Sensibilisation au risque d'alcool dans les ecoles de conduite. Synthèse du rapport d'enquête 2003-2004

F. Facy, B. Laumon

▶ **To cite this version:**

F. Facy, B. Laumon. Sensibilisation au risque d'alcool dans les ecoles de conduite. Synthèse du rapport d'enquête 2003-2004. 2005, 14p. hal-00546001

HAL Id: hal-00546001
https://hal.science/hal-00546001

Submitted on 13 Dec 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ

INSTITUT DE
VEILLE SANITAIRE

UNIVERSITÉ CLAUDE BERNARD
LYON 1

SENSIBILISATION AU RISQUE ALCOOL DANS LES ECOLES DE CONDUITE

Synthèse du Rapport d'enquête 2003 - 2004

CONVENTION CNSR-DSCR/INRETS N° 0270013

CORRIGE DU 22 JUIN 2005

Rapport UMRESTTE N° 0505
AVRIL 2005

SENSIBILISATION AU RISQUE ALCOOL DANS LES ECOLES DE CONDUITE

Synthèse du rapport d'étude 2003-2004

INRETS-UMRESTTE

Responsables scientifiques : F. Facy – B. Laumon

Groupe de travail : Drass-Anpaa – Anper (Rhône-Alpes)

Contexte de recherche

Cette étude menée sous la responsabilité de l'INRETS en 2003 – 2004, a associé aux réflexions un groupe de travail composé :

- de professionnels de santé publique : la DRASS ;
- d'acteurs de prévention en alcoologie : l'ANPAA qui mène, auprès de nombreuses écoles de conduite de la région Rhône-Alpes dans le cadre de la formation initiale ou de la conduite accompagnée, ainsi qu'auprès d'enseignants de la conduite, une sensibilisation liée au risque alcool ;
- d'enseignants de la conduite : formateurs et responsables d'écoles de conduite du réseau de l'ANPER.

Elle est la poursuite de deux études préliminaires qualitatives menées en 2001-2002 dans les départements du Rhône et de la Loire auprès d'échantillons d'enseignants de la conduite et d'étudiants pour décrire leurs attentes et leurs besoins respectifs en matière de connaissances et de pratiques sur les risques routiers consécutifs aux usages d'alcool. Ces études préliminaires avaient permis d'éclairer l'importance de la formation des enseignants d'un côté et l'implication des futurs conducteurs dans leur propre apprentissage d'un autre côté (au niveau des informations attendues et de leur participation effective dans des actions de prévention collective). Il importait de confirmer ces données sur un échantillon élargi à la région Rhône-Alpes.

Objectifs de l'étude

Cette étude vise :

- à mieux connaître d'un point de vue épidémiologique les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs vis-à-vis des risques routiers et de la consommation d'alcool ;
- à apprécier l'influence de la sensibilisation au risque alcool durant l'apprentissage de la conduite automobile sur les comportements ultérieurs (en fonction d'équipes spécialisées en alcoologie) ;
- à élaborer des propositions pour améliorer la formation des conducteurs par rapport aux dimensions de santé et de comportement.

Méthodologie

A partir de 22 écoles de conduite volontaires, acceptant de transmettre les listes exhaustives des élèves, et ayant les supports informatiques à disposition sur trois années (2001 à 2003), un questionnaire en autopassation est adressé à plus de 1 500 jeunes conducteurs titulaires d'un permis depuis moins de trois ans. Le taux de réponses est élevé (70%, en dehors des changements d'adresse).

La représentativité de l'échantillon n'est assurée sur un plan statistique que par rapport à ces écoles et à leurs lieux de recrutement dans la région Rhône-Alpes. Toutefois leur diversité géographique permet une répartition intéressante entre des zones rurales et urbaines, dont on connaît l'importance en accidentologie. Au total 1159 questionnaires remplis ont été envoyés à l'Inrets. La présentation des données est rapportée à un effectif de 1000 ou en pourcentage pour faciliter les interprétations.

RESULTATS

2.1. Description de l'échantillon

- **70% d'entre eux ont moins de 22 ans et les femmes représentent un peu plus de la moitié de l'échantillon (561 femmes et 438 hommes).**
- **Un quart de l'échantillon a un niveau inférieur au bac.**
- **L'école de conduite est le plus souvent choisie pour sa proximité géographique.**
- **La durée moyenne de formation est d'un an et comprend 20 à 30 leçons.**
- **Les coûts sont supérieurs à 1000 euros pour 20% des jeunes conducteurs, et entre 700 et 1000 euros pour 48%.**
- **Un certain nombre d'entre eux ont déjà subi un accident : à plus de 85% matériel et à 60% corporel mais en tant que passager.**
- **La majorité des jeunes conducteurs s'estime être informée et respecter la loi et les recommandations en vigueur pour la sécurité routière.**

Auto-appréciation des attitudes au volant

Réglementation respectée	Vitesse	Fatigue	Signalisation	Alcool
Non-réponse	10	19	21	22
Toujours	**249**	**542**	**630**	**816**
Régulièrement	638	375	342	125
Rarement	103	64	7	37
Total	*1000*	*1000*	*1000*	*1000*

2.2. Place de l'alcool dans la formation

Plus de la moitié des jeunes conducteurs (570) ont reçu dans leur école de conduite, une formation sur la prévention des risques liés à l'alcool. Les responsables de ces actions ne peuvent pas être déterminés avec certitude car les élèves n'en sont pas forcément informés, ou ont oublié l'origine des intervenants.

Origine de la sensibilisation au risque alcool

Prévention alcool	Non réponse	Anpaa	Auto-école	Autre intervenant extérieur	TOTAL
Non-réponse	5	0	2	0	7
Oui	44	29	482	15	570
Non	423	0	0	0	423
TOTAL	472	29	484	15	1000

Ils sont plus de la moitié (592) à ne pas avoir bénéficié de cours théoriques et très souvent n'ont pas utilisé de simulateurs.

	Simulateur de conduite	Simulateur d'alcoolémie	Cours théoriques
Non-réponse	18	14	20
Oui	159	28	388
Non	**823**	**958**	**592**
Total	*1000*	*1000*	*1000*

Il est cependant important de souligner que l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) intègre beaucoup plus souvent une prévention aux risques liés à l'alcool que la formation traditionnelle. Ceci s'explique par le caractère obligatoire du thème alcool à aborder dans les formations accompagnées.

Type de formation

Prévention alcool	Non-réponse	Traditionnelle	AAC	TOTAL
Non-réponse	0%	1%	0,3%	0,7%
Oui	16,7%	43%	82%	57%
Non	83,3%	56%	17,7%	42,3%
Total	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*

2.3. Comportements et attitudes

Les jeunes conducteurs sont nombreux à affirmer être toujours en conformité avec les réglementations en vigueur en matière d'alcool, un peu plus souvent pour les jeunes sensibilisés (84% vs 79%).

Auto-appréciation du respect de la réglementation sur l'alcool

Prévention alcool	Non-réponse	Toujours	Régulièrement	Rarement	TOTAL
Non-réponse	28,6%	57,1%	14,3%	0%	100%
Oui	1,8%	83,7%	11,2%	3,3%	100%
Non	2,4%	79,2%	14,2%	4,3%	100%
Total	2,2%	81,6%	12,5%	3,7%	100%

Et pourtant, en pratique qu'ils aient suivi ou non une prévention sur les risques liés à l'alcool, ils sont nombreux à avoir des comportements à risques multiples. Dans les deux cas ils prennent à 42% le volant après avoir consommé de l'alcool, (à un taux licite ou non), les hommes étant plus nombreux que les femmes à adopter ce comportement, ces dernières demeurant moins consommatrices en général.

Au cours des trente derniers jours, conduite après alcoolisation

Prévention alcool	Non-réponse	Oui	Non	TOTAL
Non- réponse	0 %	28,6%	71,4%	**100%**
Oui	1,6%	41,4%	57,0%	**100%**
Non	2,6%	41,6%	55,8%	**100%**
TOTAL	**2%**	**41,4%**	**56,6%**	**100%**

Conduite après alcoolisation chez les femmes

Femmes Prévention alcool	Non-réponse	Oui	non	TOTAL
Non-réponse	0	0	2	**2**
Oui	7	119	180	**306**
Non	8	93	152	**253**
TOTAL	**15**	**212**	**334**	**561**

Conduite après alcoolisation chez les hommes

Hommes Prévention alcool	Non-réponse	Oui	non	**TOTAL**
Non-réponse	0	2	3	**5**
Oui	2	116	145	**263**
Non	3	83	84	**170**
TOTAL	**5**	**201**	**232**	**438**

Parmi les femmes ayant été sensibilisées au risque alcool, 39% disent avoir conduit après alcoolisation, les hommes sont à 44% dans ce cas. Par contre l'effet de la sensibilisation est plus net pour eux, car 49% des hommes non sensibilisés ont conduit après alcoolisation.

Cette légère différence est retrouvée dans la différenciation des zones urbaines et rurales. La conduite après alcoolisation est plus fréquente en milieu rural (43% vs 38%) et une légère tendance indique une amélioration en fonction de la prévention du risque alcool.

Formation en milieu urbain : conduite après alcoolisation

Prévention alcool	Non réponse	Oui	Non	**TOTAL**
Non réponse	0%	0%	100%	**100%**
Oui	1,5%	37,4%	61%	**100%**
Non	1,6%	38,9%	59,4%	**100%**
TOTAL	**1,6%**	**37,8%**	**60,6%**	**100%**

Formation en milieu rural : conduite après alcoolisation

Milieu rural Prévention alcool	Non réponse	Oui	Non	**TOTAL**
Non réponse	0%	50%	50%	**100%**
Oui	0,9%	43,4%	55,8%	**100%**
Non	4,1%	41,8%	54,1%	**100%**
TOTAL	**2,3%**	**42,7%**	**54,9%**	**100%**

Aucune différence significative sur les principaux comportements responsables d'accident n'est observée pour justifier d'une amélioration sensible en fonction d'une prévention spécifique du risque « alcool ». Les seules différences retrouvées concernent l'apprentissage anticipé de la conduite, qui intègre une sensibilisation renforcée au risque « alcool ». Dans l'échantillon, 55% des jeunes ayant reçu une sensibilisation au risque « alcool » ont suivi un AAC, et 45% ont suivi une formation traditionnelle.

AAC : origine de la sensibilisation au risque alcool

Prévention alcool	Non-réponse	Anpaa	Auto-école	Autre intervenant extérieur	**TOTAL**
Non-réponse	0%	0%	100%	0%	**100%**
Oui	6,3%	5,6%	86,7%	1,3%	**100%**
Non	100%	0%	0	0%	**100%**
TOTAL	**22,9%**	**4,6%**	**71,4%**	**1,1%**	**100%**

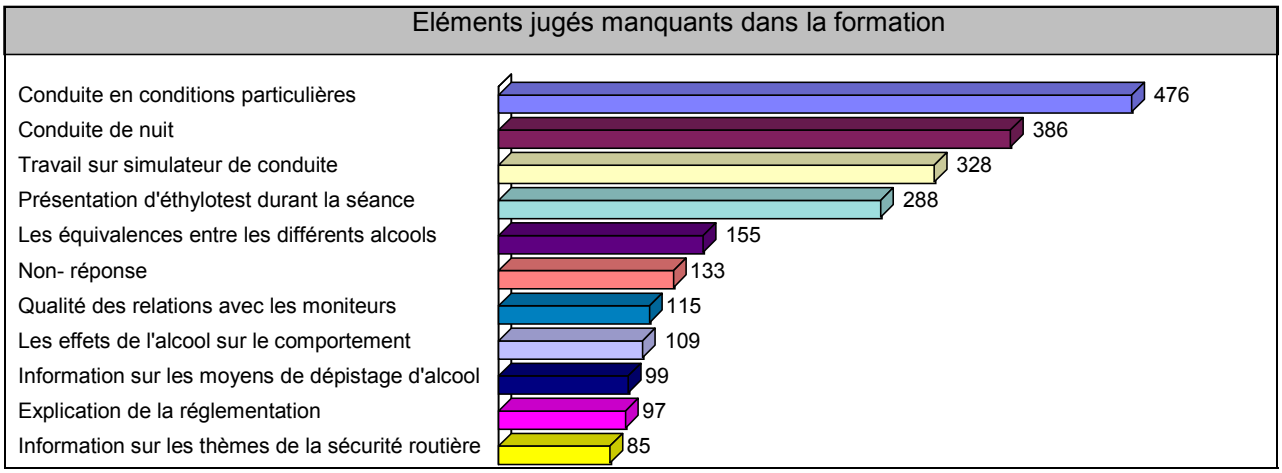
Formation traditionnelle : origine de la sensibilisation au risque alcool

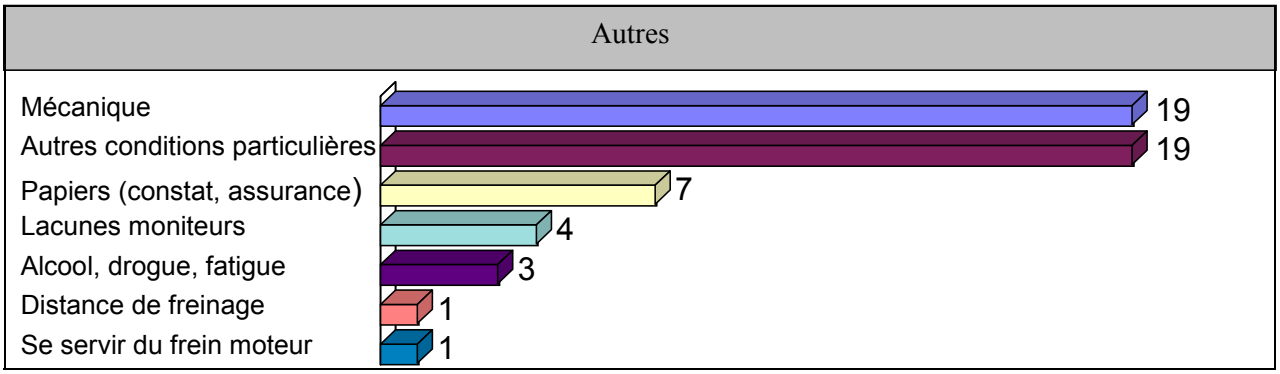
Prévention alcool	Non-réponse	Anpaa	Auto-école	Autre intervenant extérieur	**TOTAL**
Non-réponse	83,3%	0%	16,7%	0%	**100%**
Oui	9,4%	4,5%	82%	4,1%	**100%**
Non	100%	0%	0	0%	**100%**
TOTAL	**60,9%**	**1,9%**	**35,4%**	**1,8%**	**100%**

Pour l'AAC il y a une différence plus nette entre les conducteurs ayant bénéficié d'une sensibilisation au risque alcool et les autres : 38% vs 42% disent avoir conduit après alcoolisation (au cours des 30 derniers jours).

2.4. Attentes

- Les jeunes conducteurs émettent des réserves sur les contenus des formations.
- Ils sont favorables à une sensibilisation sur les dangers de l'alcool durant la formation au permis de conduire et pensent qu'elle est efficace.
- Ils souhaiteraient aussi un apprentissage plus complet, la conduite en conditions particulières et la conduite de cuit se situant en tête des attentes.





Ils sont également favorables à de nombreuses actions de prévention et citent celles menées pendant la formation au permis de conduire, dans le cadre scolaire et à l'occasion de campagnes de communication comme les plus efficaces.

Quelles sont les actions efficaces pour la prévention ?	OUI	NON
Publicités et images « chocs » (affiches, TV)	**881**	95
Spots radio	564	397
Actions de sensibilisation dans les établissements scolaires	**870**	107
Contrôles systématiques sur la route	664	307
Contrats d'assurance plus sévères et plus chers	160	**805**
Actions de sensibilisation pendant la formation au permis de conduire	**901**	76
Séances de perfectionnement après l'obtention du permis de conduire	645	322
Opérations de prévention sur les aires d'autoroutes	623	344
Signalement des lieux d'accidents mortels (mannequins, silhouettes, …)	**812**	158
Offres promotionnelles de boissons sans alcool aux conducteurs (discothèque, loisirs)	**821**	141

PRECONISATIONS

L'étude épidémiologique des jeunes conducteurs, au niveau de leurs comportements d'alcoolisation ne permet pas de prouver l'efficacité des actions de sensibilisation actuelles mais incite à proposer des préconisations.

Une efficacité non prouvée statistiquement peut être pourtant réelle et la taille de l'échantillon, ou ses spécificités, peuvent être invoquées pour expliquer les limites de la démonstration. Les critères d'efficacité retenus dans l'étude (comportements à moins de trois ans du permis de conduire) sont également à discuter pour mesurer une différence entre types de formation, un délai plus long serait peut-être plus pertinent. D'autres interprétations sont avancées, à partir de la multidisciplinarité des interventions dans l'apprentissage de la conduite, dont la technicité demeure la composante principale et les aspects de santé et comportements des conducteurs restent des "annexes" difficiles à apprécier car très peu protocolisées et encore moins évaluées dans les épreuves du permis de conduire.

Il n'en demeure pas moins que les jeunes conducteurs sont majoritairement convaincus de l'efficacité des actions de sensibilisation et leurs attentes et suggestions sont à mutualiser avec celles des professionnels de la conduite et de la prévention en alcoologie.

Trois axes sont privilégiés :

- **Intégrer la dimension citoyenne dans l'enseignement de la conduite**

  - Les comportements humains face à la sécurité routière peuvent être améliorés, les mentalités peuvent changer et ce grâce à la participation de tous les acteurs de la vie citoyenne, en fonction des groupes d'âge et des périodes de vie.

  - Les forces de l'ordre doivent avoir un rôle éducatif et ne plus être vues par les citoyens comme des seuls acteurs de répression, dans la lutte contre l'insécurité routière, mais des relais de prévention des comportements à risque multiples (violences et addictions).

- Les structures chargées de sécurité routière, les associations médico-sociales subventionnées par l'Etat, les enseignants des écoles de conduite… doivent travailler en étroite collaboration et avoir notamment pour objectif la sensibilisation collective et individuelle aux risques de différents comportements au volant, pour faire baisser les consommations d'alcool.

- Au lycée et dès le collège, dans le cadre des programme d'ECJS (Education Civique, Juridique et Sociale) et des CESC, la question de la citoyenneté devrait être un thème essentiel, les établissements scolaires étant le lieu idéal d'information et d'éducation globale, pour une prévention ciblée : les jeunes conducteurs ; ces derniers sont tout particulièrement exposés à de nombreux risques au volant en raison des comportements à risque liés à leur âge et leur style de vie.

- Améliorer la formation dispensée au futur conducteur pose le problème du financement. Les conducteurs ne disposent pas forcément d'un budget suffisant et il n'est pas envisageable de demander aux écoles de conduite de diminuer leur chiffre d'affaire. Des solutions sont envisageables. L'Etat pourrait participer aux frais de la formation et en contrepartie l'élève devrait réaliser des travaux d'intérêt public en relation avec la sécurité routière. Une aide des assurances pourrait être également possible. Le futur conducteur qui déciderait de faire des stages supplémentaires pourrait bénéficier d'une cotisation moins importante. Des conventions seraient à encourager pour définir les modalités pratiques et leur suivi.

- **Les écoles de conduite : les enseignants et les élèves-conducteurs**

- Réduire les incohérences entre le contenu de l'examen du permis de conduire et le P.N.F. (Programme National de Formation) : le P.N.F. comprend une partie sur l'alcool qui vise à « connaître l'influence des intoxications sur la conduite ». Les connaissances effectives des formateurs en matière d'alcool devraient être approfondies et actualisées afin de contre balancer d'autres influences, la culture, la famille, l'environnement… sur les élèves. L'examen du code est en décalage avec le P.N.F. puisqu'il classe l'alcool dans la rubrique « divers » si bien qu'un candidat peut très bien ne pas être questionné sur le sujet. L'épreuve pratique quant à elle ne sensibilise pas non plus les candidats. Pourtant l'importance de rappeler les effets de l'alcool sur la conduite est capitale afin de contrer les idées reçues et les habitudes. Un QCM privilégiant le thème alcool pourrait être proposé pour capter l'intérêt des futurs conducteurs sur le sujet.

- Construire une labellisation des écoles de conduite :
  - pour inciter l'enseignant à adhérer à un cahier des charges nécessaires à la qualité du service ;
  - pour répondre à la qualité demandée par les assureurs, les entreprises, l'Etat, les particuliers… ;
  - pour assurer un cahier des charges contenant la thématique alcool ;
  - pour estimer le niveau de connaissance et la durée de formation obligatoire ;
  - pour délivrer une formation sur l'alcool de l'enseignant effectuée et validée par des associations reconnues et agréées.

- Préciser la formation initiale des enseignants (critères de sélection) en améliorant et en approfondissant certains points (enseignement plus pédagogique et plus moderne).

- Développer les connaissances et pratiques des enseignants et exploitants grâce à une réactualisation des connaissances pédagogiques et professionnelles et un suivi des exploitants d'établissements d'enseignement de la conduite et sécurité routière et des enseignants.

- Assurer la formation continue des conducteurs. Les conducteurs qui suivraient des stages pour récupérer des points sur leur permis pourraient être sensibilisés à toutes les infractions par la même occasion et non pas seulement à l'infraction qu'ils ont commises. Il n'y a en effet pas lieu de marginaliser les stagiaires « alcool ».

- **Les consultations médicales et l'alcool**

  Les recommandations par rapport aux pratiques actuelles sont de :

  - développer les tests psychotechniques (rôle central des psychologues, suivi des centres, nouveaux tests…) afin que les candidats aient une meilleure appréhension et une meilleure compréhension des tests ;
  - renforcer la place de l'alcool dans les consultations médicales et psychologiques (conduite sous l'effet d'alcool). Les contrôles des forces de l'ordre doivent

être plus efficaces et mieux utilisés et il est nécessaire d'assurer un meilleur suivi administratif, juridique et médical des personnes à risque (dossier partagé) ;

- développer les partenariats avec des secteurs spécialisés en alcoologie (prévention, orientation, soins) ;
- améliorer la disponibilité du matériel pédagogique élaboré (éthylotests, tests biologiques) ;
- étendre les mesures sur le rôle de l'alcool dans la sécurité routière à l'ensemble des psychotropes (drogues et médicaments).