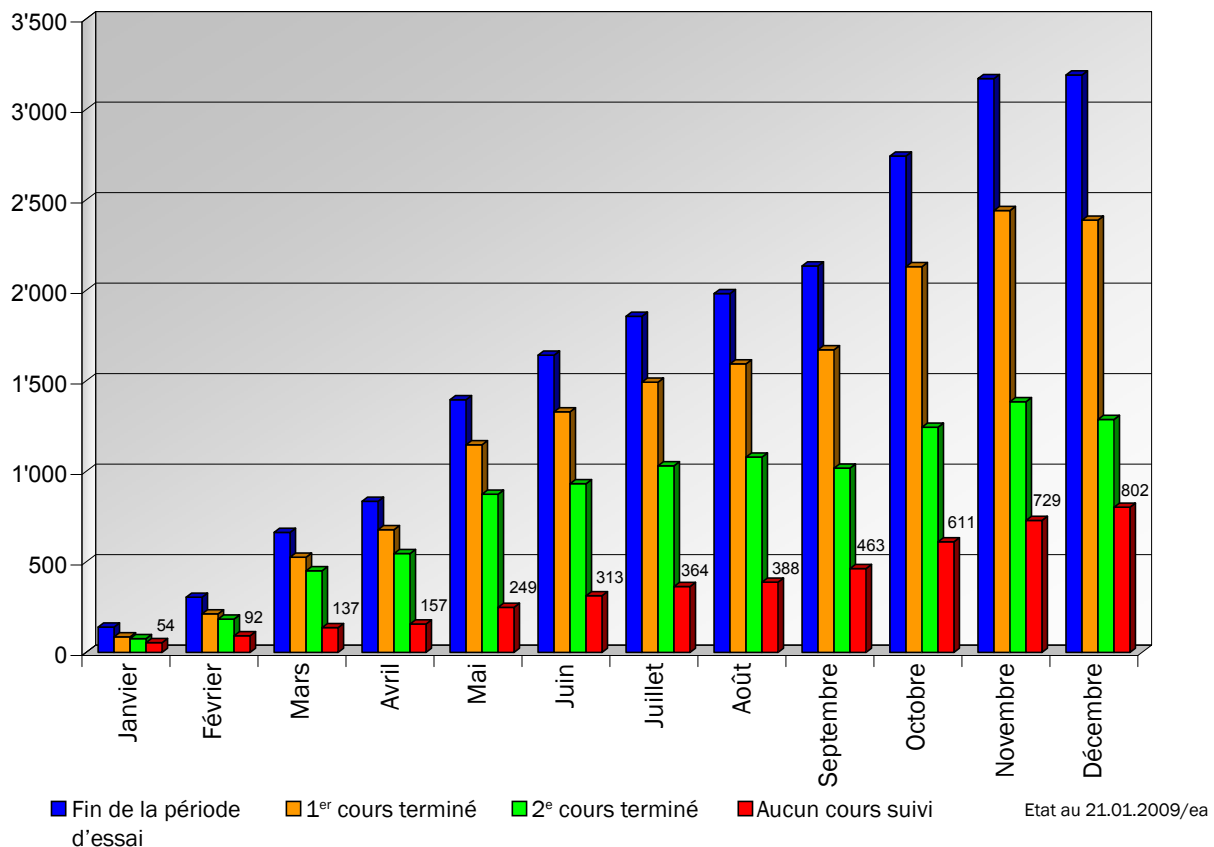
La nouvelle saison de moto, c'est pour bientôt. Les intéressés trouveront sur le site internet www.vsr.ch les organisateurs de cours offrant une formation pour motocyclistes.

Le diagramme suivant informe sur les échéances des permis de conduire des nouveaux conducteurs qui ne possèdent le permis à l'essai que pour la catégorie A. Il va de soi que les détenteurs d'un permis pour les deux catégories peuvent suivre les cours CFC également avec une moto. En revanche, les cours mixtes ne sont pas autorisés.

Permis de motos arrivant à échéance en 2009

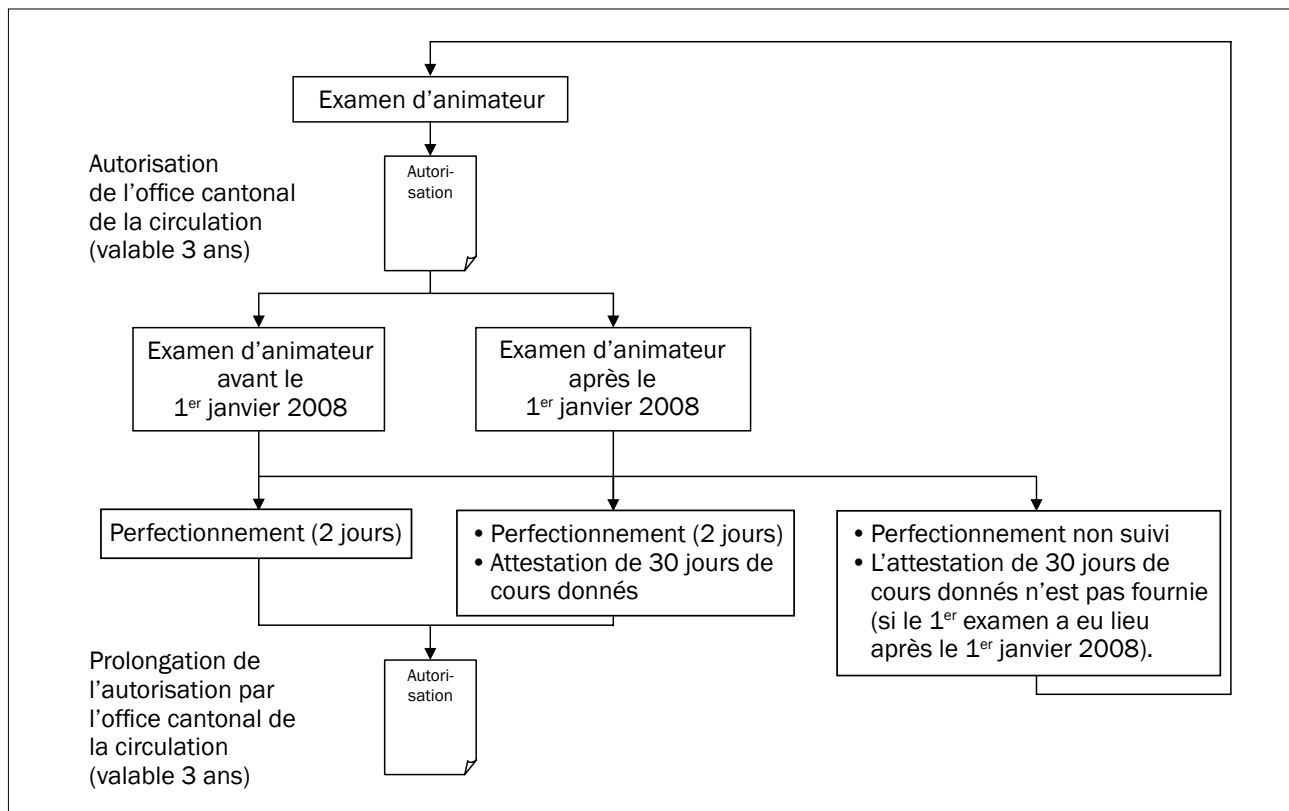


Vue d'ensemble des permis de conduire à l'essai pour 2009 avec date d'expiration



Animatrices et animateurs

Procédure d'autorisation



Prolongation de l'autorisation pour animateur

Les animateurs ont besoin d'une autorisation d'exercer de l'office cantonal de la circulation. Les premières autorisations arrivent à échéance dans les mois à venir.

Comme cela a été dit dans le dernier bulletin d'information, il appartient aussi bien aux animateurs qu'aux organisateurs de cours de veiller à la prolongation de ces autorisations.

Les animatrices et animateurs qui ont reçu leur autorisation avant le 1^{er} janvier 2008 ne doivent faire état que de deux jours de perfectionnement pour obtenir une prolongation de l'autorisation après leur première période de trois ans. Leur autorisation sera alors prolongée.

Les animateurs qui n'ont pas suivi le perfectionnement requis ne peuvent plus donner de cours FC et pourvu que l'animateur veuille reprendre son activité.

Les substances psycho-actives:

Garder la tête froide devant un thème chaud

Le thème des substances psycho-actives constitue un défi particulier dans les cours de la formation en deux phases: d'une part, il soulève des questions difficiles au niveau de la matière; d'autre part, nombre d'animatrices et animateurs constatent qu'une forte proportion de participants aux cours ont du mal à aborder cette thématique. Beaucoup de nouveaux conducteurs estiment avoir déjà trop entendu parler de ce problème.

La conduite sous l'effet de substances psycho-active est un phénomène relativement fréquent. On en connaît les nombreuses conséquences néfastes. L'effort de prévention ne doit donc pas relâcher. Pour les médicaments, il est important que le conducteur se fasse conseiller par le pharmacien ou le médecin pour savoir s'il est toujours apte à conduire. Et ces conseils devront être suivis. S'agissant de l'alcool et des drogues illégales, l'objectif est de bien faire comprendre que ce type de consommation est incompatible avec la conduite d'un véhicule, qu'il faut donc «dissocier».

Mais comment aborder ce thème dans les cours sans heurter les participants? Comment les motiver pour qu'ils se penchent (une fois de plus) sur ce thème? Comment réagir à des questions délicates?

Beaucoup d'idées fausses ou imprécises

Il est possible que de nombreux jeunes adultes sachent déjà beaucoup de choses sur les effets et les risques liés à la consommation d'alcool, de cannabis et d'autres drogues illégales. Il s'avère cependant que les connaissances sur la variabilité des effets – en fonction des personnes et des conditions (lieu, heure, psychisme) – sont fréquemment lacunaires, voire carrément fausses. Une partie des consommateurs de ces produits croient que l'on peut procéder avec les drogues comme avec l'alcool. Il existe aussi des idées fausses sur les contrôles et les preuves de la consommation. Une possibilité intéressante pour l'auditoire et qui permet de compléter ou de corriger les connaissances consiste à confronter des déclarations vraies et fausses, puis, en appliquant les méthodes de l'animation, à faire prendre conscience au groupe que, par exemple, l'incapacité d'évaluer des distances conduit à leur sous-estimation. On constate par ailleurs une forte méconnaissance des conséquences judiciaires, financières et, partant, personnelles de ce type de délit. L'instrument didactique «La vérité sur la fumette et la conduite» (Conseil suisse de la sécurité routière) offre quelques exemples frappants en rapport avec le cannabis.

Une thématique vaste et passionnante

L'alcool et le cannabis font sans doute partie des substances dont la plupart des conducteurs connaissent les effets négatifs. Le fait que beaucoup de médicaments peuvent également réduire l'aptitude à conduire est moins bien connu. On ne sait souvent pas non plus que les substances psycho-actives ont des effets négatifs plus graves chez les nouveaux conducteurs que chez les conducteurs expérimentés parce que les premiers manquent de réserves (cf. «Alcool dans le trafic routier – identifier les risques et adapter son comportement», ISPA, cahier 3). Des thèmes de ce genre peuvent accroître l'intérêt d'une heure de cours.

L'animateur doit-il tout savoir?

La complexité de la thématique des substances psycho-actives constitue bien entendu un défi particulier pour les responsables des cours. Il est donc indispensable de réunir un maximum d'informations sur ce sujet. Cela ne signifie pas pour autant que l'animateur doit tout savoir. On peut parfaitement reconnaître d'être incapable de répondre à une question. Dans ces situations, la meilleure manière d'agir est de donner aux participants des pistes qui les conduiront vers les informations qu'ils cherchent (associations ou services spécialisés, sites internet).

Le rôle des expériences individuelles de consommation

Les effets des drogues varient en fonction de la personne qui en consomme, de la manière de les consommer, de la quantité et de la situation. Cette diversité fait qu'il est difficile d'ouvrir une discussion sur des expériences personnelles. Nous recommandons d'ailleurs de ne pas inviter les participants à évoquer leurs propres expériences.

Parfois certains participants aux cours estiment que seule une personne qui a consommé des drogues peut effectivement aborder ce thème. Or, l'expérience de la drogue est une affaire individuelle et personnelle à laquelle on ne saurait appliquer des règles générales. Il faut s'efforcer de s'informer aussi largement que possible. L'expérience personnelle n'est pas une condition pour être un expert: un gynécologue n'a jamais accouché d'un enfant.

Partir de situations concrètes

Les raisons qui poussent à consommer de l'alcool et les raisons de conduire un véhicule sont différentes et peuvent être en concurrence. Un exemple: on veut sortir, boire de l'alcool, faire la fête, mais on tient aussi à se déplacer en voiture et à rentrer confortablement chez soi. Il ne s'agit pas de juger les raisons de la consommation d'alcool ou celles de conduire un véhicule; le but est de mettre en évidence les différents motifs qui incitent à conduire ou à boire. L'idée est d'amener les nouveaux conducteurs à apprécier la situation avant de partir et à choisir ce qui est plus important pour eux: consommer ou conduire? Ce qui compte, c'est que les participants au cours évoquent des cas réels. Ils doivent se représenter concrètement une situation (grâce aux techniques de l'animation du débat) dans laquelle ils sont appelés à choisir entre la conduite d'un véhicule et la consommation d'alcool. Il importe que ce choix se fasse avant de partir, car la consommation d'alcool aidant, ils ne seront rapidement plus à même de décider sereinement et de manière responsable. On peut certes choisir de ne pas consommer pour être apte à conduire, mais si on a l'intention de consommer de l'alcool ou d'autres substances psycho-actives, on doit décider avant de sortir de la manière dont on se déplacera:

- décider ensemble qui reste sobre pour ramener tout le monde à la maison;
- décider d'emprunter les transports publics ou un taxi;
- décider éventuellement que l'on passera la nuit sur place, donc emporter le nécessaire.

Il n'y a pas de miracle

Il est impossible, en une seule heure de cours, d'amener tous les nouveaux conducteurs à se comporter toujours correctement dans le trafic routier. Personne

ne s'attend à un tel miracle. **La prévention n'est efficace que dans la continuité.** Les cours donnés aux nouveaux conducteurs y apportent une contribution notable.

Sabine Dobler, collaboratrice du département de la prévention: Institut suisse de l'alcoolisme et d'autres toxicomanies (ISPA), Lausanne.

Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz sind heute motorisiert. Gleichzeitig ist der Gebrauch von alkoholischen Getränken, Arzneimitteln und zunehmend auch illegalen Drogen wie Cannabis verbreitet. Personen, die unter dem Einfluss von bewusstseinsverändernden (psychoaktiven) Substanzen am Verkehr teilnehmen, stellen eine Gefahr dar.

Alkohol, illegale Drogen und Medikamente im Strassenverkehr

0,5 Promille bei Alkohol und Nulltoleranz für illegale Drogen

Besonders Autos, Motorräder und Mofas können nur verantwortungsvoll von Personen geführt werden, die die grundlegenden körperlichen und psychischen Voraussetzungen zum Fahren mitbringen (Fahrtauglichkeit) und zum gegebenen Zeitpunkt auch imstande sind, am Verkehr teilzunehmen (Fahrfähigkeit). Die kurzfristigen Folgen eines Konsums psychoaktiver Substanzen und auch die Auswirkungen einer Suchterkrankung erhöhen das Risiko für Unfälle.

Im Jahr 1958 wurde das Delikt «Fahren in angetrunkenem Zustand» (FiaZ) in das Strassenverkehrsgesetz (SVG) aufgenommen und in der Folge durch Urteile des Bundesgerichts genauer definiert. 1964 wurde erstmals der Grenzwert von 0,8 Promille Blutalkoholgehalt definiert. Im Jahr 2009 hat das Parlament die Grenze auf 0,5 Promille herabgesetzt und die Sanktionen für Fahren in angetrunkenem Zustand verschärft. Gleichzeitig sind erstmals Richtlinien zum Umgang mit anderen psychoaktiven Substanzen (Betäubungsmitteln und Medikamenten) ins Gesetz aufgenommen worden.

Dieses Drogeninfo informiert vorwiegend darüber, wie der punktuelle Konsum von alkoholischen Getränken, illegalen Drogen und Medikamenten die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt. Die grundsätzlich in Frage gestellte Fahrtauglichkeit von Suchtkranken wird nur stellenweise angesprochen.

sfa/ispa
Schweizerische Fachstelle für Alkohol- und andere Drogenprobleme
Institut suisse de prévention de l'alcoolisme et autres toxicomanies
Istituto svizzero di prevenzione dell'alcolismo e altre tossicomanie

Questions sur les substances psycho-actives et besoin de matériel d'information? Une bonne adresse: Institut suisse de l'alcoolisme et d'autres toxicomanies (ISPA). www.sfa-ispa.ch, tél. 021 321 29 11.

Organisateurs de cours

Exercices supplémentaires lors des cours FC

Lors des audits effectués en 2008 nous avons constaté que plusieurs organisateurs de cours effectuaient à la fin de la journée un dit parcours dit «pratique».

Détail important: les exercices pratiques effectués dans les cours CFC doivent toujours viser les objectifs prévus par à cette formation.

Des exercices finaux de ce type ont été admis lors des procédures d'autorisation précédentes. Ce ne sera cependant plus le cas à partir du **1^{er} mars 2009**. Les organisateurs de cours dont le programme de formation prévoit des exercices de ce type sont invités à déposer leur programme revu et corrigé au CSR jusqu'au **1^{er} avril 2009 au plus tard**.

Selon les directives de l'OFROU, les exercices pratiques suivants doivent être effectués obligatoirement:

- **exercice pratique «virage»:** l'objectif est atteint lorsque le conducteur a pu constater qu'une vitesse inadaptée (il suffit de 1 km/h de trop) le met en difficulté. Cet exercice pratique est ensuite terminé. Tous les autres éléments tirés des cours de technique de conduite ne répondent pas aux directives concernant la formation en deux phases.
- **exercice pratique «distance»:** pour atteindre l'objectif fixé dans les directives, il faut suivre strictement la procédure imposée.
- **exercice pratique «distance d'arrêt/distance de freinage»:** l'objectif de cet exercice pratique est atteint quand tous les participants aux cours ont pu constater qu'un doublement de la vitesse entraîne un quadruplement de la distance de freinage et quand ils se sont rendus compte de la vitesse restante. Cet exercice pratique est ensuite terminé. Tous les autres éléments tirés des cours de technique de conduite ne répondent pas aux directives concernant la formation en deux phases.

L'exercice pratique suivant n'est pas spécialement mentionné dans les directives de l'OFROU, mais il est toléré:

- **exercice d'introduction:** un exercice d'introduction facultatif ne constitue pas une violation des directives dans la mesure où il sert à appréhender la place d'exercice ainsi qu'à connaître des équipements techniques comme la radio, le système de mesure de la vitesse ainsi que des éléments indispensables à la formation des groupes. Cet exercice facultatif peut également inclure des éléments comme la position assise, la sécurité des véhicules, etc.

Tâche du bpa dans la formation en deux phases

La formation en deux phases fait l'objet d'une évaluation complète. L'Office fédéral des routes (OFROU) a chargé le Bureau de la prévention des accidents (bpa) de vérifier les effets du nouveau système de formation sur la sécurité routière. Les données sur les accidents enregistrées par la police servent de base à cette analyse. Pour le moment cependant, l'examen des accidents ne permet pas de déterminer l'efficacité de la nouvelle formation. Des conclusions fiables ne pourront être tirées que dans quelques années. A côté de ce mandat de l'OFROU, le bpa mène un projet partiel visant à identifier les effets sur les nouveaux conducteurs. Ces derniers sont interrogés sur leurs comportements, leurs attitudes et leurs connaissances. En comparant les nouveaux conducteurs issus du nouveau et de l'ancien mode de formation, donc ceux qui ont suivi les cours et ceux qui ne les ont pas suivis, on obtient quelques renseignements sur l'efficacité du nouveau système. Les premiers résultats provisoires semblent indiquer que certains délits routiers comme la conduite en état d'ébriété, les dépassements des

limitations de vitesse et le non respect de l'obligation de porter la ceinture de sécurité sont rapportés un peu plus rarement pour les nouveaux conducteurs avec un permis probatoire que pour les nouveaux conducteurs ayant reçu leur permis définitif. A côté de l'analyse des accidents et de l'interrogation des nouveaux conducteurs, les audits de cours représentent un autre élément d'évaluation. Dans le cadre de son programme d'assurance qualité, le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR) effectue sur mandat de l'Association des services cantonaux des automobiles (asa) des audits auprès des organisateurs de cours. Dans certains cas, des collaborateurs du bpa accompagneront les experts AQ du CSR lors de ces audits.

Interrogation en ligne

L'interrogation en ligne dans sa forme actuelle des participants aux cours FC n'apporte pas les résultats souhaités:

- le taux de participation ne répond pas aux attentes.
- le questionnaire est trop long et les participants ont parfois du mal à comprendre le sens des questions.
- les animateurs n'encouragent pas systématiquement les participants à remplir le questionnaire.
- les intérêts et les objectifs des organisateurs de cours, du CSR et du bpa, divergent: les organisateurs de cours s'intéressent avant tout à leurs propres évaluations; le CSR se sert de cet instrument pour améliorer la garantie de la qualité; le bpa a besoin de données illustrant les effets de la formation en deux phases.

En décembre 2008, l'OFROU, l'asa, le CSR et le bpa se sont réunis pour chercher de nouvelles solutions. L'interrogation en ligne sera poursuivie sous sa forme actuelle jusqu'au milieu de l'année 2009, mais elle recevra quelques améliorations au niveau linguistique. Le texte de la version allemande ne serait que faiblement retouché alors que la version française subira des corrections importantes afin que les questions soient mieux comprises.

La seconde étape consistera à créer un nouveau questionnaire en collaboration avec les organisateurs de cours. Une évaluation complètement nouvelle sera développée dans le cadre d'un groupe de travail. Le but est de mettre ce nouveau questionnaire en ligne dès le milieu de l'année 2009. Les organisateurs de cours auront donc l'occasion, d'ici à la séance d'information du 13 mai 2009, de donner leur avis sur ce projet. Cette réflexion portera également sur la manière de rendre plus attrayante la participation à ce sondage.

Sondage sur la formation en deux phases – tirage au sort

Les réactions des participants aux cours constituent un instrument important pour l'assurance qualité. Il s'est cependant avéré que le taux de retour du sondage internet développé par le CSR et le bpa était trop bas pour faire des constats fiables. Des mesures ont donc été prises l'an passé pour augmenter ce taux de retour. L'une d'entre elles vise à rendre plus attrayante la participation au sondage: depuis avril 2008, chaque mois deux remboursements de frais de cours et chaque année un bon de voyage de 2000 francs sont tirés au sort.

En 2008, les frais de cours ont ainsi été remboursés à deux participants à chaque fois aux cours de l'école de conduite A-Z, de L-2 Valais, du TCS Argovie, du centre de sécurité routière de Thurgovie et à chaque fois à un participant aux cours AES, Genève, Drive Z, Zurich, Driving Center Veltheim, T&T Suisse romande, TCS Tessin, TCS Vaud, vaz, Uri, centre de sécurité routière Mittelland, T&T Stockental et WAB Team Nidwald. Le bon de voyage de 2000 francs est allé à un participant au cours de WAB Suisse centrale. Nous félicitons chaleureusement les gagnants.

Informations générales

Actualité interne

Le 31 décembre 2008, Monsieur Vincent Moreno a quitté la Commission Assurance Qualité (CAQ) de la formation en deux phases où il représentait l'asa. Il a participé depuis la première heure à la mise en place et au développement de la formation en deux phases. Par ses vastes connaissances dans le domaine de la formation des conducteurs et son engagement constant pour l'introduction de la formation en deux phases en Suisse romande, il a pris une part prépondérante à la réalisation de ce projet.

Vincent Moreno nous quitte pour se consacrer à de nouvelles tâches qui lui ont été confiées dans le cadre de son activité de chef de l'office de la circulation du canton de Genève.

La CAQ tient à remercier Vincent Moreno pour sa précieuse participation au travail de notre équipe. L'asa désignera son successeur dans le courant du printemps.

Pour la CAQ: Ernst R. Anderwert

Impressum

Sur mandat de la CAQ: Conseil de la sécurité routière
Effingerstrasse 8, Case postale 8616, 3001 Berne
Tél. 031 560 36 66, Fax 031 560 36 77
info@vsr.ch, www.vsr.ch