



# Charte de qualité

## des organismes de formation

### post-permis de conduire

*Un engagement de formation de qualité  
pour une conduite sûre et responsable*

Entre :

**La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DISR/DSCR),**  
représentée par **Madame Cécile PETIT**, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, Directrice de la sécurité et de la circulation routières,

et

**L'Association CENTAURE**, représentée par **Monsieur Michel AMILHAT**, Président de l'Association,

d'une part,

et

**GROUPAMA SA**, représenté par **Monsieur Jean- Marc VERVELLE**,  
Directeur général ,

d'autre part.

## Art 1: PREAMBULE

Une éducation routière tout au long de la vie, incluant logiquement le cursus scolaire et la formation à la conduite et à la sécurité routière en vue de l'obtention du permis de conduire est indispensable pour acquérir les compétences et attitudes nécessaires à l'adoption de comportements sûrs et responsables.

Malgré cela, le conducteur novice, notamment du fait de son inexpérience d'un certain nombre de situations de conduite et d'une prise de conscience des risques limitée, est fragile ou particulièrement vulnérable. De plus, la pression des pairs ou de l'environnement professionnel ou la dégradation, avec le temps, des connaissances et compétences influent souvent négativement sur le comportement des conducteurs

Pour répondre à cet enjeu majeur de sécurité routière et favoriser une prise de conscience accrue des risques routiers, des actions de formation après le permis de conduire tendent de plus en plus à se développer au sein de l'Union européenne et au-delà. Elles sont destinées à des conducteurs novices ou expérimentés, des seniors, des salariés, automobilistes ou motocyclistes. Elles sont le résultat, le plus souvent, d'une démarche volontaire mais peuvent aussi être imposées.

Ces formations complètent utilement la formation initiale et ont pour objectif de réduire le risque d'accidents, à la condition toutefois d'être réalisées dans le respect d'un certain nombre de préconisations issues des récentes recherches menées au niveau européen.

Un fil rouge doit guider ces formations : ***Tout doit être mis en œuvre pour produire des conducteurs conscients des limites de leurs compétences et des limites du système de circulation (homme/véhicule/environnement), conscients du grand nombre de risques associés à la conduite, désireux de préserver leur vie et celle des autres et soucieux d'adopter une conduite préventive, économique et respectueuse de l'environnement.***

Tout stagiaire allant suivre une action de formation de perfectionnement post-permis de conduire doit être assuré de la qualité de la prestation fournie. Pour l'aider dans son choix, **vingt exigences de qualité**, issues de l'observation des meilleures pratiques dans les différents pays européens, ont été définies dans la présente charte de qualité que l'organisme signataire s'engage à respecter et à faire respecter par tous ses animateurs. Ces exigences s'appliquent à la totalité du processus de formation et font l'objet de critères d'évaluation.

Chacune des exigences peut être vérifiée sur place par toute personne dûment habilitée à contrôler l'organisme chargé de la formation de perfectionnement post permis de conduire.

## Art 2 : LES PARTENAIRES

### **L'Etat (Délégation interministérielle à la sécurité routière – Direction de la sécurité et de la circulation routières)**

L'Etat soutient depuis plusieurs années les initiatives prises en matière de formation des conducteurs après l'obtention du permis de conduire, que ce soit en direction des conducteurs novices, des salariés des entreprises, des agents de la fonction publique, des professionnels de la route, des seniors. Pour développer une véritable culture du risque routier auprès de l'ensemble des conducteurs, de nombreux partenariats ont été noués avec des entreprises, des fédérations de branches professionnelles, des caisses d'assurance maladie, des groupements de mutuelles, les assureurs... L'Etat travaille aussi en étroite collaboration avec le secteur associatif au niveau national ou local pour la diffusion d'actions de sensibilisation et de formation ciblées en fonction de publics diversifiés.

**Le rôle de l'Etat est aussi de faire partager auprès de tous les professionnels de la formation à la conduite et à la sécurité routière les résultats des recherches nationales et internationales, en particulier européennes, en matière de sécurité routière, qu'ils interviennent en formation initiale ou continue des conducteurs et usagers de la route ou dans le domaine de la réhabilitation des conducteurs infractionnistes.**

Deux grands types de travaux orientent aujourd'hui la recherche en sécurité routière :

- les travaux centrés sur la performance, l'apprentissage, l'automatisation du comportement ;
- les travaux centrés sur la motivation, les styles de vie.

**Toute formation tout au long du continuum éducatif doit viser à faire comprendre l'importance des interactions entre les exigences psychomotrices et physiologiques de la conduite et les facteurs de motivation, d'attitude, de personnalité, d'habitudes de vie.** Elle doit poursuivre trois objectifs majeurs :

- **Développer ou renforcer les connaissances et compétences des conducteurs** pour qu'ils puissent faire face aux conditions de circulation les plus variées possibles ;
- **Favoriser la prise de conscience des facteurs de risque**, qu'il s'agisse des risques liés directement à certaines situations de conduite (nuit, pluie, verglas, usure de pneumatiques...) ou de risques agissant de manière plus indirecte

(pression sociale ou professionnelle, pression des pairs, style de vie, stress...).

- **Accroître chez les conducteurs les compétences d'auto-évaluation** pour les rendre pleinement acteurs de leur formation et les mettre en posture d'être des acteurs à part entière de sécurité routière.

Une telle approche nécessite de respecter les préconisations déclinées dans la présente charte.

## **TROIS PARTENAIRES REUNIS AUTOUR D'UN MEME ENGAGEMENT**

### ***CENTAURE***

Les fondateurs des centres Centaure ont uni leurs efforts au sein de neuf sociétés anonymes « Centaure » qui adhèrent à la charte par l'intermédiaire de l'Association Centaure. Aux côtés de GROUPAMA, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'Association Professionnelle des Sociétés Françaises Concessionnaires ou Exploitantes d'Autoroutes ou d'Ouvrages Routiers (ASFSA) apportent leur contribution au financement des Centres Centaure.

Si chacun des partenaires agit avec ses propres motivations, tous convergent vers un même but : l'amélioration de la sécurité routière.

### **LA METHODE CENTAURE : VIVRE LE RISQUE POUR MIEUX L'EVITER**

Développée par GROUPAMA depuis 1984, avec l'ouverture d'un premier centre à l'Isle d'Abeau près de Lyon, la démarche Centaure repose sur l'acquisition du réflexe sécurité. Elle s'inscrit dans le prolongement des services traditionnels liés à l'assurance automobile et à l'amélioration de la sécurité sur les routes.

L'originalité de la méthode Centaure est de sensibiliser le conducteur grâce à la reconstitution « à blanc » des principaux risques d'accidents : inculquer un état permanent d'éveil au risque, tel est le principe qui guide les stagiaires au cours de leur formation. Les situations critiques, génératrices d'accidents, sont recréées en toute sécurité sur des plateaux d'exercice, à bord de véhicules spécialement équipés.

Les principales causes des accidents - la vitesse, l'alcool, le non port de la ceinture - sont particulièrement traitées par la pédagogie développée dans les centres Centaure. Celle-ci est fondée sur une alternance de cours théoriques en salle et d'exercices pratiques au volant. La responsabilisation vis-à-vis de l'état du véhicule est elle aussi intégrée au stage : les principaux organes du véhicule personnel du stagiaire sont contrôlés.

## L'ACTIVITE CENTAURE EN QUELQUES CHIFFRES

- 575 000 journées de stage dispensées depuis 1984
- 500 000 stagiaires formés depuis l'origine
- Plus de 40 000 stagiaires formés en 2006
- Plus de 3 millions de situations d'accidents recréées à blanc pour faire prendre conscience aux stagiaires des dangers de la route
- Une capacité d'accueil de 55 000 stagiaires par an

## ONZE CENTRES CENTAURE REPARTIS SUR TOUTE LA FRANCE

Centaure est présent dans les principaux bassins économiques français :

Normandie, Bretagne, Nord-Pas-de-Calais, Grand-est (centres de Gevrey-Chambertin et de Phalsbourg), Rhône-Alpes, Provence, Midi-Pyrénées (centres de Toulouse et de Saint-Paul-Les-Dax), Aquitaine, Île-de-France.

## **LES SOCIETES D'AUTOROUTES**

Pour leur part, **les Sociétés d'autoroutes mettent tout en œuvre pour assurer une sécurité optimale aux conducteurs en proposant à leurs clients une façon de se déplacer plus sûre, plus simple et répondant aux besoins croissants de mobilité. De fait l'autoroute est quatre fois plus sûre que les routes nationales.**

Associée à la politique de contrôle sanction et de prévention du Gouvernement, cet engagement a permis de diviser par cinq le risque de se tuer sur autoroute au cours des 25 dernières années.

Il se traduit pour les sociétés d'autoroutes par des actions concrètes, souvent lourdes en investissements, fondées sur une activité d'études et de recherche qu'elles ont à cœur d'enrichir pour améliorer la sécurité de leurs clients.

Faire baisser encore et toujours le nombre des accidents n'est plus tout à fait un rêve pour ceux qui exploitent et gèrent au quotidien le réseau autoroutier ; c'est un objectif que l'on peut atteindre avec la coopération de tous notamment par l'éducation des automobilistes en matière de comportement au volant.

**Dans ce domaine les sociétés d'autoroutes sont également très impliquées au travers de nombreuses campagnes et actions de sensibilisation. C'est dans cet objectif que les sociétés concessionnaires ont soutenu et accueilli, dès le**

début des années 1990, les centres Centaure contribuant ainsi à leur développement et à leur multiplication.

## **GROUPAMA, ASSUREUR PIONNIER DE LA PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS**

**3<sup>ème</sup> assureur automobile français, GROUPAMA réserve une place particulière à la sécurité routière en consacrant, chaque année, plus de 4 millions d'euros à la mise en œuvre d'actions de prévention du risque routier.** Cet attachement s'est traduit par la création, dès 1972, du programme « 10 de conduite rurale » puis « 10 de conduite jeune », et en 1984, des Centres Centaure, véritables centres de formation à la conduite. Les actions menées privilégient la formation afin d'agir sur le comportement du conducteur et à l'inciter à adopter une attitude préventive.

A travers son réseau de 11 Caisses régionales et de 7 000 caisses locales, GROUPAMA privilégie les actions de proximité adaptées au contexte local. Les jeunes de moins de 25 ans et les conducteurs novices constituent la cible prioritaire des opérations menées par les Caisses Régionales GROUPAMA. Environ 25 000 jeunes participent chaque année aux opérations organisées à leur attention. Mais des actions spécifiques sont aussi menées localement en fonction de chaque grande étape de la vie du conducteur, qu'il soit encore collégien ou senior.

**Chaque année, ce sont plus de 20 000 stagiaires qui sont sélectionnés par les 11 caisses régionales GROUPAMA afin de suivre dans l'un des centres Centaure un programme de formation conçu pour le grand public.** D'une durée d'une journée, il comprend une partie théorique en salle et une partie au volant sur les pistes d'exercice.

Ce sont avant tout les conducteurs novices qui sont pressentis pour bénéficier de cette formation post-permis de conduire. Ceux-ci sont en effet les plus exposés aux dangers de la route. Les stagiaires reçoivent ainsi un complément de formation indispensable, tout entier tourné vers l'amélioration de leur comportement au volant. Jour après jour, une telle démarche accroît au quotidien le niveau de sécurité sur la route, au bénéfice de tous.

**Co-signataire de la présente charte, GROUPAMA s'engage à adresser chaque année aux centres Centaure un nombre significatif de jeunes stagiaires pendant la durée de la charte, permettant ainsi d'offrir à la DSCR une visibilité optimale sur l'influence du suivi du stage, selon la méthode indiquée dans la charte.**

## **Art 3 : LES VINGT EXIGENCES DE QUALITE**

### **LES VINGT ENGAGEMENTS**

#### **BUT DES FORMATIONS**

L'organisme de formation s'engage à concevoir et réaliser des formations visant à :

1. **Améliorer la compréhension des stagiaires** sur leurs habitudes liées aussi bien à la conduite qu'à leur mode de vie et sur l'influence de ces habitudes sur leur capacité à bien conduire et se conduire dans un espace partagé par d'autres usagers.
2. **Favoriser la prise de conscience des risques** sur les quatre niveaux du modèle hiérarchique du bon conducteur décrits dans la matrice de référence européenne « GDE » (Goals for Drivers Education) figurant en annexe 1 à la présente charte de qualité : 1. Maniement du véhicule ; 2. Maîtrise des situations de conduite ; 3. Intentions de conduite et contexte social ; 4. Projets de vie et aptitudes à la vie.
3. **Accroître la capacité d'auto évaluation** des stagiaires de leurs points forts et de leurs faiblesses et leur faculté à mettre en place de nouvelles stratégies individuelles pour une conduite plus sûre et responsable.

#### **COMPETENCES DES FORMATEURS**

L'organisme de formation s'engage à :

4. **Etablir des critères de qualification** du personnel enseignant et définir la formation nécessaire complémentaire aux diplômes pré-requis et à l'expérience acquise.
5. **Garantir la qualification professionnelle** des animateurs et leurs compétences techniques (dynamique des véhicules, lois physiques...), pédagogiques et psycho-éducatives liées à l'animation et à la pratique réflexive. Les animateurs adoptent une approche pédagogique centrée sur chaque stagiaire. Ils favorisent la réflexion individuelle et maîtrisent la dynamique de groupe.

6. **Encadrer les équipes pédagogiques** et s'assurer qu'elles bénéficient d'actions de formation continue leur permettant de développer leurs compétences et d'actualiser leurs connaissances.

## **INFORMATION DES STAGIAIRES**

Afin que le stagiaire puisse comprendre les enjeux de la formation qui va lui être dispensée, l'organisme de formation s'engage à :

7. **Communiquer par écrit** aux stagiaires le programme de formation et les objectifs pédagogiques conformes aux objectifs de la matrice GDE. Il leur précise les matériels pédagogiques et les moyens humains et organisationnels mis au service de cette formation.
8. **Remettre aux stagiaires** la documentation associée à la formation.

## **REALISATION DES FORMATIONS**

Afin d'assurer un déroulement optimum de la formation tant au plan matériel que pédagogique, l'organisme de formation s'engage à :

9. **Organiser la formation** en prenant en compte le profil du groupe cible (conducteurs novices, expérimentés, âgés, professionnels...) afin de répondre au mieux aux besoins spécifiques des participants. En fonction des besoins des stagiaires et de leurs contraintes, il définit le moment, la durée et l'étalement optimum des formations.  
Pour les conducteurs novices, le stage de formation doit être organisé le plus tôt possible après l'obtention du permis de conduire (trois à quatre mois après). La constitution de groupes hétérogènes doit être recherchée dans le but de faciliter la prise de conscience des différences de comportements et des forces et faiblesses des différents usagers de la route.
10. **Veiller à la taille limite** des groupes des stagiaires et respecter les normes suivantes pour un animateur :
  - maximum 12 stagiaires pour la formation sur un plateau d'exercice ;
  - maximum 4 stagiaires pour la formation sur la voie publique ;
  - maximum 12 stagiaires pour la formation en salle afin que chaque stagiaire puisse s'exprimer et que s'opèrent des échanges entre les stagiaires ; ce chiffre peut être porté à 24 en cas de co-animation sur des thèmes généraux de sécurité routière.



- 11 .**Demander à l'animateur** d'encourager les stagiaires, dès le début de la formation, à adopter une approche d'auto-analyse concernant leurs connaissances, expériences, comportement ( par questionnaire, échanges...).
12. **Concevoir et réaliser une formation** comportant des exercices en salle, sur plateau d'exercice et/ou sur la voie publique :
- *En salle* : les discussions portent sur les thématiques des deux niveaux supérieurs de la matrice « GDE », sur les facteurs d'accidents, les scénarios d'accidents. Les discussions sont articulées autour de scénarios auxquels les participants peuvent s'identifier au plus près. Les analyses de situation de conduite donnent lieu, si nécessaire, à des réactualisations des connaissances des règles de circulation routière.
  - *Sur plateau d'exercice* : les exercices visent à développer ou corriger les compétences de conduite, à comprendre les limites du véhicule, du conducteur, de l'environnement routier, à découvrir des situations à risques.
  - *Sur route* : la formation permet l'observation du conducteur par le formateur et les participants. Elle développe l'apprentissage de la perception des dangers : conduite anticipatoire et préventive. Elle favorise la prise en compte de la variété des situations de conduite en conditions réelles, après des exercices sur plateau. Elle permet d'aborder la conduite économique et respectueuse de l'environnement.
13. **Demander à l'animateur** de combiner les exercices basés d'une part sur les compétences, d'autre part sur la prise de conscience des risques. Celui-ci doit apporter une attention toute particulière à la pratique d'exercices de prise de conscience des risques pouvant survenir aux quatre niveaux du comportement du conducteur, à titre d'exemple :
- a. niveau 1 : risques liés à de mauvaises conditions de circulation ;
  - b. niveau 2 : risques liés aux distances de sécurité insuffisantes sur la route ;
  - c. niveau 3 : risques liés à la pression des pairs dans le véhicule ;
  - d. niveau 4 : risques liés à la tendance à être impatient lors de la conduite.
14. **Demander à l'animateur** de choisir les exercices les plus en rapport possible avec les situations de la vie réelle rencontrées par les stagiaires afin qu'ils se sentent directement impliqués. Celui-ci varie les méthodes pour s'adapter au plus près des besoins des stagiaires (stagiaires ayant une confiance excessive ou insuffisante).

15. **Proposer aux stagiaires** des exercices portant tout particulièrement sur :

- a. L'estimation des distances d'arrêt en mètres, par rapport au véhicule qui précède, en situation de faible adhérence, le respect des intervalles de sécurité, les effets de la vitesse et du temps de réaction sur les distances d'arrêt ;
- b. La dynamique du véhicule, l'énergie cinétique ;
- c. Les manœuvres d'évitement et de freinage d'urgence dans une situation imprévue ;
- d. La perception des dangers et les différences de perception.

16. **Eviter l'excès de confiance** chez les stagiaires ; à cette fin, l'animateur fait en sorte que le stagiaire échoue à des exercices sur plateau ( heurt d'obstacles, perte de contrôle totale ou temporaire du véhicule...), expérimente la peur, prenne conscience de ses limites et des limites du système de circulation, adhère à l'importance de ne pas se mettre dans une situation dangereuse compte tenu de l'impossibilité d'y faire face en situation réelle de circulation..

17. **Organiser, en cas de formation des motocyclistes**, des cours en salle, sur plateau et/ou sur route. Dans ce cadre, l'animateur travaille :

- a. *en salle* : sur la prise de conscience des risques propres à cette catégorie de véhicules et sur des scénarios d'accidents particulièrement fréquents ;
- b. *sur route* : sur le positionnement sur la chaussée, l'anticipation, la perception des dangers... ;
- c. *sur plateau* : sur les techniques de freinage, d'évitement, d'inclinaison, d'équilibre, sur la conduite au ralenti, sur l'expérimentation des limites...

## **EVALUATION DES STAGIAIRES ET DE LA FORMATION**

Afin que chaque stagiaire puisse tirer pleinement profit de son stage de formation et éviter tout malentendu sur les objectifs attendus de la formation, l'animateur doit :

18. **Faire bénéficier chaque stagiaire** d'un feed-back individuel pour chaque exercice. Il vérifie que l'objectif de l'exercice a bien été atteint et que le message est bien compris.

19. **Etablir un bilan personnalisé** de la formation pour chaque stagiaire et un bilan global de la formation permettant d'évaluer la satisfaction des stagiaires, la qualité du service, la bonne compréhension des messages, la motivation à adopter des comportements de sécurité.

## **SUIVI DES STAGIAIRES**

Afin de permettre d'apprécier à court et moyen termes, l'efficacité des stages et en permettre une évaluation, l'organisme de formation s'engage à :

20. **Adresser aux stagiaires**, dans un délai d'un an après la formation, le questionnaire d'auto-évaluation figurant en annexe 2 portant sur les stratégies adoptées par rapport aux quatre niveaux de comportement du conducteur. Par ailleurs, dans la mesure du possible et dans des délais appropriés, il fait procéder à une évaluation de l'influence sur les stagiaires du suivi de la formation post-permis, en termes de sinistralité. Un modèle de suivi statistique est fixé en annexe 3 à la présente charte.

### **Art 4 : LES ENGAGEMENTS DE LA DISR/DSCR**

L'Etat apporte son soutien à la démarche de qualité de formation entreprise par l'association CENTAURE et GROUPAMA et s'engage à :

#### **1. Mettre à disposition des centres de formation CENTAURE et de GROUPAMA :**

- les informations sur les campagnes de communication grand public lors de leur lancement,
- les différents supports de la vidéothèque et de la banque documentaire de la DISR/DSCR,
- les données statistiques de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

#### **2. Contribuer, en tant que de besoin, aux programmes d'animation internes ou externes des centres de formation CENTAURE ou de GROUPAMA :**

- Participation à des débats thématiques lors d'évènements, fourniture de supports et moyens de communication.

L'association CENTAURE et GROUPAMA pourront mentionner la présente charte dans leur communication interne et externe ou dans l'organisation de manifestations organisées dans le cadre de la présente charte. Le logo « sécurité routière » ne pourra être utilisé que sur des documents non commerciaux, validés au préalable par la DISR/DSCR.




### Art 5 : DUREE DE LA CHARTE

La présente charte engage les parties pour une période de trois ans à compter de la date de signature. Elle pourra être dénoncée par chacune des parties par lettre recommandée avec A.R. avec un préavis de six mois. Une réunion d'évaluation regroupant chacune des parties aura lieu en fin de chaque année.

### Art 6 : MODALITES DE REVISION

Si des modifications ou des ajouts sont souhaités sur la présente charte, les représentants des trois parties se réuniront, à la diligence du premier demandeur, pour la rédaction d'un avenant éventuel.

Fait à Paris, le 19 Mars 2007

<p>La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière Directrice de la Sécurité et de la Circulation Routières</p>	<p>Le Président de l'association CENTAURE</p>	<p>GROUPAMA SA Pour la Direction Générale</p>
		
<p>Cécile PETIT</p>	<p>Michel AMILHAT</p>	<p>Jean-Marc VERVELLE</p>

**ANNEXE 1 A LA CHARTE DE QUALITE DES ORGANISMES DE FORMATION POST-  
PERMIS DE CONDUIRE**

<b>MATRICE « GDE » DU MODELE HIERARCHIQUE DU COMPORTEMENT DU BON CONDUCTEUR</b>			
<b>Niveau</b>	<b>Contenu de l'éducation du conducteur</b>		
<b>hiérarchique du comportement (degré de généralité) :</b>	Connaissances et compétences que le conducteur doit maîtriser	Facteurs d'accroissement du risque dont le conducteur doit être conscient afin de les éviter	Auto évaluation
Niveau 4 Projets de vie et aptitudes à la vie (global)	<b>Connaissances pour appréhender/maîtriser</b> comment les projets généraux de vie et les valeurs, le style de comportement, les normes de groupe etc. affectent la conduite automobile.	<b>Connaissances pour appréhender/maîtriser</b> les risques liés aux projets de vie et aux valeurs, au style de comportement, à la pression sociale, à l'abus de drogues etc.	<b>Conscience de ses tendances personnelles</b> concernant le contrôle des impulsions, les motivations, le style de vie, les valeurs, etc.
Niveau 3 Objectifs et contexte de la conduite (déplacement particulier)	<b>Connaissances et compétences</b> concernant les éléments relatifs au déplacement (effet des objectifs, choix de l'environnement, effets de la pression sociale, évaluation des contraintes, etc.).	<b>Connaissances et compétences</b> concernant les risques liés aux objectifs du déplacement, au contexte de conduite, à la pression sociale, au but de la conduite, etc.	<b>Conscience des facteurs personnels</b> concernant les compétences de programmation, les objectifs spécifiques de conduite, les motivations de conduite, etc.
Niveau 2 Maîtrise des situations de circulation (situation particulière)	<b>Connaissances et compétences générales</b> concernant les règles, l'adaptation de la vitesse, les marges de sécurité, la signalisation, etc.	<b>Connaissances et compétences</b> concernant la vitesse inappropriée, les faibles marges de sécurité, le non-respect des règles, les conditions de circulation difficiles, les usagers vulnérables, etc.	<b>Conscience des facteurs personnels</b> concernant les compétences, le style de conduite, la perception des risques, etc. du point de vue des forces et des faiblesses.
Niveau 1 Maniement du véhicule (situation particulière)	<b>Connaissances et compétences élémentaires</b> concernant le maniement, les caractéristiques, l'adhérence du véhicule.	<b>Connaissances et compétences</b> relatives au maniement, aux caractéristiques, à l'adhérence du véhicule, etc.	<b>Conscience des forces et faiblesses personnelles</b> concernant les compétences élémentaires de conduite, la maîtrise du véhicule dans des situations dangereuses.

**ANNEXE 2 A LA CHARTE DE QUALITE DES ORGANISMES DE FORMATION  
POST-PERMIS DE CONDUIRE**

**QUESTIONNAIRE D'AUTO – EVALUATION**  
**CHARTRE QUALITE DES ORGANISMES DE FORMATION**  
**POST – PERMIS DE CONDUIRE**

*Ce questionnaire est anonyme. Il permet de tirer le bilan du stage suivi dans l'organisme de formation.*

**1. Dans les mois qui ont suivi votre stage, avez-vous conduit  
régulièrement ? \***

- OUI   
NON

**2. Si oui :**

- En ville   
Sur voies rapides (autoroutes, 2X2 voies)   
Sur autres routes   
+ 5000 km/an   
- 5000 km/an

**3. Avec quel véhicule ?**

- Véhicule personnel   
Véhicule des parents   
Autres

**4. Avez-vous été impliqué dans un accident en tant que conducteur ? \***

- OUI   
NON

**5. Si oui :**

- Matériel   
Corporel   
Responsable   
Non Responsable   
Torts partagés

**6. Depuis votre stage sur quel(s) point(s) êtes-vous plus attentif ?\***

1. Respect des limitations de vitesse   
2. Respect des distances de sécurité   
3. Respect de l'environnement   
4. Entretien du véhicule

5. Conditions de dépassement
- Votre comportement en tant que conducteur :
6. Fatigue
7. Consommation d'alcool, de cannabis
8. Téléphone portable
9. Port de la ceinture de sécurité  
pour vous et vos passagers
10. Courtoisie
11. Autres : Précisez.....

**7. Indiquez le numéro correspondant au point ci-dessus auquel vous avez été le plus particulièrement attentif : .....**

**8. A votre avis quelles sont les imprudences les plus fréquemment commises par les autres automobilistes ? \***

- Vitesse excessive
- Dépassement dangereux
- Non respect des distances de sécurité
- Non respect de la signalisation
- Non utilisation des moyens de communication  
(clignotants)
- Comportement à risque :
- ✓ Alcool – Téléphone - Port de la ceinture  
de sécurité
- Mauvais entretien ou chargement du véhicule
- Autres : Précisez.....

**9. Après plusieurs mois, trouvez-vous que votre stage a été bénéfique :**

**Pour vous ?**

- OUI
- NON
- Ne sais pas

**A l'égard des autres usagers ?**

- OUI
- NON
- Ne sais pas

## **ANNEXE 3 A LA CHARTE DE QUALITE DES ORGANISMES DE FORMATION POST-PERMIS DE CONDUIRE**

### **NOTE METHODOLOGIQUE DE SUIVI STATISTIQUE DES PERSONNES AYANT SUIVI UN STAGE DE FORMATION POST - PERMIS DANS UN ORGANISME SIGNATAIRE DE LA CHARTE DE QUALITE**

#### **1. OBJECTIF**

Mesurer l'impact du stage « Post Permis » sur la sinistralité.

L'idéal serait de fournir des conclusions « nationales » mais pouvant être déclinées sur chaque région, moyennant les précautions d'usage liées aux faibles effectifs sur chacun des niveaux régionaux.

#### **2. POPULATION ETUDIEE**

Tenter de se centrer sur les jeunes conducteurs assurés chez un Assureur dénommé, car :

- les jeunes conducteurs représentent la majorité des stages Post Permis,
- être assuré chez un Assureur dénommé permet de récupérer de l'information sur la sinistralité et d'analyser une population « témoin » en parallèle selon les mêmes critères,
- les stagiaires plus âgés peuvent présenter un profil « atypique » (ex : antécédents de sinistres) qui rend la comparaison avec une population témoin délicate.

#### **3. LES DONNEES**

- Source : fichiers de l'assureur dénommé.

#### **4. LES VARIABLES A EXPLIQUER ENVISAGEABLES, EN FREQUENCE ET EN COUT MOYEN**

- RC matériel responsable (total ou partiel),
- RC corporel responsable (total ou partiel),
- Dommages hors collision,
- RC matériel non responsable,
- RC corporel non responsable.

Il s'agira d'estimer l'impact éventuel du suivi d'un stage Post Permis sur la sinistralité survenue au cours de l'exercice 2006 et suivants.



## 5. LES VARIABLES EXPLICATIVES ENVISAGEABLES

- Ancienneté de permis
- Conducteur Novice ou Présence d'un conducteur « jeune » au contrat
- Sexe
- Profession-usage
- Groupe/Classe
- Ancienneté du véhicule
- Zone du lieu de garage
- Suivi au contrat de la Conduite accompagnée
- Sinistralité antérieure / Bonus-Malus
- Participation a un stage Post Permis ou non
- Ancienneté du brevet Post Permis

## 6. LA METHODOLOGIE STATISTIQUE

L'idée de l'analyse est d'évaluer l'impact de la présence d'un brevet Post Permis au contrat sur la sinistralité, toutes choses égales par ailleurs, c'est-à-dire indépendamment des effets liés aux critères explicatifs du risque habituels.

Les approches qui permettent de répondre à ce type de problématique sont les modélisations économétriques.

Les méthodes économétriques présentent l'intérêt :

- d'une part, de « décorrélérer » le phénomène de l'influence des autres variables explicatives et donc de se ramener à une population « témoin » identique,
- d'autre part, ces méthodes permettent d'évaluer l'écart de probabilité entre un contrat associé à un brevet Post Permis et un contrat sans brevet Post Permis (notion de Odds-ratio),
- enfin, ces méthodes fournissent une estimation sur la précision des résultats.

### □ **MODELES DE FREQUENCE**

Le modèle le plus couramment utilisé pour analyser les fréquences, lorsque les probabilités de survenance sont assez petites (en RC, fréquence  $\approx 5\%$ ), est le modèle de Poisson.

Dans ce cadre, la probabilité de survenance d'un sinistre s'écrit alors de la manière suivante :

$$P(Y = 1) = e^{(aX + b \text{ Post Permis} + c)}$$

où  $Y = 1$  s'il y a sinistre, 0 sinon,

$X$  = ensemble des variables explicatives,

Post Permis = présence d'un brevet Post Permis au contrat.

La modélisation consiste à estimer par la méthode du maximum de vraisemblance les paramètres  $\hat{a}, \hat{b}$  et  $\hat{c}$ .

Dans ce cadre, les paramètres estimés suivent une loi du Chi-deux :  $\frac{\hat{b}^2}{\hat{\sigma}_{\hat{b}}^2} \rightarrow \chi^2(k)$

où  $\hat{\sigma}$  : écart-type estimé des estimateurs  $\hat{a}, \hat{b}$  et  $\hat{c}$

C'est ce qui permet de construire un test de décision quant à la significativité des variables sur le phénomène étudié (test de Wald) :

- si le paramètre  $\hat{b}$  est significatif (au sens du test de Wald) cela signifie que la variable Post Permis a un effet significatif sur la fréquence, toutes choses égales par ailleurs.
- si le paramètre  $\hat{b}$  est positif, cela signifie que la présence d'un contrat Post Permis augmente la probabilité de survenance d'un sinistre, a contrario, si le paramètre  $\hat{b}$  est négatif cela signifie que la présence d'un contrat Post Permis diminue la probabilité de survenance d'un sinistre toutes choses égales par ailleurs.

Dans ce cadre, l'écart de probabilité (ou Odds-ratio) associé à la présence d'un contrat Post Permis se calcule simplement de la manière suivante :  $e(\hat{b}_x \text{ Post Permis})$  et l'intervalle de confiance (à 95%) autour de cet écart de probabilité s'écrit :

$$\left[ e(\hat{b}_x \text{ Post Permis} - 1,96_x \hat{\sigma}_{\hat{b}}) ; e(\hat{b}_x \text{ Post Permis} + 1,96_x \hat{\sigma}_{\hat{b}}) \right]$$

#### ❑ MODELES DE COUT MOYEN

Les modèles utilisés pour analyser les coûts moyens sont des modèles de type « analyse de la variance ». Ils nécessitent de postuler des hypothèses sur la loi de distribution des coûts : loi Normale, loi Log-Normale, Loi Gamma, ...

Les difficultés associées à ce type d'analyse sont dues au caractère erratique de la distribution des coûts. La présence de « gros » sinistres est difficile à prendre en considération. Car, s'il est vrai que le coût du sinistre peut donner une approximation de la « gravité » de l'accident, il est aussi vrai que le coût du sinistre (en Responsabilité Civile) est fonction du tiers victime, indépendamment de la gravité de l'accident.

Une étude spécifique doit être envisagée.

#### ❑ ALTERNATIVE ENVISAGEABLE

Modéliser la fréquence des sinistres « importants », c'est-à-dire d'un coût supérieur à un certain seuil pour éviter d'être perturbé par les petits sinistres (de type accrochage, tôle froissée). Toutefois, cette approche ne pourra être menée que si les effectifs correspondants sont suffisants pour assurer un minimum de robustesse aux résultats.

## 7. UNE DEMARCHE EN PARTIE EVOLUTIVE

Compte tenu des faibles effectifs à disposition sur la population des contrats ayant suivi un stage Post Permis, il est bien évident que :

- le champ de la population à analyser,
- le champ des variables à expliquer utilisé,
- les variables explicatives utilisées,
- et le découpage des variables utilisées,

se préciseront au fur et à mesure de l'avancée de travaux, des premiers résultats et de leurs interprétations.

## 8. PLANNING PREVISIONNEL

La livraison de l'étude est prévue courant quatrième trimestre de l'exercice suivant.