

Projet de l'UE MERIT
Document de travail pour l'Atelier I
(21 janvier 2005)

Formation des moniteurs de conduite
en Europe : une vision à long terme

Contenu de la formation des moniteurs de conduite à l'égard du comportement de conduite et de la sécurité routière, sur la base de la matrice GDE : Nils Petter Gregersen, VTI

Compétences et méthodes d'apprentissage :
Gregor Bartl, alles-fuehrerschein.at

22 novembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	3
1. Le problème de la conduite dangereuse.....	4
2. Compétences pour une conduite en toute sécurité.....	7
2.1. Intérêt de la matrice GDE pour les moniteurs de conduite.....	10
3. Programme de formation des moniteurs.....	10
3.1. Contenu concernant les aspects globaux.....	11
3.2. Contenu du niveau 4 de la matrice GDE :	12
3.3. Contenu du niveau 3 de la matrice GDE :	12
3.4. Contenu du niveau 2 de la matrice GDE :	13
3.5. Contenu du niveau 1 de la matrice GDE :	14
4. Compétences et méthodes d'apprentissage.....	16
4.1 Une relation professionnelle	17
4.2 Présentation de méthodes d'apprentissage.....	20
4.3 Feed-back.....	24
4.4 Simplification du contenu d'apprentissage.....	24
4.5 Apprentissage actif.....	25
4.6 Coaching	25
4.7 Autres aspects importants de l'enseignement.....	27

Introduction

La formation des moniteurs de conduite professionnels en Europe est une importante mesure en matière de sécurité routière, parallèlement aux examens de conduite et aux systèmes de transport efficaces, à l'amélioration des véhicules et à la mise à jour des dispositions légales en matière de circulation routière. Des moniteurs de conduite compétents sont indispensables pour former des conducteurs compétents et leur apprendre à avoir un comportement de conduite qualifié, ce qui favorisera la sécurité routière, le respect de l'environnement et l'amélioration des aptitudes de conduite sur nos routes. De cette manière, la mobilité, tant au niveau privé que public, sera renforcée.

Ce document constitue le premier document de travail du projet MERIT de l'UE sur les futures normes relatives aux moniteurs de conduite en Europe. Il présente une vision à long terme pour la formation des moniteurs et vise à proposer une base de discussion pour le premier atelier MERIT (21 janvier 2005). À la suite de ce premier atelier, un projet de second document (moins ambitieux) sera rédigé en vue de proposer des exigences minimales pour les moniteurs de conduite à court et moyen termes. Ce second document sera discuté au cours d'un autre atelier MERIT organisé le 21 mars 2005.

Les recommandations finales du projet MERIT seront utilisées par la Commission européenne pour préparer une nouvelle législation au niveau de l'UE relative aux normes des moniteurs de conduite.

Ce document de travail est basé sur l'expérience pratique des moniteurs de conduite et sur la recherche scientifique. Il met en évidence l'importance de l'interaction sociale et du comportement humain dans la formation des moniteurs et des conducteurs, en dehors des aspects techniques de la conduite. Même si certains concepts sont présentés d'un point de vue scientifique, nous n'attendons pas des moniteurs de conduite qu'ils jouent le rôle de psychologues. Le rôle des moniteurs doit conserver sa nature pratique. Même s'ils comprennent les bases des concepts décrits ici (et sont capables de les appliquer en pratique dans le cadre de leur travail), ils ne doivent pas comprendre en détail le contexte scientifique.

Notez qu'il s'agit d'un document de consultation sur une vision à long terme concernant les moniteurs de conduite. Pour faire part de votre avis sur ce document, écrivez à l'équipe de projet à l'adresse EU_MERIT_Project@hotmail.com.

Contenu de la formation des moniteurs de conduite à l'égard du comportement de conduite et de la sécurité routière, sur la base de la matrice GDE

Auteur : Nils Petter Gregersen, VTI

1. Le problème de la conduite dangereuse

L'hypothèse de base pour définir le contenu de la formation des moniteurs de conduite est, dans un premier temps, que les moniteurs doivent connaître tout ce que les apprentis-conducteurs doivent apprendre et, ensuite, ils doivent mieux les savoir afin d'expliquer comment et pourquoi ces connaissances et ces aptitudes sont importantes. Ils doivent également posséder des compétences pédagogiques et didactiques, proposant de nombreux outils efficaces destinés à aider les apprentis-conducteurs à intégrer les compétences nécessaires en matière d'attitudes, de connaissances, d'aptitudes et de comportement réel (voir chapitre 4).

Il n'est pas simple de savoir ce qu'est un conducteur prudent et un conducteur dangereux. De très nombreuses recherches soulignent le fait qu'il est très complexe de devenir un conducteur prudent. D'après une analyse récente de la littérature sur les jeunes conducteurs novices et la formation des conducteurs¹, les aspects suivants sont d'importants facteurs en corrélation avec la conduite dangereuse :

- **Sexe** (exposition au risque, style de conduite...)
- **Différences géographiques** (exposition au risque, besoins de transport, pourcentage de personnes ayant leur permis...)
- **Style de vie** (intérêt pour les voitures, toxicomanie, problèmes comportementaux...)
- **Position sociale** (niveau d'études, fonction...)
- **Personnalité** (recherche de sensations, test des limites, prise de risques délibérée)
- **Capacité à réfléchir** (aux conséquences de son propre comportement)
- **Immigrants de certaines parties du monde** (formation des conducteurs, différences culturelles)
- **Pression des pairs** (dans et en dehors de la voiture)
- **Alcool** (consommation d'alcool lors de fêtes, dépendance à l'alcool)
- **Fatigue** (conducteurs professionnels, jeunes conducteurs)
- **Heure** (soirées et nuits durant le week-end)
- **Ceintures de sécurité** (jeunes ...)
- **Habitude** (automatisation, charge mentale, recherche visuelle...)
- **Intégration à la circulation** (coopération, règles informelles...)
- **Excès de confiance** (évaluation des risques, processus de socialisation des jeunes, manque de feed-back/jugements)
- **Excès de vitesse** (accidents isolés, perte de contrôle, blessures)

Une de nos certitudes est que les facteurs liés à la vie, comme l'âge des jeunes conducteurs, sont d'importantes variables explicatives de leur surreprésentation dans les accidents. Nous abordons ici les facteurs caractéristiques des jeunes comme leur style de vie, les groupes de

¹ Engström et al, 2002

pairs, le processus de socialisation des jeunes, etc. Tous ces facteurs influencent les attitudes, les motivations et les décisions que prennent les conducteurs à propos de leur comportement de conduite. Pour les jeunes conducteurs, ces décisions aboutissent souvent à des excès de vitesse, à une conduite sous l'effet de l'alcool, à l'oubli de l'utilisation des ceintures de sécurité et à d'autres formes de comportement dangereux. Nous savons également que le sexe est important. Les hommes et les femmes affichent, par exemple, différents types d'exposition au risque, ce qui influence leur exposition à des situations dangereuses. Nous savons, par exemple, que les jeunes femmes ont généralement un style de conduite plus prudent, ce qui réduit également leur exposition au risque. Les femmes conduisent mieux et de manière plus prudente dans la circulation, mais pas lors du stationnement de la voiture.

On note également de grands écarts selon le lieu géographique où vivent les conducteurs, comme dans les zones urbaines ou rurales. L'environnement, par exemple, influence le type d'exposition au risque, le type de groupes de pairs, les besoins de transport et le pourcentage de personnes ayant leur permis. Le pourcentage réduit de jeunes ayant leur permis en Suède est géographiquement très différent. Par exemple, moins de 10% des plus de 18 ans ont leur permis à Stockholm, par rapport aux zones urbaines moins peuplées dans le Nord de la Suède où le chiffre correspondant s'élève à 60%.

Il a également été clairement démontré que la position sociale en termes de niveau d'études, de profession, de diplômes scolaires, ainsi que les différents types de problème de comportement comme la toxicomanie, les activités criminelles, etc. sont liés à l'implication dans des accidents de la circulation.

Concernant les traits de personnalité, nous savons que la corrélation avec le risque d'accident est plutôt faible, voire inexistante. Il existe, néanmoins, une exception, à savoir les conducteurs à la recherche de sensations. Ils sont délibérément à la recherche de nouveaux défis et risques et ils veulent absolument tester les limites de leurs capacités. Ces conducteurs sont des conducteurs à haut risque qui sont davantage impliqués dans des accidents. Pour de nombreux jeunes, cette caractéristique sert uniquement à augmenter le processus de socialisation déjà typique des jeunes, où le test des limites et la prise de risques sont communs.

La capacité du conducteur à l'(auto-)réflexion est également un aspect intéressant. Des études ont révélé un modèle de capacités moyennes d'auto-réflexion plus faibles parmi les jeunes conducteurs qui ont été impliqués dans des accidents.

Des aspects culturels ont été constatés lors de l'examen des taux d'accident parmi les immigrants de certaines parties du monde. En Suède, les immigrants du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord affichent un risque d'accident 4 fois plus élevé que les conducteurs nés en Suède. Cette différence s'explique en partie par des facteurs culturels, mais aussi par le manque d'occasions d'apprendre le code de la route suédois.

Il a été démontré que les groupes de pairs en général, les passagers de la voiture, les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool, sous l'effet de la fatigue ou l'absence du port de la ceinture de sécurité constituent d'importants problèmes pour les jeunes conducteurs novices.

L'envers de la médaille, concernant les compétences, les connaissances et la compréhension de la conduite, est que les conducteurs qui ont moins de pratique sont plus souvent impliqués dans des accidents que ceux qui sont très habitués à conduire. Cette constatation s'applique à toutes les catégories d'âge. Le manque d'habitude est dangereux compte tenu du temps que demande le développement de processus mentaux et de l'automatisation de tâches de conduite essentielles pour la sécurité. Il s'agit d'un problème complexe dans de nombreux pays car la seule manière d'acquérir des habitudes est de conduire. Et le seul moment pour le faire, c'est souvent durant les premiers mois suivant l'obtention du permis qui constituent également, de manière paradoxale, la période la plus dangereuse durant la carrière de conduite.

En pratique, nous ne rencontrons pas tous ces aspects augmentant le risque d'accidents en même temps, mais plutôt en diverses combinaisons. Il est important de se rendre compte que, par exemple, l'association de différents facteurs (comme dans le cas d'un jeune conducteur novice, trop sûr de lui, conduisant avec des passagers pairs, sous l'influence de l'alcool et durant la nuit) peut facilement avoir des conséquences catastrophiques.

Un grand nombre de ces facteurs sont liés à des aspects individuels et sociaux de la vie en général, comme le sexe, le style de vie et la personnalité. D'autres facteurs sont plus directement liés aux compétences de conduite, comme le niveau d'habitude, l'intégration dans la circulation et les excès de vitesse. Il est, néanmoins, évident que la plupart des facteurs mentionnés ci-dessus interagissent de différentes manières.

Depuis un certain temps maintenant, la dichotomie de l'âge et de l'expérience a été utilisée pour décrire la différence entre les facteurs liés à la vie dans le cadre de l'utilisation de la voiture et les facteurs directement liés à la conduite. Les concepts de l'âge et de l'expérience nous ont aidés, à différents égards, à comprendre certaines dimensions du comportement des jeunes conducteurs novices et de l'implication dans les accidents. Toutefois, pour réduire le risque d'accident en pratique, nous avons besoin d'un autre cadre ou d'une autre structure car la plupart des aspects de l'âge et de l'expérience s'influencent mutuellement.

L'utilisation des concepts de l'âge et de l'expérience peut entraîner des confusions étant donné que de nombreux aspects personnels, comme le sexe et la personnalité, sont relativement constants durant la vie. L'aspect du sexe lié à l'âge est défini par plusieurs autres, les aspects liés plus directement à l'âge, comme les groupes de pairs, le processus de socialisation des jeunes et la situation familiale, mais également par le type d'exposition au risque dans la circulation. Nous savons que les jeunes hommes et les jeunes femmes présentent des modèles d'exposition au risque différents, aboutissant à différents types d'expérience et donc également à différents modèles de style et d'aptitudes de conduite.

Un raisonnement similaire s'applique aux différences géographiques. Vivre dans un environnement rural ou urbain n'est pas en soi un aspect lié à l'âge, mais le devient sous l'influence de l'exposition au risque et donc de l'expérience. Les types d'environnements routiers, les objectifs des trajets, l'intensité de la circulation et la vitesse de conduite sont des exemples d'aspects liés à l'expérience qui diffèrent selon les environnements géographiques.

La consommation d'alcool et la conduite sous influence sont encore des exemples d'interaction entre l'âge et l'expérience. D'après les connaissances actuelles dans ce domaine, les jeunes conducteurs novices ne conduisent pas plus souvent que d'autres sous l'influence de l'alcool. Toutefois, les jeunes rencontrent les plus gros problèmes en matière

de conduite en état d'ébriété. Plusieurs études ont montré que le risque d'accident de jeunes conducteurs novices en état d'ébriété est supérieur à celui des autres groupes de conducteurs sous l'influence de l'alcool. Et même si la consommation d'alcool et la décision de conduire en état d'ébriété constituent un processus lié à l'âge, le problème de la sécurité routière se rapporte en grande partie à l'habitude et à l'expérience à interagir dans la circulation, à détecter les dangers et à les gérer lorsqu'ils se présentent. L'alcool accentue les faiblesses générales constatées chez les conducteurs novices lorsqu'ils sont sobres.

2. Compétences pour une conduite en toute sécurité

La section précédente explique ce qu'est un conducteur dangereux et un comportement de conduite dangereux. Une autre perspective complexe consiste à s'intéresser au conducteur prudent et au comportement de conduite prudent. Un conducteur prudent peut être décrit comme quelqu'un qui n'est pas seulement apte à maîtriser et à manœuvrer un véhicule, mais qui est également sensé et raisonnable.

Une approche hiérarchique nous aide à structurer et à comprendre plus clairement les compétences nécessaires pour une conduite en toute sécurité. Un des résultats importants du projet GADGET de l'UE était une matrice destinée à définir les objectifs de formation des conducteurs. La matrice GDE (*Goals for Driver Education*, Objectifs pour la formation des conducteurs) est basée de l'hypothèse que la tâche de conduite peut être décrite comme une hiérarchie. L'idée de l'approche hiérarchique est que les aptitudes et les conditions requises à un niveau supérieur influencent les demandes, les décisions et le comportement à un niveau inférieur. La hiérarchie utilisée ici est développée par Keskinen (1996) et présente de nombreuses similarités avec la hiérarchie de Michon. La différence la plus importante est la perspective orientée vers les objectifs au lieu de la perspective de description de comportement de Michon. Il convient de relever également l'ajout d'un quatrième niveau concernant les conditions préalables personnelles et les ambitions dans la vie en général, qui s'avèrent avoir une grande importance en matière de conduite et de sécurité routière. Les quatre niveaux suivants sont décrits par Keskinen et ont également été appliqués par la suite dans le projet GADGET de l'UE (Hatakka et al. 2002) :

4. Projets de vie et habiletés fondamentales
3. Objectifs et contexte de conduite
2. Maîtrise des situations de conduite
1. Maîtrise du véhicule

Le quatrième niveau, le plus élevé, concerne les motivations et les tendances personnelles dans une perspective plus large. Ce niveau est basé sur le fait que les styles de vie, le contexte social, le sexe, l'âge et d'autres conditions préalables individuelles influencent les attitudes, le comportement de conduite et l'implication dans des accidents.

Au troisième niveau, l'accent est mis sur les objectifs et le contexte de la conduite : pourquoi, où, quand et avec qui la personne conduit. Des exemples plus détaillés comprennent le choix entre la voiture ou le car, la conduite de jour ou de nuit, les heures de pointe ou non, la décision de conduire sous l'influence de l'alcool, de la fatigue ou du stress, etc., le tout en rapport avec le but du trajet.

Le second niveau concerne la maîtrise des situations de conduite dans la circulation, qui sont définies comme étant plus limitées que le contexte de conduite ci-dessus. Un conducteur doit être capable d'adapter sa conduite en fonction des changements constants de la circulation, par exemple aux carrefours, lors d'un dépassement ou de la rencontre d'usagers de la route vulnérables. Ce niveau comprend également la capacité d'identifier les dangers potentiels de la circulation.

Le dernier niveau met en avant le véhicule, sa construction et la manière dont il est manoeuvré. Ce niveau comprend le fait de savoir suffisamment bien démarrer, changer les vitesses, etc. pour pouvoir utiliser la voiture dans la circulation ainsi que pour réaliser des manoeuvres d'évitement plus complexes, réduire les dérapages sur les surfaces à faible frottement et comprendre les lois des forces physiques. Ce niveau concerne également le fonctionnement et les avantages des systèmes préventifs de protection comme des ceintures de sécurité et des airbags.

La formation des conducteurs se concentre traditionnellement sur les niveaux 1 et 2.

Un conducteur prudent n'est, cependant, pas seulement compétent mais également conscient des risques et de ses propres aptitudes et ses caractéristiques personnelles. Afin de couvrir ces différentes dimensions, la hiérarchie a été étendue à une matrice, qui (outre les quatre niveaux) inclut les trois dimensions suivantes :

- Connaissances et compétences
- Facteurs augmentant les risques
- Auto-évaluation

Le contenu de la première colonne décrit les connaissances et compétences dont un conducteur a besoin pour conduire dans des circonstances normales. Aux niveaux hiérarchiques inférieurs, cela équivaut à savoir manoeuvrer la voiture, à savoir conduire dans la circulation et à connaître les règles doivent être respectées. Aux niveaux supérieurs, cette colonne se réfère aux trajets qui doivent être planifiés et la manière dont les caractéristiques personnelles peuvent influencer le comportement et la sécurité.

Dans la seconde colonne sur les facteurs augmentant les risques, l'accent est mis sur la conscience des aspects liés à la circulation et à la vie en général qui peuvent être associés à une accentuation des risques. Au niveau basique, il peut s'agir de pneus usés, de mauvais freins, d'un manque d'habitude dans la réalisation des manoeuvres de base, etc. Plus haut dans la hiérarchie, la colonne concerne la conduite risquée dans l'obscurité, sur des surfaces à faible frottement et parmi les usagers de la route vulnérables, les excès de vitesse, la surcharge mentale, etc. Elle se réfère également aux motivations dangereuses et aux aspects du style de vie et de la personnalité qui augmentent les risques.

La troisième colonne concerne la manière dont le conducteur évalue sa propre situation aux quatre niveaux. Elle se réfère au jugement des compétences aux niveaux de base² et à la conscience des caractéristiques et tendances personnelles, ainsi que des aptitudes décisionnelles à propos des trajets et dans la vie en général aux niveaux supérieurs.

² Un bon jugement signifie que les compétences perçues par le conducteur correspondent à ses compétences réelles. Les jeunes conducteurs ont souvent tendance à surestimer leurs compétences.

Les cellules de cette matrice définissent donc un cadre pour la définition des compétences détaillées indispensables pour conduire en toute sécurité. Cette matrice peut être utilisée pour définir les objectifs et le contenu de la formation des conducteurs. La suggestion des concepteurs de la matrice est que la formation des conducteurs doit couvrir la plus grande partie possible de la matrice, et pas seulement les cellules du coin inférieur gauche qui sont traditionnellement mises en avant.

Une condition préalable importante pour enseigner ces matières est que le moniteur de conduite doit posséder les compétences en question. Par conséquent, la matrice GDE est suggérée comme cadre pour définir la partie de la formation des moniteurs qui s'applique à la sécurité routière et au comportement de conduite.

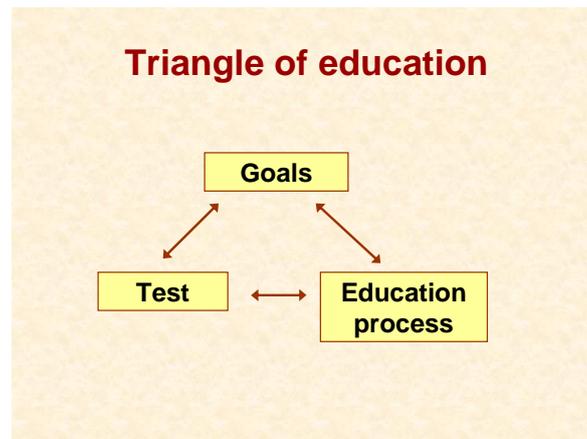
De nombreux apprentis-conducteurs de l'UE ne sont pas bien formés dans ces domaines. La plupart des pays se concentrent encore sur le code de la route et la gestion du véhicule dans différentes situations de circulation, qui est la base historique de la formation des conducteurs dans le monde entier. Certains pays sont allés beaucoup plus loin, mais il n'existe pas de système de formation à la conduite enseignant toutes les compétences nécessaires à tous les candidats.

La matrice GDE avec des exemples de compétences qu'un programme de formation des conducteurs doit aborder

Matrice GDE			
(Objectifs pour la formation des conducteurs)			
(Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002)			
	Connaissances et compétences	Facteurs augmentant le risque	Auto-évaluation
Projets de vie et habiletés fondamentales	Style de vie, âge, groupe, culture, position sociale, etc. par rapport au comportement de conduite	Recherche de sensations Acceptation du risque Normes du groupe Pression des pairs	Compétence introspective Conditions préalables propres Maîtrise des impulsions
Objectifs et contexte de conduite	Choix modal Choix du temps Rôle des motifs Planification de l'itinéraire	Alcool, fatigue Surface à faible friction Heures de pointe Jeunes passagers	Motifs propres influençant les choix Réflexion autocritique
Maîtrise des situations de conduite	Code de la route Coopération Perception des dangers Automatisation	Non-respect des règles suivi de près surfaces à faible friction Usagers vulnérables	Jugement des compétences de conduite Propre style de conduite
Maîtrise du véhicule	Fonctionnement de la voiture Systèmes de protection Maîtrise du	Pas de port de ceinture de sécurité Panne de systèmes du véhicule Pneus usés	Jugement des compétences de Maîtrise du véhicule

Le modèle triangulaire de formation peut aider à comprendre cette situation. La formation des conducteurs est basée sur trois éléments interdépendants qui s'influencent mutuellement de manière permanente, à savoir les *objectifs* (GOALS), le *processus de formation* (EDUCATION PROCESS) et l'*examen* (TEST). Les changements dans l'une de ces 'zones' doivent être suivis par des changements dans les deux autres. Les objectifs d'un programme national de formation des conducteurs doivent être réalisés dans un processus de formation enseignant les bonnes connaissances et compétences par le biais de méthodes de formation adéquates afin d'atteindre les objectifs définis dans le programme. Les professeurs parfaitement formés possédant les connaissances et les compétences d'enseignement

appropriées pour transmettre tous les aspects nécessaires devant être abordés constituent l'un des principaux composants pour le bon fonctionnement du système.



2.1. Intérêt de la matrice GDE pour les moniteurs de conduite

Une hypothèse de la matrice GDE basée sur un grand nombre d'études relatives à la sécurité routière est que l'ensemble de la matrice doit être abordée pour que les moniteurs comprennent la complexité de la tâche de conduite et ce qui est nécessaire pour devenir un conducteur prudent. La formation actuelle des conducteurs que les moniteurs doivent transmettre ne peut évidemment couvrir l'ensemble de matrice. Cependant, pour aborder la plus grande partie possible de la hiérarchie et de la matrice, le moniteur doit au moins être conscient de l'importance des niveaux hiérarchique ainsi que des différents aspects de l'approche des colonnes. Pour ce faire, les dernières conclusions de la recherche concernant les jeunes conducteurs novices et les compétences dont ils ont besoin peuvent être intégrées dans le processus d'apprentissage. Ce n'est pas suffisamment le cas aujourd'hui car les moniteurs de conduite dans la plupart des pays n'ont pas les compétences nécessaires pour le faire.

En utilisant la matrice, il est également possible de comprendre pourquoi certains types de stratégies de formation n'entraînent pas les résultats attendus. Apprendre des techniques de conduite avancées et la manière dont la maîtrise du véhicule dans des situations critiques (manœuvres d'évitement, gestion des dérapages, freinage d'urgence) peut augmenter la sécurité des conducteurs qui, aux niveaux hiérarchiques supérieurs, sont motivés à renforcer leur sécurité en utilisant les nouvelles compétences en vue d'augmenter leurs marges de sécurité. Cet apprentissage peut, néanmoins, être contre-productif pour la sécurité des conducteurs affichant des préférences plus dangereuses aux niveaux supérieurs, comme la recherche de sensations ou l'appartenance à certains groupes de pairs dont les normes encouragent une conduite dangereuse, etc. Pour un moniteur de conduite, cette compréhension est cruciale afin d'adapter la stratégie de formation à chaque individu et pour permettre à l'apprenti-conducteur de comprendre ces facteurs.

3. Programme de formation des moniteurs

Sur la base des hypothèses ci-dessus, une formation des moniteurs de conduite doit leur permettre d'enseigner le contenu de toutes les cellules de la matrice GDE. L'essentiel de ce

contenu est d'avant-garde par rapport à ce qui est enseigné actuellement dans la plupart des pays européens. Certains pays sont loin de cette approche, alors que d'autres s'en rapprochent³. Ce cadre doit être considéré comme la base de la discussion visant à déterminer le niveau d'exigences minimales pour la formation des moniteurs et les examens. Cette discussion mènera à une série de recommandations qui devront être formulées lors d'une étape ultérieure.

Comme l'approche hiérarchique est basée sur l'idée que les aptitudes et les conditions requises à un niveau supérieur influencent les demandes, les décisions et le comportement à un niveau inférieur, la partie basique et la plus importante de la formation des conducteurs est le niveau 4 de la matrice GDE. Les projets de vie et les habiletés fondamentales sont considérés comme des conditions requises pour les choix faits au niveau 3 et la manière dont la voiture est conduite aux niveaux 2 et 1. Cette approche est différente de l'approche traditionnelle, dont la base était la maîtrise du véhicule. Lors de l'émergence de cette approche traditionnelle, la sécurité routière n'était pas une priorité aussi importante qu'aujourd'hui. La priorité à cette époque était la mobilité et la capacité d'utiliser le véhicule comme un outil efficace pour le transport de personnes et de marchandises. Progressivement, l'aspect de la sécurité de la conduite s'est développé, mais la formation des conducteurs et les demandes imposées aux (et la formation des) moniteurs de conduite n'ont pas été intégrées dans une approche globale de la sécurité. L'évolution des statistiques d'accidents confirme cette observation. Les jeunes conducteurs novices sont aussi surreprésentés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a de nombreuses années.

Dans la proposition suivante, l'approche a donc consisté à inverser la formation des moniteurs de conduite. Dès lors, le niveau 4 est utilisé comme base de la formation des moniteurs avec des "projets de vie et des habiletés fondamentales" individuels, suivi par le niveau 3 ("objectifs et contexte de conduite" liés aux trajets), le niveau 2 avec une "maîtrise des situations de conduite" davantage liée aux circonstances et finalement le niveau 1 avec (du point de vue de la mobilité) la "maîtrise du véhicule" la plus basique. Cette stratégie est basée sur un grand nombre d'études sur la sécurité et a été choisie pour accorder une priorité plus importante à l'aspect de la sécurité de conduite qu'à l'aspect de la mobilité.

Les objectifs et les contenus de la formation des moniteurs de conduite suivants doivent donc être pris en compte pour former des conducteurs prudents :

3.1. Contenu concernant les aspects globaux

La principale tâche de tous les moniteurs de conduite consiste à former des automobilistes responsables et à aider ces conducteurs à réaliser que leur formation de conducteur est un processus permanent. Comme discuté ci-dessus, la conduite consiste principalement à prendre des décisions personnelles en fonction des situations et des projets de vie qui ne sont pas directement liés à la conduite. Les apprentis-conducteurs doivent être formés à raisonner de manière critique, à évaluer les faits et les décisions dans chaque situation et à prendre conscience des conséquences des différents choix. Les aspects de l'éthique, des normes et des attitudes liées à la conduite doivent également être abordés, tout comme l'influence de la conduite et du style de conduite sur l'environnement global. Sans la compétence d'un moniteur, les conducteurs rencontreront d'importantes difficultés pour acquérir les aptitudes et les compétences indispensables. Le moniteur ne doit pas seulement

³ Consultez les résultats de l'étude par questionnaire pour savoir quels pays affirment être plus proches de cette approche que les autres.

pouvoir enseigner à l'apprenti-conducteur les connaissances et les compétences nécessaires et lui faire comprendre l'importance des bons choix et de l'adoption d'un style de conduite prudent. Il doit également développer la volonté de l'apprenti-conducteur à respecter ces principes.

Le candidat moniteur de conduite doit comprendre l'approche hiérarchique d'un comportement prudent et doit également être capable de faire comprendre à l'apprenti-conducteur que les aptitudes et les conditions requises à un niveau supérieur influencent les demandes, les décisions et le comportement à un niveau inférieur.

3.2. Contenu du niveau 4 de la matrice GDE :

Le but du niveau "*Projets de vie et habiletés fondamentales*" consiste à faire comprendre au candidat moniteur de conduite comment les différentes conditions personnelles et sociales préalables influencent son rôle de conducteur. Le candidat doit connaître et comprendre la corrélation entre, d'une part, le comportement de conduite et le risque d'accidents et, d'autre part, des facteurs tels que l'âge, le sexe, la personnalité, le style de vie, la socio-économie, la formation et les groupes de pairs. Grâce à la compréhension de ces relations, le candidat moniteur doit développer la capacité d'enseigner aux apprentis-conducteurs les relations complexes entre les aspects individuels, sociaux et culturels de la vie et le comportement de conduite.

Aspects individuels

- âge et sexe
- personnalité
- attitudes et valeurs générales
- intelligence, formation et style d'apprentissage
- incapacités, besoins spéciaux, adaptation du véhicule
- maladies et aptitudes

Aspects sociaux

- normes du groupe et pression des pairs
- processus de socialisation des jeunes
- style de vie
- position socio-économique

Aspects culturels

- immigration et différentes cultures de circulation

Statistiques

- statistiques relatives à la sécurité routière/aux accidents, nationales et internationales pour différents sous-groupes de population et d'usagers de la route, liées aux aspects du niveau 4 de la matrice GDE

3.3. Contenu du niveau 3 de la matrice GDE :

La partie "*Objectifs et contexte de conduite*" consiste à apprendre au candidat moniteur de conduite les alternatives prudentes et dangereuses lorsque les conducteurs doivent faire des choix en rapport avec leur trajet. Le candidat doit également comprendre l'importance de la planification du trajet pour déterminer où, quand, comment, dans quelles circonstances et pourquoi un trajet doit être effectué. Ces connaissances seront utilisées pour encourager l'apprenti-conducteur à réaliser ses trajets en respectant au maximum l'environnement et à éviter de conduire dans des circonstances dangereuses comme une circulation dense, un

coefficient de frottement réduit, de mauvaises conditions météorologiques, une conduite sous l'influence de l'alcool ou de la fatigue, etc.

Systèmes de sécurité routière et de transport

- structure des systèmes de circulation et de transport, développement historique
- organisation du travail et des responsabilités en matière de sécurité routière, police, responsabilités législatives, ONG, etc.
- registres de transport (accidents, permis, infractions, etc.)
- coûts des accidents de la circulation, estimations des coûts humains, des frais de santé et des coûts pour la société, etc.
- effets de la circulation sur la santé, la mobilité, l'économie et l'environnement
- études sur le transport et la sécurité routière, méthodes et principes de base, compréhension des rapports de recherche et des statistiques de transport

Statistiques

- statistiques relatives à la sécurité routière/aux accidents, nationales et internationales pour différents modes de transport et différents environnements généraux liés aux choix de conduite au niveau 3 de la matrice GDE
- sources disponibles pour les statistiques de transport nationales et internationales

Prise de décision et comportement de choix liés aux trajets

- état de santé et choix de conduite
- alcool et drogues, fatigue
- pression des pairs dans la voiture, passagers, influence sur les accidents et le style de conduite
- moyens de transport, possibilités disponibles, transports publics, principes de sélection
- intensité de la circulation, heures de pointe
- heure de la journée, obscurité, crépuscule et aube
- différences saisonnières et météorologiques, neige et verglas, brouillard, pluie

3.4. Contenu du niveau 2 de la matrice GDE :

La partie "*Maîtrise des situations de conduite*" vise à développer les connaissances du candidat sur la conduite de la voiture dans différentes situations de circulation. Ces connaissances doivent être basées sur les connaissances du code de la route, des situations dangereuses et des modèles d'accident. Cette partie doit également être considérée du point de vue de la psychologie cognitive concernant la manière dont la capacité de conduire dans la circulation se développe avec l'habitude. Grâce à ces connaissances, le candidat sera en mesure d'apprendre à conduire de manière prudente et écologique en coopération avec les autres usagers de la route, dans différentes situations de circulation et dans différentes circonstances. Cette partie vise également à développer la capacité du candidat moniteur à enseigner l'anticipation, la perception des dangers et la conduite avec les marges de sécurité indispensables pour éviter d'être impliqué dans des situations critiques. De plus, le candidat moniteur doit être capable de transmettre des connaissances et de faire comprendre aux apprentis-conducteurs la raison de l'existence du code de la route et la manière du respecter.

Code de la route

- code de la route existant et ses applications
- accentuation de l'internationalisation et augmentation des déplacements internationaux
- usagers de la route qui ne respectent pas le code de la route, capacité des conducteur à s'adapter

- aspects légaux des infractions au code, surveillance policière, méthodes et principes, amendes

Psychologie de la circulation

- psychologie cognitive, charge mentale, attention visuelle
- habitude dans la circulation et automatisation du comportement de conduite
- excès de confiance et jugements des aptitudes de conduite subjectives dans la circulation
- adaptation comportementale, homéostasie du risque⁴ et théorie de risque nul⁵

Comportement de conduite

- comportement dans différentes situations de circulation (carrefours, autoroutes, dépassements, etc.)
- adaptation de la vitesse, en général et dans différents environnements routiers et dans différentes situations
- coopération avec d'autres usagers de la route et clarté des intentions
- perception des dangers
- situations dangereuses, (statistiques relatives à la sécurité routière/aux accidents, usagers de la route vulnérables, verglas, etc.)

Statistiques

- statistiques nationales et internationales sur la sécurité routière/les accidents pour différents types d'accident dans différentes situations de circulation liées au niveau 2 de la matrice GDE

3.5. Contenu du niveau 1 de la matrice GDE :

Le but de la partie "*Maîtrise du véhicule*" est que le candidat moniteur de conduite soit capable d'apprendre à l'apprenti-conducteur comment manoeuvrer le véhicule de manière prudente et écologique. Le candidat devra également savoir comment aider l'apprenti-conducteur à évaluer de manière réaliste ses capacités à cet égard. Cette partie doit aborder les éléments nécessaires pour enseigner aux apprentis-conducteurs comment fonctionnent le véhicule, ses différents sous-systèmes et ses différents systèmes de protection et comment ils peuvent être utilisés le plus efficacement possible.

Fonctionnement du véhicule

- fonctionnement du véhicule et de ses différents sous-systèmes
- fonctionnement de systèmes de sécurité (airbag, ceintures de sécurité, freins, pneus, sièges, systèmes antidérapage, systèmes de retenue pour les enfants, soutien de la nuque etc.)
- systèmes de nettoyage avec échappement
- informations sur les systèmes du véhicule et leur fonctionnement dans des manuels, sur des sites Web, etc
- législation concernant les véhicules et leurs sous-systèmes
- entretien de base du véhicule et de ses sous-systèmes

⁴ L'homéostasie du risque est un phénomène selon lequel chacun accepte de manière inconsciente un certain niveau de risque dans sa vie. Ainsi, par exemple, si une voiture est plus sûre parce qu'elle est équipée d'un ABS, le conducteur a automatiquement tendance à conduire plus vite et à suivre de plus près les autres véhicules, atteignant le 'même niveau de risque accepté' qu'auparavant. Il s'agit d'un problème humain clé : lorsque les progrès techniques sont réalisés pour améliorer la sécurité, les êtres humains compensent cette sécurité accrue en adoptant un comportement (de conduite) plus risqué.

⁵ La théorie du risque zéro signifie que les conducteurs pensent souvent que leur risque d'avoir un accident se rapproche de zéro, car ils n'ont encore jamais eu d'accident (ou qu'ils n'en ont eu qu'un seul, ce qui est minime par rapport au temps passé sur la route sans accident). Par conséquent, ils se sentent plus en sécurité lorsqu'ils conduisent et ne s'intéressent pas particulièrement à garantir activement leur sécurité.

- législation concernant l'utilisation de l'équipement de sécurité
- principes d'EuroNCAP, principes pour la capacité de résistance aux chocs des véhicules
- types d'accident, violence des accidents et blessures

Psychologie de circulation

- psychologie cognitive, charge mentale, attention visuelle
- habitude et automatisation des compétences de base de la maîtrise du véhicule
- excès de confiance et jugements des compétences subjectives de maîtrise de la voiture

Maîtrise du véhicule et comportements liés

- compétences de maîtrise du véhicule (démarrage, freinage, direction, changement de vitesses)
- maîtrise du véhicule sur surfaces à faible frottement
- maîtrise du véhicule à haute vitesse
- influence des lois de la nature sur les mouvements et la dynamique du véhicule
- posture d'assise
- vérification de la sécurité du véhicule
- avantages de l'utilisation des systèmes de sécurité

Outre le contenu suggéré ci-dessus, la formation des moniteurs doit aborder de nombreux autres aspects comme les finances, l'organisation du travail, les questions légales et, surtout, les méthodes d'apprentissage. Une bonne connaissance des méthodes de formation et une capacité à les varier est cruciale pour sélectionner l'approche adéquate pour chaque zone de la matrice GDE à aborder. La section suivante aborde les méthodes de formation.

4. Compétences et méthodes d'apprentissage

Auteur : Gregor BARTL

Introduction

Les gens qui connaissent beaucoup de choses ne savent pas toujours transmettre leurs connaissances. Un bon conducteur, par exemple, n'est pas automatiquement un bon moniteur de conduite. L'instruction de la conduite est essentiellement une profession sociale. Les moniteurs s'occupent de personnes, pas de machines. La capacité à :

- avoir un excellent sens de la communication
- interagir avec l'apprenti-conducteur
- se comporter et à agir de manière adéquate

sont donc des exigences de base pour le succès professionnel du moniteur.

Un objectif majeur de la formation des conducteurs et des examens consiste à garantir la sécurité routière. La plupart des autres objectifs sont secondaires. Il faut donc faire en sorte que le processus de formation des conducteurs vise une conduite en toute sécurité. Le contenu de la formation des conducteurs doit donc être testé pour s'assurer qu'il permette d'atteindre les objectifs de sécurité routière. Les intérêts personnels du moniteur de conduite, comme pour les chiffres et les faits technologiques, ne peuvent pas entrer en ligne de compte dans la formation obligatoire des conducteurs.

La formation des moniteurs de conduite doit garantir que les connaissances sur la sécurité routière puissent être transmises à l'apprenti-conducteur. Le moniteur doit être très compétent en matière de risques.

Le professionnalisme des moniteurs de conduite est de plus en plus importante, et ce pour deux raisons :

1. Savoir conduire une voiture est une capacité de plus en plus appréciée dans notre société actuelle. Une formation complète est donc souhaitable.
2. Il convient de faire une distinction claire entre un moniteur de conduite professionnel et un moniteur privé ou 'non professionnel'⁶.

Le professionnalisme se traduit par un niveau élevé de spécialisation :

Le moniteur de conduite professionnel a une grande gamme de méthodes d'apprentissage à sa disposition. Ces méthodes permettent au moniteur d'atteindre des objectifs spécifiques dans le cadre de la formation. C'est la seule manière dont le moniteur peut trouver le bon équilibre de méthodes et de thèmes à l'égard des besoins individuels de chaque apprenti-conducteur.

La relation professionnelle entre le moniteur et l'élève revêt ici une importance particulière. Le moniteur doit être capable d'observer et d'identifier les mécanismes de pensée et les

⁶ Un moniteur non professionnel est un conducteur accompagnant, comme un parent de l'apprenti-conducteur.

signaux émotionnels émis par l'élève et il/elle doit également être capable de reconnaître les siens. Un environnement d'apprentissage positif est essentiel pour le processus d'apprentissage dans une auto-école. Pour ces raisons, les méthodes d'établissement et de maintien de la relation entre le moniteur et l'élève sont présentés d'abord, suivis par les méthodes d'apprentissage spécifiques requises par le moniteur.

Les moniteurs de conduite de l'avenir doivent être capable de transmettre les connaissances et d'aborder les attitudes (liées au niveau le plus élevé de la matrice GDE), comme expliqué en détail dans les précédentes sections. Par conséquent, les méthodes d'apprentissage présentées dans ce chapitre doivent également être de première qualité. Sinon, les objectifs exigeants prescrits dans la matrice GDE ne peuvent être atteints.

La troisième colonne de la matrice GDE, à savoir le développement des compétences d'auto-évaluation des apprentis-conducteurs, doit être enseignée afin d'éviter de dangereux excès de confiance en soi. Cet objectif est appuyé par une preuve scientifique : les personnes qui peuvent évaluer leur propre comportement sont généralement conscientes de leur propre personne et, par conséquent, ils se comportent d'une manière plus socialement acceptable. La conscience de soi (dans le sens de se donner du feed-back à soi-même) est absolument nécessaire, étant donné que la circulation routière est un domaine caractérisé par une absence quasiment complète de feed-back pour le conducteur. Vous pouvez généralement, par exemple, rouler à vitesse élevée, suivre la voiture précédente de trop près, conduire en état d'ébriété ou ne pas boucler votre ceinture sans conséquences (voir la théorie du risque nul mentionnée dans le chapitre précédent).

4.1 Une relation professionnelle

Une bonne relation entre le moniteur et l'élève est essentielle aux niveaux suivants :

1. Accord entre le moniteur et l'élève sur les OBJECTIFS du cours

Ils doivent convenir des objectifs à atteindre (réussir l'examen et conduire de manière prudente).

2. Accord entre le moniteur et l'élève sur le CONTENU du cours

Les deux parties doivent considérer le contenu du cours comme utile et efficace pour atteindre les objectifs convenus (contenu pertinent en pratique).

3. Accord entre le moniteur et l'élève sur les METHODES utilisées

Les deux parties doivent convenir que les méthodes utilisées pour chaque composant de la formation sont adéquates pour atteindre les objectifs convenus.

Le modèle de communication "à 4 niveaux"⁷ illustre la complexité de la communication entre les personnes. Il montre comment nous communiquons sur quatre canaux ou à quatre niveaux, même si nous ne sommes souvent conscients que d'un seul sur les quatre.

1. Niveau du contenu

⁷ Schultz von Thun 2002

Une affirmation est faite à ce niveau conscient (p.ex. “Le feu est vert !”).

2. Niveau de la relation

Sans peut-être le remarquer, nous communiquons également quelque chose sur la relation entre deux parties (p.ex. “vous avez besoin de mon aide”).

3. Niveau personnel

La plupart du temps de manière inaperçue, nous disons également quelque chose sur nous-même (p.ex. “Je suis pressé !”).

4. Niveau d’appel

Et finalement, chaque affirmation a une caractéristique d’exigence (p.ex. “Démarre !”).

La complexité spécifique de la communication ne se résume pas au fait que, outre le niveau de contenu standard, chaque affirmation comprend trois niveaux (souvent inconscients). Elle exige également que l’auditeur soit conscient des trois autres niveaux. Nous devons imaginer que chaque auditeur a besoin de quatre oreilles, une pour chaque niveau. De cette manière, l’auditeur a une :

1. Oreille pour le contenu

Que me dit-il et ai-je compris correctement ? (le feu est vert)

2. Oreille pour la relation

Quelle relation pense-t-il avoir par rapport à moi ? (pense-t-il que j’ai besoin de son aide ?)

3. Oreille pour l’aspect personnel

En faisant cette affirmation, que me dit-il à propos de lui ? (peut-être est-il pressé ?)

4. Oreille pour l’appel

Que me veut-il ? (Ah, je dois démarrer maintenant)

Les interprétations incorrectes de la part de l’auditeur sont souvent sources de conflits. Voici un exemple de ce type de conflit : un homme demande à sa femme “C’est quoi ce truc vert dans la soupe ?” ; la femme répond : “Si tu n’aimes pas, tu peux toujours aller au resto !”. Il est clair ici que l’information et l’interprétation aux niveaux du contenu et de la relation ne correspondent pas. L’homme voulait peut-être uniquement savoir, au niveau du contenu, avec quel légume était préparée la soupe. La femme a pris la question, au niveau relationnel, comme une critique.

Vous ne pouvez vous sortir de telles situations conflictuelles que si vous êtes conscient de vos niveaux de communication. Ainsi, les moniteurs de conduite doivent également être des experts en communication. L’idéal est que les moniteurs communiquent comme suit :

- Il communique principalement au niveau du contenu.
- Il analyse ses propres interprétations des affirmations de l’élève afin d’identifier le plus tôt possible les situations conflictuelles et il ne réagit pas de manière trop hâtive ou exagérée.
- Dans une situation conflictuelle, c’est le moniteur qui ramène la communication au niveau du contenu.

Les conflits profondément ancrés ne peuvent, bien sûr, pas être résolus uniquement par des moyens de communication. Mais de tels conflits ne se produisent pas dans les situations quotidiennes des auto-écoles. À la différence des moniteurs non professionnels (p.ex. mère ou père), l'élève n'a pas d'histoire partagée avec le moniteur qui pourrait se manifester dans des situations de tension.

Si un niveau disproportionné d'émotion est constaté dans l'interaction entre deux personnes, il peut s'agir d'un exemple de "transfert" ou de "projection". Le *transfert* consiste à transférer, de manière inconsciente, à quelqu'un d'autre des sentiments liés à des expériences avec d'autres personnes. Ils n'ont souvent rien à voir avec la personne à laquelle les sentiments sont évoqués. Dans le cadre d'une analyse plus approfondie, le moniteur de conduite peut, par exemple, rappeler à l'élève son professeur de langues qui l'a fait rater. L'élève peut également rappeler au moniteur un conflit non résolu avec quelqu'un d'autre, par exemple sa fille. La particularité de cette dynamique est que les personnes ne sont pas conscientes de ces conflits mais que des émotions et des sentiments forts sont ressentis. Si ces sentiments sont négatifs, ils peuvent entraîner des problèmes. Bien sûr, les transferts positifs existent aussi, par exemple lorsque nous considérons que quelqu'un est aussi sympathique que quelqu'un d'autre. Nous nous référons alors à de précédentes expériences positives lors de rencontres antérieures.

Dans le cadre des relations professionnelles, il faut tenter de se rendre compte de ce transfert inconscient. Dans ces situations, il ne faut pas afficher trop de gentillesse ou d'animosité mais plutôt une position complètement neutre sur la base du caractère unique de chaque rencontre (leçon de conduite).

Les *projections* peuvent également représenter une source de conflits lors de la communication. C'est le cas lorsque quelqu'un attribue de manière inconsciente ses propres caractéristiques à quelqu'un d'autre, mais sans vouloir les admettre. Cette personne préfère projeter ou attribuer ces caractéristiques à quelqu'un d'autre. Par exemple, un abstinent absolu (qui aimerait réellement être un peu plus détendu mais qui s'est imposé à lui-même des règles strictes) peut être irrité lorsqu'il observe d'autres personnes profitant des choses dont il se prive intentionnellement. Le stress émotionnel exagéré attribué à l'autre personne dégustant de l'alcool s'explique par un conflit interne continu concernant l'alcool et la liberté. Les causes de ces conflits, qui peuvent se manifester sous la forme de projections, sont toujours des désirs que l'on se refuse à soi-même ("pour le moment, sincèrement, j'aimerais vraiment..."). Dans la circulation, une grande gamme de projections peuvent se produire, surtout lorsqu'un autre usager de la route prend des libertés avec la loi ; en bref, lorsque quelqu'un teste notre comportement moral. Par exemple, je respecte les limitations de vitesse et il me dépasse. Les projections peuvent constituer une importante source de stress pour le moniteur de conduite qui passe la majeure partie de la journée sur la route.

À l'instar des transferts, les projections peuvent également être positives lorsqu'une gentillesse particulière est affichée compte tenu de désirs ou d'idéaux non réalisés précédemment.

Ces défis semblent fastidieux à première vue. Mais il est beaucoup plus facile de se comporter selon le moment plutôt que d'après le passé (Je peux faire ceci, je ne peux pas faire cela). À court terme, une approche amateur où dominent le transfert et la projection semble être la plus facile. Mais à long terme, les avantages d'adopter une position professionnelle neutre l'emportent sur les facteurs à court terme. Vous échappez à une

communication conflictuelle, vous atteignez vos objectifs plus rapidement, la satisfaction de la clientèle est plus importante et vous êtes généralement plus content de vous. Tout ceci est important pour empêcher le ‘burnous’ (épuisement professionnel).

L'établissement et le maintien de relations professionnelles avec les conducteurs est appris le plus efficacement par le biais de l'expérience personnelle, plutôt que par la théorie. Il est donc intéressant que les moniteurs de conduite assistent à des séminaires orientés vers la pratique (permettant de découvrir par soi-même) durant la formation de base ainsi que la formation continue.

4.2 Présentation de méthodes d'apprentissage

Les moniteurs de conduite professionnels se distinguent surtout des moniteurs non professionnels par leur capacité à utiliser toute une gamme de méthodes d'apprentissage différentes pour des objectifs d'apprentissage spécifiques. Les méthodes d'apprentissage peuvent être enseignées et évaluées selon des critères spécifiques. Les conditions d'apprentissage peuvent alors être vérifiées. Les moniteurs qui ont appris par eux-mêmes, en revanche, ne parviennent pas aussi bien à stimuler l'apprentissage de manière systématique.

Les études ont identifié 25 méthodes d'apprentissage⁸, réparties en 5 groupes. Il est important de garantir que le plus grand nombre possible de méthodes soient abordées durant la formation de base destinée aux moniteurs de conduite. Les moniteurs de conduite doivent bien les connaître, être capables de les mettre en oeuvre et savoir quand les utiliser selon l'élève et la tâche à réaliser. Chaque individu apprend différemment. Alors que certains apprentis-conducteurs peuvent appliquer parfaitement quelque chose qui leur a été expliqué oralement, d'autres ont besoin de temps pour expérimenter l'action eux-mêmes en pratique avant d'être à l'aise pour la réaliser.

Les 25 méthodes d'apprentissage réparties en 5 groupes :

I. Présentation visuelle

1. Montrer

Le moniteur montre le comportement de conduite, p.ex. comment utiliser l'embrayage et le levier de vitesse, etc. Il devra faire une démonstration adéquate afin que l'élève puisse suivre correctement. La démonstration doit être précise, réalisée avec une bonne coordination et dans le bon ordre. Lorsqu'il montre le comportement correct, il peut mettre en évidence certains détails, mais il convient d'éviter de montrer les comportements non souhaitables.

2. Illustrer

Des dessins, photos, films et modèles peuvent aider à illustrer des choses qui ne peuvent pas être observées facilement dans la circulation (car elles se déroulent trop vite, comme le fonctionnement du moteur, les accidents, les situations de circulation complexes, etc.). Les illustrations adéquates doivent viser à simplifier les situations et les phénomènes complexes, à faire en sorte que les personnes s'intéressent aux détails et puissent comprendre plus facilement des tâches et des thèmes difficiles.

⁸ “The driving instructor as a traffic instructor” de Bruno Heilig 2003

3. Utiliser un comportement modèle

Un moniteur de conduite est toujours un modèle pour l'élève. Il doit donc se comporter comme un usager de la route prudent et socialement responsable à tous les égards, du port de la ceinture de sécurité à la conduite défensive.

II. Information

4. Expliquer, réviser

Les explications théoriques doivent être présentées grâce à une structure claire, compréhensible et simple. Elles doivent correspondre au niveau de connaissances de l'élève. Il convient de souligner l'importance de la compréhension de la théorie.

5. Raconter

Lorsqu'une histoire est racontée, les informations factuelles et les émotions sont transmises afin de motiver l'élève à se comporter correctement et à éviter les mauvais comportements. L'objectif pédagogique de chaque histoire doit être expliqué. Une histoire doit toujours comprendre un ou plusieurs points forts, de la tension et l'objectif pédagogique final. Mais il est également possible de laisser la fin 'ouverte' pour donner une impulsion ou entraîner une réflexion. Le recours à des histoires soutient le processus d'apprentissage.

III. Tâches

6. Instructions

Les instructions sont des informations sur ce qu'il faut faire et la manière de réaliser une tâche en détail. Les instructions doivent être bien préparées, précises, compréhensibles et brèves, en particulier durant la conduite. Les instructions doivent avant tout être transmises de manière conviviale ou neutre. La principale caractéristique des instructions est qu'elles sont strictes et ne laissent pas de place à la réflexion individuelle.

7. Donner une impulsion/ stimuler

Les impulsions sont données pour faire réfléchir les élèves ou les encourager à résoudre un problème ou à maîtriser une tâche correctement eux-mêmes. Les solutions doivent être trouvées par l'élève, pas par le moniteur.

8. Choix ouvert de tâches

Lors d'une étape avancée, il est judicieux de laisser l'élève décider les tâches qu'il doit pratiquer de manière plus intensive afin d'optimiser ses compétences.

9. Questionnement – développement

Certains thèmes de la formation peuvent être développés avec l'élève en posant des questions. Cette méthode permet à l'apprenti-conducteur de participer activement et de se sentir plus responsable du processus d'apprentissage. D'autre part, les questions sont utiles pour vérifier les connaissances de l'élève. Il est important de se rendre compte que cette méthode ne peut être appliquée à toutes les situations d'apprentissage.

10. Jeux pédagogiques

Les jeux peuvent encourager un environnement d'apprentissage positif ayant un effet favorable sur le processus d'apprentissage. Tant les adultes que les enfants aiment jouer de temps en temps. La condition requise est que les objectifs du jeu pédagogique doivent être clairs et les élèves doivent être disposés à participer.

11. Préparation d'apprentissage

Les élèves peuvent être motivés à se préparer pour la leçon suivante, par exemple, en observant les autres usagers de la route, en rassemblant des informations, en préparant une présentation ou simplement en réfléchissant à une question. Cette méthode peut permettre une implication personnelle plus importante dans le processus d'apprentissage et favoriser un meilleur lien avec la vie quotidienne.

IV. Vérification

12. Encourager

Lorsqu'une action est correctement effectuée, le moniteur doit encourager l'élève, de manière à ce qu'il applique davantage ce comportement correct à l'avenir. Chaque affirmation du moniteur est interprétée par l'apprenti-conducteur ; l'encouragement doit donc correspondre à la situation.

13. Critiquer / réprimander

Tout comportement incorrect doit être critiqué afin de l'éviter à l'avenir. Mais ne critiquez jamais la personne en elle-même, uniquement le mauvais comportement ! La critique doit être suivie d'une explication.

14. Corriger

Afin d'éviter un conflit ou un accident, le moniteur de conduite doit corriger rapidement. Une explication doit suivre immédiatement lorsque l'incident est évité.

15. Argument et avertissement

Les arguments doivent être plus spécifiques que généraux et doivent être accompagnés d'une explication, p.ex. la raison pour laquelle il faut utiliser le clignotant plus tôt.

16. Auto-évaluation

L'apprenti-conducteur doit être encouragé de manière permanente pour évaluer ses propres actions / son propre comportement. Cette auto-évaluation encourage une conduite indépendante positive qui est, bien sûr, vitale lorsque l'élève a réussi le test. Cet aspect se réfère spécifiquement à la troisième colonne de la matrice GDE (auto-évaluation) et à la nécessité de donner à l'élève les outils d'évaluation pour continuer l'apprentissage après l'obtention du permis de conduire.

V. Organiser et modérer les activités pédagogiques

17. Réunir et structurer des idées

Un brainstorming avant de commencer la leçon peut stimuler les élèves et les aider à structurer le processus d'apprentissage à venir. Les élèves peuvent être motivés à trouver des solutions, réunir des idées, des avis, les avantages et les inconvénients, etc.

18. Explorer et découvrir

Explorer doit être compris dans le sens 'expérimenter' et découvrir dans le sens de trouver des solutions pour eux-mêmes. Le moniteur doit alors résumer et / ou soutenir positivement l'approche correcte. Cette méthode accroît la motivation d'apprentissage et la motivation

“intrinsèque” et il est plus probable que le comportement correct sera appliqué ultérieurement dans la circulation⁹.

19. Pratiquer et répéter

Une formation régulière garantit que les connaissances et les compétences sont mémorisées et ne peuvent être perturbées facilement, par exemple durant les situations stressantes comme le test de conduite. Il n'est pas efficace de s'exercer de manière trop intensive peu de temps avant le test, car un nouveau contenu d'apprentissage ne peut être mémorisé par le cerveau lorsque la personne est stressée. Pour la pratique et les exercices, une attitude détendue est optimale.

20. Exercices en petits groupes

Durant les tâches d'observation, quatre yeux peuvent voir plus que deux ; dès lors, les exercices en petits groupes sont utiles dans des situations spécifiques. Lors de la conduite, néanmoins, une seule personne assume la responsabilité. (Pour chaque nouvelle connaissance, des méthodes d'apprentissage différentes sont bénéfiques).

21. Exercices individuels

Chaque élève a sa propre capacité d'apprentissage ; dès lors, l'apprentissage individuel fera partie de chaque formation. Les exercices individuels sont également nécessaires pour s'entraîner à la prise de décisions indépendante qui est un élément de conduite central dans différentes situations de circulation (= niveaux deux et trois de la matrice GDE).

22. Jeux de rôle interactifs

Les jeux de rôle ne sont utiles que si les élèves ne sont pas trop timides. Les conflits de circulation typiques peuvent ainsi être expérimentés et analysés. De simples jeux interactifs peuvent être utilisés pour que les membres d'un groupe fassent connaissance.

23. Mener une discussion

Le leader du groupe lance une discussion et reste davantage en arrière-plan. Il doit résumer, motiver et donner des arguments positifs ou négatifs. L'animation de discussions de groupe est une activité complexe. Les moniteurs doivent être correctement formés durant des séminaires orientés vers la pratique.

24. Etude de cas et de situation

Des exemples concrets peuvent être présentés et analysés. Le principal objectif de ces exercices consiste à transmettre le résultat des exemples analysés à l'apprenti-conducteur.

25. Méthode de modération

La modération est un mélange complexe des méthodes décrites ci-dessus. La principale différence avec les discussions de groupe est que le modérateur ne donne pas l'objectif d'apprentissage ou de la discussion. L'objectif ou le sujet est apporté par le groupe ou l'élève. Cette méthode est excellente pour développer les processus de groupe ou pour aborder les problèmes en groupes. Cette méthode d'enseignement complexe doit également être apprise par les moniteurs au cours de séminaires pratiques.

⁹ La motivation *intrinsèque* signifie qu'on le fait parce qu'on le veut vraiment ; la motivation *extrinsèque* signifie qu'on ferait mieux de le faire parce que les autres veulent qu'on le fasse.

4.3 Feed-back

Feed-back – un principe de vie

Le feed-back n'est pas uniquement une méthode d'enseignement mais un principe de la circulation en soi et même un principe de vie en général. Il peut être défini comme une comparaison permanente entre *comment est faite une action et comment elle doit être faite*. Par conséquent, l'absence de feed-back dans la circulation peut constituer un problème. Si un conducteur conduit trop vite sans aucune conséquence négative, ce manque de signaux de feed-back externes lui fait croire que son comportement est acceptable.

L'environnement de conduite donne un mauvais feed-back

Le feed-back systématique de l'environnement de circulation à l'usager de la route est généralement très mauvais. L'environnement routier est donc un "mauvais moniteur", à la différence du ski, par exemple, où les conséquences de la vitesse excessive sont immédiatement ressenties ! Ce manque de feed-back externe doit être compensé par les compétences d'auto-évaluation du conducteur. Toutes les formes de feed-back disponibles doivent être utilisées durant les leçons de conduite. Deux principaux types de feed-back peuvent être distingués :

Feed-back classique :

Le formateur félicite l'apprenti-conducteur pour son comportement exemplaire et indique ce qui pourrait être amélioré.

Feed-back avancé :

Le moniteur guide l'apprenti-conducteur en posant des questions de sorte que l'apprenti-conducteur puisse faire son propre feed-back. À ce niveau, des questions ouvertes (pourquoi, qui, quoi, quand...) sont plus intéressantes que les questions fermées (alternative, réponse par oui ou non...)

Conduite commentée :

La conduite commentée peut être considérée comme un sous-groupe de feed-back. Le conducteur doit expliquer ses processus décisionnels tout en conduisant. Outre les réflexions, les émotions peuvent également être évoquées afin de rendre la situation plus significative et vivante.

4.4 Simplification du contenu d'apprentissage

La conduite est une tâche plus complexe que difficile. Le moniteur de conduite doit être capable de simplifier cette complexité concernant :

- les situations de circulation
- les compétences en matière de manœuvre du véhicule
- l'aptitude actuelle à la conduite du conducteur.

Par exemple, les couleurs d'un feu de circulation peuvent être utilisées pour simplifier une situation complexe.

Un conducteur doit toujours évaluer la situation actuelle de la circulation :

- elle peut être normale (vert), p.ex. s'il n'y a pas de bus à l'arrêt devant vous et que la situation de circulation est claire.

- elle peut être critique (jaune), p.ex. s'il y a un bus à l'arrêt, le conducteur doit donc être préparé à réagir.
- elle peut être dangereuse (rouge), p.ex. si le bus démarre indiquant son intention de se mettre en marche. Le conducteur doit alors réagir immédiatement.

Ce plan à trois niveaux est un exemple de la manière de présenter des situations complexes de manière simplifiée. Il peut être utilisée à des fins de feed-back et de discussion entre le moniteur et l'apprenti-conducteur. Les sentiments du conducteur peuvent également être exprimés à l'aide de ce plan : concentration normale (vert), fatigue ou un peu de retard...(jaune), proche de l'endormissement, agitation extrêmement ...(rouge).

4.5 Apprentissage actif

L'apprentissage actif comprend toutes les méthodes d'apprentissage où l'élève joue un rôle actif. Le principal objectif est que la personne se sente plus responsable du processus d'apprentissage. Les précédentes expériences de l'élève, qui ne doivent pas nécessairement être liées à la conduite, doivent être utilisées dans le processus d'apprentissage. Le coaching est une très bonne méthode pouvant être considérée comme un apprentissage actif (voir ci-dessous).

4.6 Coaching

L'art du coaching s'installe de plus en plus dans la formation des adultes. Il est sans cesse davantage utilisé dans le cadre de la formation permanente des conducteurs, par exemple lors des parcours de feed-back sur route et des exercices de suivi de la partie post-permis des formations multiphases. Jusqu'à présent, le coaching n'a pas été une méthode de choix dans la formation de base des conducteurs.

Le coaching est une méthode optimale pour l'enseignement professionnel, mais également pour aborder les attitudes par rapport au risque (niveau 4 de la matrice GDE) durant la formation initiale des conducteurs.

Une caractéristique basique du coaching est que les thèmes sont abordés depuis un certain nombre de perspectives différentes. L'objectif consiste à développer une base de décisions pour les conducteurs. Il est particulièrement important que le coach accepte que les conducteurs prennent finalement leurs propres décisions. Le sentiment de liberté de prise de décisions transmis ne fait pas seulement prendre conscience au conducteur qu'une décision doit être prise, mais également que les conséquences de cette décision et toute action résultante sont entièrement sous sa responsabilité.

La spécificité du coaching est qu'il vise à améliorer la conscience de soi, ce qui s'inscrit dans le cadre des objectifs de la matrice GDE (objectifs pour la formation des conducteurs) où l'auto-évaluation correcte aux quatre niveaux joue un rôle central dans une conduite en toute sécurité. Cette auto-évaluation peut être décrite comme une 'conscience de soi subjective' en psychologie sociale, l'homme lui-même est l'objet de cette attention. Des études ont montré que lorsque la conscience de soi objective est créée (sous la forme d'un miroir dans lequel on peut se regarder), le comportement est dirigé vers une position moraliste.

Dans les situations d'examen avec ce type de miroirs, les candidats ont tendance à moins tricher. Il est clair que cette forme d'auto-observation permet d'observer son propre comportement et de créer simultanément une image interne de la manière de se comporter. S'il y a une différence entre les deux (tension interne), on a tendance à l'aborder en s'adaptant au modèle le plus moralement acceptable. Pour le conducteur, cela pourrait signifier qu'il décide de laisser une marge de sécurité un peu plus importante ou qu'il conduit un peu plus prudemment dans les virages. C'est à ce niveau que les décisions importantes au niveau comportemental sont prises à des fins de sécurité.

L'approche de base du coaching est le questionnement. Cette approche est à l'opposé de la celle de la méthode utilisée dans l'apprentissage traditionnel où le moniteur est chargé de montrer. Si elle est correctement utilisée, une discussion de coaching pèse les arguments 'pour' et 'contre' des formes spécifiques de comportement. Néanmoins, c'est finalement l'apprenti-conducteur qui prend la discussion finale.

Si le coaching est correctement mis en oeuvre, une 'lutte pour le pouvoir' est pratiquement impossible entre le moniteur et l'élève ou les élèves. Le moniteur doit, néanmoins, être prêt à utiliser cette forme de relation. Il ne doit pas être guidé par le souhait de montrer à ses élèves, mais par la curiosité et l'intérêt des élèves.

Certains moniteurs de conduite veulent montrer leur capacité à la conduite, ce qui va en fait à l'encontre de la sécurité routière car ils donnent le mauvais exemple. Il est préférable de montrer comme un coach, en faisant preuve d'un réel intérêt pour les élèves et en se concentrant sur chaque individu.

L'objectif d'un coach lorsqu'il pose des questions est de comprendre le mieux possible le comportement de base de l'individu. Si, par exemple, l'apprenti-conducteur ne voit pas un piéton qui traverse, il ne faut pas uniquement commenter l'erreur, mais également demander les raisons pour cette négligence. Sur la base de cette discussion, l'apprenti-conducteur serait capable de développer des stratégies dans une situation similaire à l'avenir. Ce coach aide à activer les ressources du candidat à trouver des solutions.

Les principes de coaching suivants doit pris en compte :

avec l'apprentissage par la démonstration...	avec le coaching...
...vous pouvez atteindre un objectif d'apprentissage concret	...vous pouvez guider le processus d'apprentissage
...un programme fixe est effectué	...le développement individuel est encouragé
...des supports pédagogiques sont utilisés	...les expériences sont discutées et analysées
...ce sont en majorité des connaissances qui sont transmises	...les bonnes convictions sont déterminées
...il n'y a qu'une vérité	...il y a plusieurs perspectives et résultats
...il faut montrer à l'élève	...l'élève doit montrer ou expliquer au coach
...le moniteur se présente lui-même	...le coach rencontre l'élève avec un intérêt réel et de la curiosité

Points importants pour le coach :

- Le coach est chargé de poser les bonnes questions, l'élève de donner la bonne réponse
- L'élève montre quelque chose au coach, pas le contraire
- Le coach écoute ce que l'élève explique
- Le coach mène la discussion et élabore des solutions avec l'élève, mais il accepte que l'élève décide la solution à appliquer (ou pas).

Apprentissage orienté vers les problèmes

L'apprentissage orienté vers les problèmes est une très bonne forme de coaching. L'élève, plutôt que le moniteur, doit découvrir le problème, ce qui stimule un apprentissage actif. Plus l'élève est impliqué dans le processus d'apprentissage, plus il se sent responsable des progrès réalisés. Le coach peut, par exemple, demander à l'apprenti-conducteur de changer de rôle : l'apprenti-conducteur prend la place du moniteur et le moniteur, celle de l'apprenti-conducteur. Alors qu'il joue le rôle du moniteur, l'élève doit découvrir et expliquer les aspects importants de la conduite.

Méthode "Si c'était moi"

Dans la circulation, toute une série de conflits peuvent survenir. Si nous nous mettons à la place d'un autre usager de la route, nous comprenons mieux et nous acceptons peut-être que nous faisons également des erreurs. C'est une bonne manière pour accroître la compréhension et réduire l'agressivité.

Si le conducteur prend beaucoup de risques, le coach peut lui demander comment il se sentirait s'il avait causé un accident dont il ressortirait vivant mais dans lequel il aurait tué son meilleur ami. Il est à nouveau important que le conducteur trouve seul sa propre réponse et que le coach soit neutre.

4.7 Autres aspects importants de l'enseignement

Planification et évaluation des leçons

Le moniteur doit fixer un objectif pour chaque leçon. Sur la base de cet objectif, une structure doit être développée et comprendre les parties suivantes :

- début de la leçon
- corps de la leçon
- la fin de la leçon.

Le moniteur doit également être capable d'évaluer si l'objectif de la leçon a été atteint.

Informations sur les méthodes d'apprentissage

L'apprenti-conducteur peut attendre du moniteur qu'il lui donne des conseils sur la meilleure manière d'apprendre et sur ce qu'il faut éviter lors de l'apprentissage chez soi entre les leçons et la préparation pour l'examen. L'atmosphère d'apprentissage et l'environnement d'apprentissage jouent également un rôle essentiel pour la concentration nécessaire. L'élève doit obtenir des recommandations de manière à découvrir son propre style d'apprentissage.

Anxiété lors du test

Il est normal que les apprentis-conducteurs soient stressés par le test de conduite. Le moniteur de conduite doit donner des informations pratiques et individuelles de sorte que

l'apprenti-conducteur puisse faire face à cette anxiété. Il est important, néanmoins, d'opérer une distinction entre l'anxiété positive et l'anxiété négative causées par le test. Une certaine tension avant le test peut, en réalité, aider le candidat à être plus concentré durant le test. Une absence complète de tension ou de stress peut donc aussi signifier que le candidat ne fait pas de son mieux.

Compétences rhétoriques

Les compétences rhétoriques professionnelles (l'art de parler efficacement) sont particulièrement importantes pour les leçons théoriques. La rhétorique dans le contexte de d'apprentissage doit être considérée comme un service pour les élèves de sorte qu'ils puissent apprendre de la manière la plus efficace possible. Il n'est pas possible d'acquérir des compétences rhétoriques dans un livre. Il faut avoir recours à des séminaires avec feed-back vidéo. Trois dimensions doit être enseignées :

La voix (aimerais-je écouter ce que je dis ?)

La manière de parler (aimerais-je apprendre avec moi-même ?)

Le langage corporel (aimerais-je me regarder ?)

Ce chapitre sur les méthodes d'apprentissage vise à en donner une vue d'ensemble complète pour une formation optimale des moniteurs de conduite. Les sujets abordés sont considérés comme des modules souhaitables dans un programme de formation pour les moniteurs de conduite, même si chaque détail n'a pas été mis en évidence.

Références

Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., Nyberg, A. Young novice drivers, driver education and training – Literature review. VTI report 491A. Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), Linköping. 2003.

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A. & Hernetkoski, K. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F*, 5, 201–215. 2002.

Keskinen, E. Why do young drivers have more accidents. *Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen: Mensch und Sicherheit Heft M 52*, Bergisch Gladbach. 1996.

Schulz von Thun, F. *Miteinander Reden*. Rororo, Hamburg. 2002

Heilig, B. (Hg.) *Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge*. Heinrich Vogel, München. 2003