

- PROGRAMME DE FORMATION DES STAGES DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE MENTIONNÉS AUX ARTICLES L. 223-6 ET R. 223-5 DU CODE DE LA ROUTE

Les stages de sensibilisation à la sécurité routière visent à éviter la répétition des comportements dangereux. Ils sont composés :

- d'un module tronc commun permettant de poser le cadre et les enjeux du stage, de découvrir le système de la sécurité routière, d'impliquer le stagiaire et de favoriser sa compréhension de la complexité de l'activité de conduite ;
- d'un ou plusieurs modules spécialisés relatifs soit à la vitesse et aux infractions associées, soit à l'alcool ou aux produits psychoactifs, soit à la conduite des poids lourds. Le choix de ces enseignements incombe aux animateurs, à l'issue du module tronc commun, en fonction de leur connaissance des besoins des stagiaires.

Le cas échéant, il peut être procédé à un entretien personnalisé et/ou une séance de conduite. Cet entretien est obligatoire pour les stagiaires dès lors qu'ils ont déjà participé à deux stages de sensibilisation à la sécurité routière. Il est d'une durée minimale de quarante-cinq minutes.

a) L'entretien personnalisé est organisé en dehors de la durée de quatorze heures du stage. Il est conduit par le psychologue du stage et porte sur le comportement du stagiaire en rapport avec la ou les infractions commises ;

b) La séance de conduite s'intègre dans la séquence du stage définie ci-après intitulée Données psychophysiologiques pour travailler les objectifs correspondants.

La présente annexe décline deux programmes de formation répondant à l'objectif général rappelé ci-dessus.

Le premier programme correspond à celui des stages dits de première génération mis en œuvre depuis 1992. Il se positionne sur une conception de transmission de connaissances et de prise de conscience des facteurs de l'insécurité routière.

Le second programme est celui des stages dits de deuxième génération. Il est le résultat de l'expérience acquise, des études effectuées sur les attentes et besoins du terrain et des études évaluatives menées au niveau européen. Il tient compte de la mutation du paysage de la sécurité routière et des évolutions sociétales. Il est conçu à partir d'une étude réalisée par des animateurs expérimentés, spécialisés dans la conception de programmes d'éducation, sous l'autorité scientifique de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), et validée par le ministère chargé de la sécurité routière.

Le mode d'intervention choisi vise à impulser un processus de changement d'attitudes et de comportements chez le conducteur, en cohérence avec l'objectif des programmes de réhabilitation pour les conducteurs : modifier les comportements pour prévenir la répétition d'infractions, ce qui entraînera une amélioration de la sécurité. Ce programme s'appuie sur les modèles théoriques suivants :

- modèle didactique de la hiérarchie des comportements de conduite (Keskinen, 1996 et Siegrist, 1999) - matrice GDE (Goals for Driver Education) ;
- modèles de prévention des comportements à risques validés et utilisés dans le cadre de la prévention, de l'éducation pour la santé, de la psychologie sociale et de la psychologie cognitive : modèle transthéorique de Prochaska et di Clemente (1992), théorie de l'autorégulation du comportement de Carver et Sheier (1998) ;
- modèles relatifs aux comportements de santé de Gebhardt et Maes (2001).

Ce programme privilégie, pour une plus grande efficacité, l'auto-réflexion du conducteur en vue d'initier une stratégie personnelle de changement. Il demande une plus grande implication du conducteur stagiaire dans sa formation. Alors que dans le stage première génération, le conducteur doit réagir aux savoirs dispensés et aux échanges groupaux, dans le stage deuxième génération, il est plus actif et doit progressivement prendre conscience de son rôle d'acteur du système de circulation routière. Ce programme exige également un plus fort investissement des animateurs dans l'animation et la coanimation.

Le programme du stage deuxième génération est mis en œuvre par les animateurs ayant suivi la formation initiale ou la formation continue dispensée à l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR) de Nevers, respectivement à compter de septembre 2006 et de mai 2007. Il est

amené à se substituer progressivement au stage première génération au fur et à mesure du développement de la formation continue des animateurs des stages de sensibilisation à la sécurité routière en vue de la reconstitution du nombre de points du permis de conduire. A partir du 1er janvier 2018, seuls les stages de deuxième génération pourront être dispensés.

Programme des stages première génération  
 I. - Enseignement tronc commun  
 Les facteurs généraux de l'insécurité routière

<b>SÉQUENCES ET OBJECTIFS</b>	<b>CONTENUS</b>
Tour de table (2 heures)	Présentation du programme et des objectifs du stage, des participants. Rappel du dispositif réglementaire du permis à points.
Données de sécurité routière (45 minutes)	L'insécurité routière en France : données statistiques nationales et locales sur l'insécurité routière (nombre de tués, blessés, types d'usagers, circonstances...).
Accidentologie (45 minutes) : Faire connaître aux participants, les principales causes et circonstances des accidents, les populations à risque.	Utilisation d'une étude de cas d'accident permettant d'illustrer et de discuter sur les données nationales d'insécurité routière.
Questionnaire d'autoévaluation des connaissances (15 minutes) : Réactualiser les connaissances des stagiaires sur le code de la route.	Questionnaire d'autoévaluation.
Données psychophysiologiques (1 h 30) : Analyser et faire comprendre la diversité des usagers dans la circulation, les problèmes d'interaction et de communication.	Exercices sur des situations de conduite et la tâche de conduite.
Analyse de la situation d'infraction (1 h 45) : Sensibiliser aux conséquences des accidents ; Comprendre les enjeux sociaux de la sécurité routière.	Etude des grands types d'infractions à partir d'enquêtes et d'interview de conducteurs. Ventilation des opinions, attitudes, motivations selon les groupes sociaux et les thèmes : vitesse, alcool, ceinture, contrôle...
Fin de journée	

II. - Enseignements spécialisés  
 A. - Enseignement sur le thème :  
 Vitesse et infractions associées

SÉQUENCES ET OBJECTIFS	CONTENUS
Analyse d'un cas d'accident (3 h 30) : Transmettre un savoir objectif.	Eléments de cinématique, perception de la vitesse, le freinage. le choc et la dissipation d'énergie, la vitesse et l'insécurité. Le choix de la vitesse par le conducteur, le plaisir de la vitesse, l'expérience de la vitesse. L'étude du risque dans les situations d'urgence. L'incident et les limites de comportements d'urgence. Analyse de cas d'accidents.
Travail sur les représentations sociales (1 h 30) :	A partir d'exercices, de grilles d'analyses et de questionnaires d'autoévaluation, mise en évidence des représentations : conducteur-automobile. Analyse de l'infraction, rôle du contrôle et de la sanction.
Mobiliser l'expérience acquise pour la soumettre progressivement à évaluation individuelle et collective.	Développement des notions essentielles de civilité, de respect d'autrui, de convivialité, de partage de responsabilité.
Sensibiliser en vue de l'émergence de nouveaux comportements.	Sensibilisation à la dimension sociale de la sécurité routière et à la préservation de l'environnement en rapport avec l'automobile.
Conduite et alcool (1 heure)	Alcool et alcoolémie, relation dose/effet, élimination de l'alcool, réglementation alcool et conduite.
Synthèse et évaluation du stage (1 heure)	Exercices sur les connaissances acquises au cours du module (correction du questionnaire d'autoévaluation).

B. - Enseignement sur le thème :  
Alcool, alcoolisme et conduite automobile

<p>Analyse d'un cas d'accident (3 h 30) : Transmettre des savoirs juridiques et techniques.</p>	<p>Alcool et alcoolisme (définitions). Comparaisons régionales et internationales. Utilisation d'un questionnaire à choix multiples pour tester les connaissances. Le métabolisme de l'alcool. L'alcool et les fonctions cognitives. Exposé débouchant sur une discussion. Utilisation d'exemples concrets et de situations vécues qui seront évaluées par les participants.</p>
<p>Utiliser l'expérience vécue pour la soumettre à évaluation.</p>	<p>Alcool et accidents de la route : Rôle de l'alcool dans la survenue des accidents de la route. Comparaisons régionales et internationales. Relations alcoolémie-accident. Analyse de cas d'accidents suivie de questions d'évaluation (évaluer la distance de freinage, tenir compte des autres facteurs en cause).</p>
<p>Connaître les moyens législatifs et réglementaires. La prévention et la thérapeutique.</p>	<p>Commentaires et explications des principaux textes législatifs et réglementaires. Les instruments de dépistage (éthylotests) et de mesure (éthylomètres). Comment prévenir les accidents, l'alcoolisme maladie, le dépistage clinique (film et discussion). Documents et adresses utiles.</p>
<p>Travail sur les représentations sociales (1 h 30) :</p>	<p>Reprise d'exemples d'accidents, jeux de rôles.</p>
<p>Conduite et vitesse (1 heure) :</p>	<p>Eléments de cinématique, perception de la vitesse, le freinage, le choc et la dissipation d'énergie, la vitesse et l'insécurité.</p>
<p>Synthèse et évaluation du stage (1 heure) :</p>	<p>Exercices sur les connaissances acquises au cours du module (correction du questionnaire d'autoévaluation). Bilan sur des nouveaux comportements à adopter. Exercices sur les connaissances acquises au cours du module.</p>

C. - Enseignement sur le thème :  
La conduite des véhicules du groupe lourd

<b>OBJECTIFS</b>	<b>CONTENUS</b>
Etude d'un cas d'accident (3 h 30) :	
Etude de cas sur un accident impliquant un véhicule du groupe lourd.	L'étude doit servir de support pour le développement des divers objectifs du programme.
Donner des notions sur le phénomène véhicules du groupe lourd.	Statistiques (parc, économie, sinistralité). Réglementation sociale (temps de conduite et de repos - responsabilités - parallèle avec les véhicules légers). Répartition du transport.
Donner des explications sur les particularités de la conduite des véhicules du groupe lourd.	Notions de freinage. Chargement, arrimage, stabilité. Pneumatiques. Gestion d'itinéraire. Adhérence, gabarit.
Faire comprendre la nécessité d'anticiper et de prévenir les risques, de partager l'espace entre les divers usagers.	Notions d'hygiène et de sécurité. Temps de réaction et distances de sécurité. Energie cinétique. Force centrifuge. Particularités des autres usagers.
Travail sur les représentations sociales (1 h 30)	Reprise d'exemples d'accidents, jeux de rôles : travail sur les représentations conduite et poids lourds.
Conduite et alcool (1 heure)	Alcool et alcoolémie, relation dose/effet, élimination de l'alcool, réglementation alcool et conduite.
Synthèse et évaluation du stage (1 heure)	Exercices sur les connaissances acquises au cours du module (correction du questionnaire d'autoévaluation).

Programme des stages deuxième génération

I. - Enseignement tronc commun : les facteurs généraux de l'insécurité routière

SÉQUENCES ET OBJECTIFS	CONTENUS	
Tour de table (2 heures)	Présentation du programme du stage, des objectifs, des participants. Rappel du dispositif réglementaire du permis à points	
Données de sécurité routière (30 minutes)	L'insécurité routière en France : données statistiques nationales et locales (nombre de tués, blessés, types d'usagers, circonstances)	
<p>Accidentologie (1 heure) :</p> <p>Faire connaître aux participants, les principales causes et circonstances des accidents, les populations à risque.</p>	Utilisation d'une étude de cas d'accident permettant d'illustrer et de discuter sur les données nationales d'insécurité routière.	
<p>Autoévaluation des connaissances (15 minutes)</p> <p>Réactualiser les connaissances des stagiaires sur le code de la route.</p>	Questionnaire d'autoévaluation	
<p>Données psychophysiologiques (1 h 30) :</p> <p>Analyser et faire comprendre la diversité des usagers dans la circulation, les problèmes d'interaction et de communication.</p>	Exercices sur des situations de conduite et la tâche de conduite.	
Durée 5 h 15		
<p>Choix d'un module spécifique.</p> <p>Durée du module spécifique : 1 h 45.</p> <p>Fin de journée.</p>	Module thématique Vitesse	Module thématique Produits psychoactifs

## II. - Enseignements spécialisés (2e journée)

La matrice générale présentée ci-dessous propose un schéma d'intervention qui permet aux animateurs d'adapter et de proposer une intervention en fonction du groupe ou des groupes cibles repérés. Elle est commune aux deux modules spécialisés, développés ci-après, portant sur les thématiques produits psychoactifs et vitesse et qui incluent également la problématique des jeunes conducteurs.

L'intervention pour chaque module s'organise en trois phases successives : une phase de diagnostic, une phase d'analyse des influences, une phase d'ajustement.

Chaque phase comporte trois séquences à décliner dans un ordre chronologique.

Chaque module comporte donc trois phases et neuf séquences.

L'ordre des phases et des séquences est à respecter pour favoriser le processus de changement d'attitudes et de comportements chez le conducteur dans l'objectif de prévenir la réitération des infractions et d'améliorer la sécurité routière. Dans certains cas, la troisième phase peut ne pas être menée à son terme en fonction du degré de maturation du groupe, du niveau de motivation auquel il se trouve en matière de changement de comportement. Il est alors indispensable de terminer le stage, a minima, par la séquence sur la motivation à changer.

Les animateurs disposent de nombreuses fiches pratiques d'animation étudiées en formation qui leur permettent de varier les situations didactiques et les techniques d'animation et de travailler les objectifs les plus adaptés à leur public cible.

La matrice générale d'intervention des stages de sensibilisation à la sécurité routière

<b>LES PHASES</b>	<b>LES SÉQUENCES</b>		
Diagnostic (phase compréhensive)	Représentations	Attentes	Auto-évaluation de ses comportements
Analyse (phase compréhensive)	Normes et contexte social	Compétences perçues et sentiment d'auto-efficacité	Contexte scientifique
Ajustement (phase de préparation au changement)	Niveau de motivation	Comportement cible	Stratégie



La matrice opérationnelle d'intervention  
des stages de sensibilisation à la sécurité routière

La matrice opérationnelle est organisée de la même façon que la matrice générale pour les deux modules. Elle comprend trois phases : la phase de diagnostic, la phase d'analyse des influences, la phase d'ajustement. Chaque phase comporte trois séquences et est détaillée dans un tableau spécifique.

Matrice du module produits psychoactifs  
Phase 1 : diagnostic

<b>SÉQUENCES</b>	<b>OBJECTIFS GÉNÉRAUX</b>	<b>OBJECTIFS SPÉCIFIQUES</b>
1.1. Représentations	Prendre conscience des représentations sur les produits et leurs usages	Permettre l'expression des représentations au sein d'un groupe sur le thème de la sécurité routière Faciliter la prise de parole de chaque membre du groupe à partir de ses connaissances, ses aptitudes et valeurs, sa pratique et son expérience
1.2. Attentes	Exprimer ses attentes sur l'usage des produits	Analyser les raisons de la consommation Mettre en évidence le lien entre attentes et effets lors de la consommation de produits psychoactifs Prendre conscience que la même substance peut produire différents effets et qu'un effet recherché peut être obtenu par différents moyens
1.3. Auto-évaluation de ses comportements	Faire le point sur sa consommation de produits	Mesurer les consommations Repérer les usages à risque ou nocifs de produits Communiquer sur les seuils de sécurité Réfléchir à ce qui amène à consommer des produits et conduire

Phase 2 : analyse des influences

SÉQUENCES	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
2.1. Normes et contexte social	Réfléchir à l'influence de la norme, à la capacité à faire face à la pression des autres et à sa responsabilité	<p>Exposer ses opinions, ses normes, sa vision sur la consommation de produits</p> <p>Comparer, confronter, situer les représentations du groupe</p> <p>Montrer qu'il existe une tendance à surévaluer certains comportements de consommation</p> <p>Réfléchir à l'influence des perceptions de ce que font les autres sur nos propres comportements</p> <p>Mettre en évidence l'influence du groupe et la nécessité d'apprendre à affirmer ses positions</p> <p>Développer les capacités de communication verbales et non verbales</p> <p>Développer les compétences psychosociales et l'empathie</p> <p>Exprimer son ressenti et analyser ses propres mécanismes de régulation et de contrôle</p>
2.2. Compétences perçues et sentiment d'auto-efficacité	Favoriser la perception de ses capacités Prendre conscience de leur influence sur les comportements	<p>Mener une réflexion sur les risques et les limites</p> <p>Evaluer son sentiment d'efficacité</p> <p>Mettre en relation ce sentiment avec des actes de la vie quotidienne dont la circulation routière, la prise de risque et la possibilité de faire autrement</p> <p>Mettre en relation ce sentiment avec ses répercussions sur le niveau de stress</p>
2.3. Contexte scientifique	Accéder à des connaissances scientifiques sur les produits psychoactifs et leur usage Réfléchir à l'impact de ces consommations sur le comportement de conduite	<p>Intégrer des connaissances sur les effets des produits</p> <p>Favoriser une meilleure compréhension des situations routières critiques à travers les scénarios-types d'accident (ex. : accidents d'usagers de deux-roues, de piétons, de personnes âgées...)</p> <p>Travailler sur les défaillances fonctionnelles du conducteur</p> <p>Repérer les usages à risque ou nocifs des produits</p> <p>Communiquer sur les seuils de sécurité</p> <p>Réfléchir à ce qui amène à consommer des produits et conduire</p>

Phase 3 : ajustement

SÉQUENCES	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
3.1. Niveau de motivation	Faire le point sur ses motivations à changer Accéder à des connaissances sur le processus de changement	Déterminer son degré de motivation à changer son comportement de consommation Mieux cerner les raisons invoquées pour expliquer la consommation ou la non-consommation d'un produit afin de mesurer la motivation du sujet à changer
3.2. Comportement cible	Réfléchir à son hygiène de vie Travailler sur ses capacités de changement	S'interroger sur son hygiène de vie Reconnaître le besoin d'avoir du plaisir comme un besoin légitime Réfléchir aux moyens de répondre à ce besoin Permettre à chacun de faire le point sur son état de stress Savoir différencier ses sources de stress, ses capacités de réponses au stress et ses outils pour gérer la situation Rechercher des solutions alternatives pour gérer son stress Faire l'expérience, à travers un exercice pratique, d'être à l'écoute de soi-même, de son corps, de ses sensations et de pouvoir répondre à un état de fatigue ou de tension
3.3. Stratégies	Renforcer l'attention aux autres Travailler sur l'intégration de la loi comme protectrice	Développer les capacités de communication verbales et non verbales Développer les compétences psychosociales et l'empathie Exprimer son ressenti et analyser ses propres mécanismes de régulation et de contrôle

Matrice du module vitesse  
Phase 1 : diagnostic

<b>SÉQUENCES</b>	<b>OBJECTIFS GÉNÉRAUX</b>	<b>OBJECTIFS SPÉCIFIQUES</b>
1.1. Représentations	Prendre conscience des représentations sur la vitesse et la règle	Permettre l'expression des représentations au sein d'un groupe sur le thème de la sécurité routière Faciliter la prise de parole de chaque membre du groupe à partir de ses connaissances, ses aptitudes et valeurs, sa pratique et son expérience
1.2. Attentes	Exprimer ses attentes sur la vitesse, la transgression et le risque	Mettre en évidence les attentes liées à la vitesse, à la transgression de la règle et au contrôle comportemental Examiner le rapport bénéfice/coûts dans certaines prises de risque
1.3. Autoévaluation de ses comportements	Examiner les différents déterminants à l'origine des comportements Favoriser une prise de conscience des déterminants de la prise de risque sur la route	Mener une réflexion sur les risques et les limites Evaluer son rapport à la poly activité Identifier les contextes déclencheurs d'une infraction Réfléchir aux conséquences (positives ou négatives) de nos habitudes de transgression

Phase 2 : analyse des influences

SÉQUENCES	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES
2.1. Normes et contexte social	Réfléchir à l'influence de la norme, à la capacité à faire face à la pression des autres et à sa responsabilité	<p>Exposer ses opinions, ses normes, sa vision sur la vitesse, la règle, le temps éventuellement</p> <p>Comparer, confronter, situer ses représentations</p> <p>Montrer qu'il existe une tendance à surévaluer certains comportements</p> <p>Réfléchir à l'influence des perceptions de ce que font ou pensent les autres sur nos propres comportements</p> <p>Développer les capacités de communication verbales et non verbales</p> <p>Développer les compétences psychosociales et l'empathie</p> <p>Exprimer son ressenti et analyser ses propres mécanismes de régulation et de contrôle</p>
2.2. Compétences perçues et sentiment d'auto-efficacité	Favoriser la perception de ses capacités Prendre conscience de leur influence sur nos comportements	<p>Mener une réflexion sur les risques et les limites</p> <p>Evaluer son sentiment d'efficacité</p> <p>Mettre en relation ce sentiment avec des actes de la vie quotidienne dont la circulation routière, la prise de risque et la possibilité de faire autrement</p> <p>Mettre en relation ce sentiment avec ses répercussions sur le niveau de stress</p>
2.3. Contexte scientifique	Intégrer les composantes de la tâche de conduite Favoriser une meilleure compréhension des situations routières critiques	<p>Intégrer le modèle cinématique (les différentes lois physiques et cinétiques)</p> <p>Etre capable d'effectuer quelques calculs simplifiés concernant ces lois physiques</p> <p>Etre capable d'intégrer ces connaissances dans sa conduite de tous les jours</p> <p>Favoriser une meilleure compréhension des situations routières critiques à travers les scénarios types d'accident (ex. : accidents d'usagers de deux-roues, de piétons, de personnes âgées...)</p> <p>Identifier les défaillances fonctionnelles du conducteur</p> <p>Stimuler l'activité prévisionnelle du conducteur</p>

Phase 3 : ajustement

<b>SÉQUENCES</b>	<b>OBJECTIFS GÉNÉRAUX</b>	<b>OBJECTIFS SPÉCIFIQUES</b>
3.1. Niveau de motivation	S'interroger sur ses intentions de changement Identifier les leviers et les freins au changement	Déterminer son degré de motivation à changer son comportement
3.2. Comportement cible	Réfléchir à son hygiène et à son style de vie	S'interroger sur son hygiène de vie Réfléchir aux moyens de répondre à ce besoin Permettre à chacun de faire le point sur son état de stress Savoir différencier sources de stress, capacités de réponses au stress et outils pour gérer la situation
	Travailler sur ses capacités de changement	Rechercher des solutions alternatives pour gérer son stress Savoir organiser ses activités Faire l'expérience, à travers un exercice pratique, d'être à l'écoute de soi-même, de son corps, de ses sensations et de pouvoir relâcher ses états de fatigue ou de tension
3.3. Stratégies	Elaborer des réponses pour les situations à risque	Développer les capacités de communication verbales et non verbales Développer les compétences psychosociales et l'empathie Exprimer son ressenti et analyser ses propres mécanismes de régulation et de contrôle

Fait le 26 juin 2012.

Pour le ministre et par délégation :

Le délégué à la sécurité

et à la circulation routières,

F. Péchenard

---