



POUR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE CONDUCTEURS









POUR UNE NOUVELLE  
GÉNÉRATION DE CONDUCTEURS

## ÉQUIPE DE RÉDACTION ET COLLABORATEURS

Le développement du Programme d'éducation à la sécurité routière a été le fruit d'un travail de collaboration entre la Société de l'assurance automobile du Québec et ses partenaires.

### Équipe de conception et de réalisation à la Société de l'assurance automobile du Québec

Geneviève Dumont, coordonnatrice du développement du contenu  
Emanuelle Bérubé, agente de recherche  
Michèle Jean, agente de recherche

Joanne Bouchard, chef de la division Apprentissage et Évaluation  
Lise Tourigny, chef du Service des usagers de la route

### Partenaires

- Association québécoise du transport et des routes (AQTR)
- CAA-Québec
- Groupe Tecnic
- Conduipro
- Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)
- Centre TRANSFORM
- Centre de recherche appliquée en instrumentation de l'enseignement (CRAIE)
- Groupe Vision Compétence

### Révision linguistique

Sous la responsabilité de la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec

Des exemplaires du présent document sont disponibles à l'adresse suivante :

Société de l'assurance automobile du Québec  
Direction des communications  
Case postale 19600  
333, boul. Jean-Lesage, O-M-51  
Québec (Québec) G1K 8J6

Internet : [www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

Édité par la Direction des communications  
Société de l'assurance automobile du Québec

Dépôt légal 2009  
Bibliothèque et archives nationales du Québec  
ISBN 978-2-550-55336-6 (Imprimé)  
ISBN 978-2-550-55337-3 (PDF)

### © Société de l'assurance automobile du Québec

Toute reproduction ou communication de ce document, en tout ou en partie et sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit, est permise dans la mesure où la source en est précisée et que ce soit à des fins strictement non commerciales. Le contenu de ce document ne peut être modifié par addition, par suppression ou autrement sans porter atteinte aux droits de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans le présent document, lorsque le contexte s'y prête, le genre masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes.

# Table des matières

<b>Mot de la ministre des Transports</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	4
<b>Vision du Programme d'éducation à la sécurité routière</b> .....	6
<b>Fondements et contenu du Programme d'éducation à la sécurité routière</b> .....	8
<b>Dispositif de formation</b> .....	12
<b>Conclusion</b> .....	17
<b>Bibliographie</b> .....	18
<b>Annexe</b> Compétences du Programme d'éducation à la sécurité routière .....	19

# Mot de la ministre des transports

En 2007, à la suite du dépôt du rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, je rendais publiques les six actions prioritaires du gouvernement visant l'alcool, la vitesse, le cellulaire au volant et les véhicules lourds de même que des modifications à l'accès graduel à la conduite et l'instauration d'un cours de conduite obligatoire pour les nouveaux conducteurs.

Plusieurs de ces mesures sont déjà en place mais, malgré un bilan routier encourageant, il reste de nombreux défis à relever pour mener à bien cette vaste entreprise, qui est de donner au Québec une véritable culture de la sécurité routière. Pour bien jouer leur rôle, les sanctions et le contrôle doivent agir en synergie avec l'éducation, à l'intérieur d'une approche globale de prévention des risques routiers. L'éducation routière doit être vue comme une composante importante de l'éducation à la citoyenneté où l'on demande à chaque usager de la route d'être responsable de sa sécurité et de celle des autres.

Trop souvent, l'idée que l'on se fait de l'apprentissage de la conduite se résume à la simple acquisition d'habiletés liées au maniement du véhicule. En réalité, apprendre à conduire est beaucoup plus complexe et exige de l'apprenti conducteur l'apprentissage de savoir-faire, comme l'anticipation des situations à risque ou la prise en considération des autres usagers, et de savoir-être, comme la courtoisie, la responsabilité et l'autonomie.

Former une nouvelle génération de conducteurs, c'est donc préparer ces derniers à « se conduire » sur la route plutôt qu'à simplement conduire. Voilà pourquoi c'est avec fierté que je présente le nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière élaboré par la Société de l'assurance automobile du Québec en collaboration avec ses partenaires de l'industrie des écoles de conduite.

En redevenant obligatoire, le cours de conduite pour l'obtention d'un permis de classe 5 (véhicule de promenade) s'inscrit dans le processus d'accès graduel à la conduite déjà engagé au Québec; il s'adresse à tous les futurs conducteurs, peu importe leur âge.

**Julie Boulet**

Ministre des Transports



# Introduction

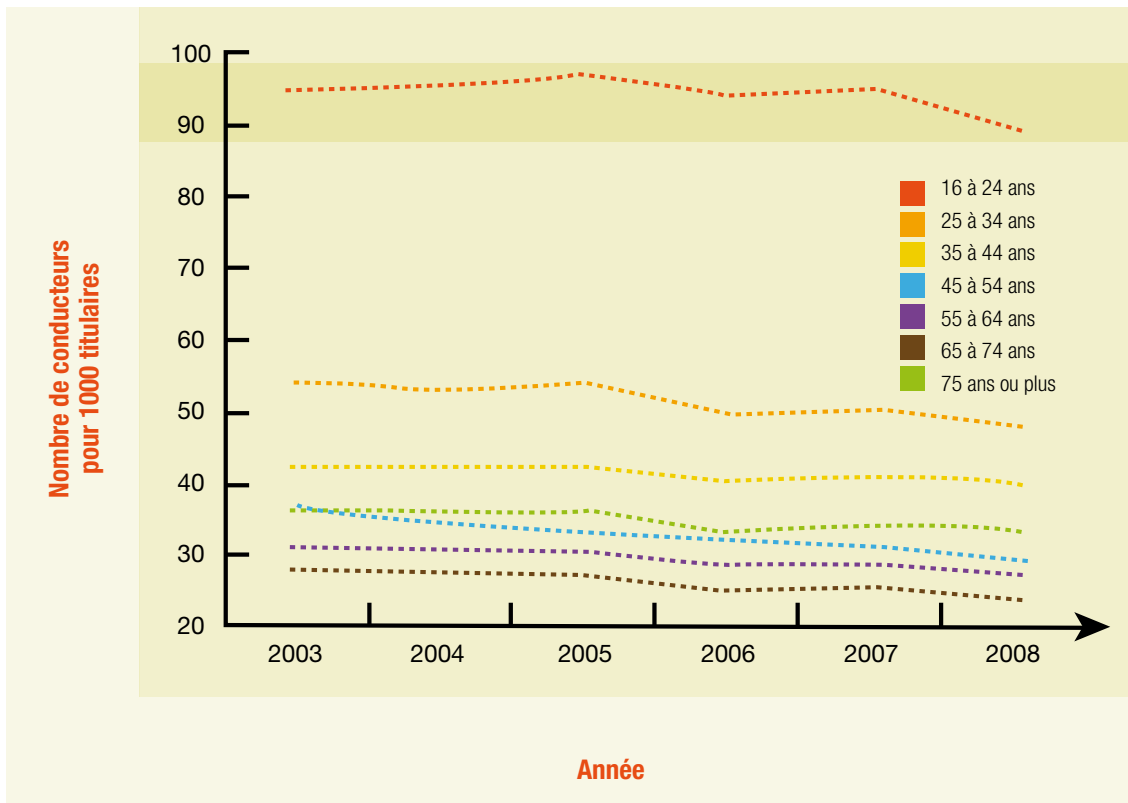


Les efforts entrepris depuis de nombreuses années pour améliorer la sécurité routière ont eu des incidences importantes sur le bilan routier. La réduction notable des comportements à risque, tels que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou le non-port de la ceinture de sécurité, en témoigne. Cependant, la route demeure toujours la source de trop d'accidents qui laissent chaque année dans la peine et la souffrance des milliers de victimes et leurs proches. Et parmi ces victimes, les jeunes occupent une place importante.

Les conducteurs âgés de 16 à 24 ans demeurent en effet surreprésentés dans le bilan des accidents routiers au Québec. En 2008, même s'ils ne constituaient que 10 % des titulaires de permis, ils ont été impliqués dans 23 % des accidents avec dommages corporels. C'est la combinaison de l'inexpérience de la conduite et de la prise de risques qui expose davantage les jeunes aux périls de la route.

De fait, être un conducteur débutant est souvent synonyme de conducteur à risque. Le graphique ci-dessous montre bien l'écart entre l'implication des jeunes de 16 à 24 ans dans les accidents de la route et celle des autres groupes d'âge. Il est reconnu que les jeunes ont tendance, plus que leurs aînés, à adopter des comportements dangereux au volant, dont la vitesse excessive. En outre, pour un même taux d'alcoolémie, le risque d'accident mortel est plus élevé chez cette catégorie d'âge que chez les conducteurs plus âgés en raison de l'inexpérience à la fois en matière de conduite et de consommation d'alcool.

Nombre de conducteurs impliqués dans des accidents pour 1 000 titulaires d'un permis de conduire, selon l'âge, de 2003 à 2008



Source : SAAQ, 2008.

# Vision

## du Programme d'éducation à la sécurité routière



Il existe de nombreux moyens pour améliorer le bilan routier des jeunes. En Amérique du Nord, le modèle d'intervention retenu est celui de l'accès graduel à la conduite. Ce programme, appliqué au Québec depuis 1997, a permis d'améliorer ce bilan, car il offre un meilleur encadrement pendant la période d'apprentissage. Les comportements fautifs sont également punis plus sévèrement.

En Europe, plusieurs pays ont élaboré des modèles de formation destinés aux aspirants conducteurs, qui vont au-delà de l'apprentissage traditionnel de la conduite. À la base de ces derniers, une matrice de compétences appelée GDE (Goals for Driver Education) reflète toute la complexité de la tâche du conducteur. Le contenu de la matrice invite les concepteurs à intégrer dans leur programme de formation non seulement les aptitudes de base liées au maniement du véhicule et à la maîtrise des situations de conduite, mais aussi les éléments qui font appel aux motivations et aux attitudes et qui ont des conséquences sur le comportement de la personne au volant.

Le nouveau programme québécois d'éducation à la sécurité routière s'inspire donc du modèle européen et des principes de la matrice GDE, tout en demeurant inscrit dans le cadre plus pragmatique de l'accès graduel à la conduite privilégié en Amérique du Nord.



La décision du gouvernement du Québec de rétablir l'obligation de suivre un cours de conduite pour obtenir le permis de conduire un véhicule de promenade a été l'occasion de prendre un virage en matière de formation à la conduite et de proposer un nouveau programme d'éducation à la sécurité routière.

Ce nouveau programme ne vise pas seulement à préparer les candidats à la réussite de l'examen pour l'obtention du permis de conduire, mais aussi à former une nouvelle génération de conducteurs, c'est-à-dire de meilleurs citoyens de la route, plus soucieux des devoirs et des obligations rattachés à toute vie en collectivité.

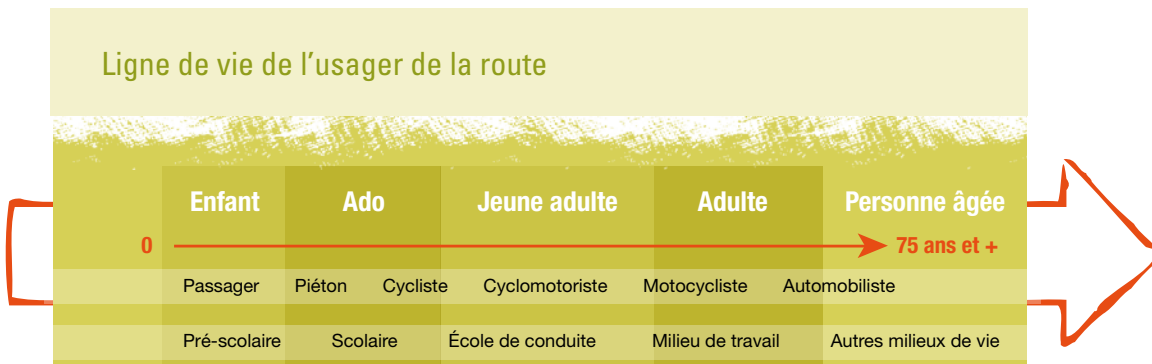
Le programme est destiné à tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge. Il est plus exigeant pour les aspirants conducteurs, mais il donne tout son sens au principe selon lequel conduire au Québec est un privilège et non un droit absolu.

## TENDRE VERS L'ÉDUCATION ROUTIÈRE CONTINUE

Le nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière se veut une étape dans un plus vaste projet d'éducation routière continue. Devenir un citoyen de la route conscient de la sécurité, coopératif et responsable exige que, du plus jeune âge jusqu'à la fin de sa vie, l'utilisateur de la route chemine selon un itinéraire progressif d'acquisition et de maintien de connaissances et de compétences dans différents milieux de vie, à la maison ou à l'école par exemple, et ce, autant avant qu'après l'obtention du permis de conduire.

La ligne de vie ci-dessous présente le parcours qu'effectue l'utilisateur de la route à partir du moment où il est un jeune passager dans son siège d'auto jusqu'à celui où il est appelé à renoncer progressivement à son permis de conduire. Entre ces deux moments, la personne fera divers usages du réseau routier (comme piéton, cycliste, cyclomotoriste, motocycliste, automobiliste, etc.) dont chacun comporte ses exigences et ses règles.

Un partenariat entre la Société de l'assurance automobile du Québec et les intervenants de divers milieux (écoles, écoles de conduite, services policiers, milieux de travail, regroupements de personnes âgées, etc.) permet de sensibiliser les usagers de la route à la sécurité routière, à chacune des étapes de leur vie.



# Fondements

## et contenu du Programme d'éducation à la sécurité routière



### BREF HISTORIQUE DE LA RÉALISATION DU PROGRAMME D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le chapitre 40 des lois de 2007 a réintroduit l'obligation de suivre un cours de conduite pour l'obtention d'un permis de classe 5 (véhicule de promenade). Ainsi, le Code de la sécurité routière a été modifié par l'introduction de l'article 66,1 qui prévoit que :

«Le candidat à l'obtention d'un premier permis de conduire autorisant la conduite d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'un autre véhicule de promenade doit avoir suivi avec succès, dans une école de conduite reconnue par un organisme agréé par la Société, un cours de conduite approprié à la conduite du véhicule visé par la classe de permis demandée. Le cours comporte une partie théorique et une partie pratique. Un règlement du gouvernement détermine à quel moment l'obligation d'avoir suivi avec succès l'une ou l'autre de ces parties du cours est requise ainsi que les cas où un candidat est exempté de suivre un tel cours.»

#### Partenariat

Les travaux pour l'élaboration du nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière ont commencé en janvier 2008. La Société de l'assurance automobile du Québec a travaillé étroitement avec les organismes accréditeurs et l'industrie des écoles de conduite. Des experts en pédagogie et en enseignement ont également été mandatés pour accompagner les travaux.

## PRINCIPES DIRECTEURS DU PROGRAMME

Le nouveau Programme d'éducation à la sécurité routière comprend cinq principes directeurs, soit l'alternance entre la théorie et la pratique, la conduite autonome, l'écoconduite, la stratégie OEA et les comportements à risque.

### L'alternance entre la théorie et la pratique

Tout au long de la période d'apprentissage, l'acquisition des connaissances et celle des compétences se déroulent en alternance, avec des modules de formation en classe, des sorties sur la route et de l'autoapprentissage. Cette formule permet une meilleure intégration des savoirs, des savoir-faire et des savoir-être, car les connaissances et les compétences acquises en classe sont graduellement mises en pratique au cours des sorties sur la route.

### La conduite autonome

Il est important que l'aspirant conducteur atteigne un niveau suffisant d'autonomie sur le réseau routier avant l'obtention de son permis probatoire. En effet, le passage du permis d'apprenti au permis probatoire est souvent une étape critique pour les nouveaux conducteurs quant à leur implication dans les accidents de la route. Les premiers accidents sont souvent liés à des déficiences relatives à certaines habiletés comme l'observation, l'anticipation, la prise de décisions, et celles-ci sont souvent dues au fait que l'aspirant conducteur n'a pas eu la latitude ou l'occasion de les perfectionner. Au cours de la formation pratique à l'école de conduite, le moniteur amène l'aspirant conducteur à progresser d'abord dans le cadre d'une conduite dirigée, puis d'une conduite semi-dirigée pour finalement l'amener à la conduite autonome.

### L'écoconduite

Il est reconnu que l'écoconduite présente des avantages incontournables relativement à l'environnement, mais ses avantages ne se limitent pas à cet aspect. L'écoconduite a également des retombées positives pour la sécurité routière, car elle fait la promotion des valeurs et des attitudes qui contribuent à une conduite sécuritaire et responsable. Avec ce nouveau programme, l'aspirant conducteur est encouragé à appliquer l'écoconduite bien au-delà des manœuvres du véhicule. Il est en effet amené à se questionner sur ses choix en matière de déplacements et à ne pas systématiquement privilégier l'automobile au détriment des autres modes de transport. Décider de ne pas prendre le volant est souvent la meilleure solution pour l'environnement et pour la sécurité routière.

### Les comportements à risque

L'activité de conduite est une tâche complexe qui exige une attention soutenue. En associant des comportements à risque à l'activité de conduite, le risque d'accident est accru et la sécurité du conducteur et des autres usagers est menacée. Une attention particulière est donc portée dans le nouveau programme à la prise de conscience du rôle important que jouent la vitesse, l'alcool, les drogues, la fatigue et le non-port de la ceinture de sécurité dans le risque routier et la gravité des blessures.

## La stratégie OEA (Observer–Évaluer–Agir)

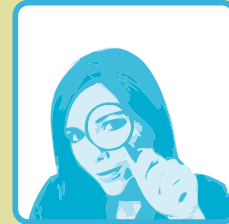
L'aspirant conducteur doit maîtriser la séquence d'exploration Observer–Évaluer–Agir, qui permet d'observer et d'évaluer rapidement ce qui se passe autour de lui. Il peut donc mieux anticiper les situations risquées et réagir en conséquence afin de toujours avoir un comportement sécuritaire, coopératif et responsable en présence des divers usagers de la route, notamment les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, etc.).

### APPROCHE PAR COMPÉTENCES

Le Programme d'éducation à la sécurité routière a été conçu selon l'approche d'élaboration de programmes par compétences. Cette approche se traduit par une philosophie d'intervention qui vise à amener l'apprenant à mobiliser des ressources individuelles, à agir, à réussir et à progresser dans différents contextes, selon des performances définies et avec tous les savoirs nécessaires.

Le Programme d'éducation à la sécurité routière cible quatre compétences<sup>1</sup> :

- Établir le profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable
- Manœuvrer un véhicule de promenade
- Partager la route
- Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable



## Observer

son environnement

Savoir où, comment  
et quoi regarder



## Évaluer

les situations  
potentiellement  
à risque

Envisager des solutions  
possibles



## Agir

de manière  
sécuritaire

Exécuter les manœuvres  
les plus sécuritaires  
pour soi et pour autrui

1. L'ensemble des compétences, des éléments et des critères de performance est indiqué à l'annexe.

## Les compétences et les éléments de compétence du programme

<b>1</b> Établir le profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable	<b>2</b> Manœuvrer un véhicule de promenade
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître les caractéristiques personnelles qui peuvent influencer sur son comportement de conducteur en devenir</li> <li>• Déterminer les facteurs qui augmentent le risque en situation de conduite</li> <li>• Déterminer le cadre légal et les règles de courtoisie qui permettent une conduite sécuritaire, coopérative et responsable</li> <li>• Déterminer les caractéristiques d'une conduite écologique, économique et respectueuse de la sécurité routière (écoconduite)</li> <li>• Établir son profil de conducteur en devenir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer le véhicule pour son déplacement</li> <li>• Réaliser les manœuvres de conduite</li> <li>• Adopter une conduite écologique, économique et sécuritaire (écoconduite)</li> <li>• Évaluer ses habiletés et ses limites au regard des manœuvres exécutées</li> </ul>
<b>3</b> Partager la route	<b>4</b> Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir compte des autres usagers de la route</li> <li>• Adopter une conduite coopérative et courtoise</li> <li>• Évaluer son comportement au regard du partage de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décider de conduire ou de ne pas conduire</li> <li>• Se diriger de façon autonome sur le réseau</li> <li>• Conduire de façon responsable</li> <li>• Anticiper des situations potentiellement à risque</li> <li>• Manœuvrer le véhicule dans des situations de conduite difficiles ou d'urgence</li> <li>• Évaluer ses pratiques de conduite et son comportement au regard d'une conduite autonome et responsable</li> </ul>





## Dispositif de formation

### Phase 1

Préalable au permis AC

1

Le véhicule

2

Le conducteur

3

L'environnement

4

Comportements à risque

5

Évaluation

### Phase 2

Conduite dirigée

6

Conduite accompagnée

Sortie 1

Sortie 2

7

Stratégie OEA

Sortie 3

Sortie 4

### Phase 3

Conduite semi-dirigée

8

Vitesse

Sortie 5

Sortie 6

9

Partage de la route

Sortie 7

Sortie 8

10

Alcool, drogues

Sortie 9

Sortie 10

### Phase 4

Conduite semi-dirigée à autonome

11

Fatigue, distractions

Sortie 11

Sortie 12

12

Écoconduite

Sortie 13

Sortie 14

Sortie 15 - Synthèse

#### 4 compétences à acquérir

1. Établir le profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable
2. Manœuvrer un véhicule de promenade
3. Partager la route
4. Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable

## Phase 1

**Préalable à l'obtention du permis d'apprenti conducteur (théorie seulement)**

- Enseignement des contenus relatifs au véhicule, au conducteur, à l'environnement et aux comportements à risque
- Prise de conscience des comportements sécuritaires, coopératifs et responsables à adopter comme conducteur
- Administration de l'épreuve théorique. La réussite à cette épreuve permet la délivrance du permis d'apprenti conducteur par la SAAQ

## Phase 2

**Conduite dirigée**

- Enseignement des contenus relatifs à la conduite accompagnée et à la stratégie OEA
- Apprentissage des manœuvres de base du véhicule dans des environnements de conduite simples
- Adoption de comportements sécuritaires, coopératifs et responsables dans des environnements de conduite simples

## Phase 3

**Conduite semi-dirigée**

- Enseignement des contenus relatifs à certains comportements à risque (vitesse, alcool et drogues) et au partage de la route, notamment avec les usagers vulnérables et les véhicules lourds
- Apprentissage de manœuvres plus complexes dans des environnements de conduite diversifiés
- Adoption de comportements sécuritaires, coopératifs et responsables dans des environnements de conduite diversifiés

## Phase 4

**Conduite semi-dirigée à autonome**

- Enseignement des contenus relatifs à d'autres facteurs de risque (fatigue et distractions au volant) et à l'écoconduite
- Approfondissement des manœuvres du véhicule et adoption de comportements sécuritaires, coopératifs et responsables dans des environnements diversifiés
- Synthèse des apprentissages réalisés au cours des sorties sur la route, préparatoire à l'examen pratique de la SAAQ

## APPROCHE PÉDAGOGIQUE

Les intentions éducatives visées par le contenu du programme sont de favoriser la réflexion et l'autoévaluation de l'aspirant conducteur à propos de ses actions, en fonction d'un profil de conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable. Les échanges entre les aspirants conducteurs, les instructeurs-moniteurs, les moniteurs et les accompagnateurs sont favorisés. L'aspirant conducteur est l'acteur de son apprentissage et il doit constamment se questionner sur son comportement et ses attitudes relativement à la conduite d'un véhicule de promenade.

### L'apprentissage en classe

Dans le contexte de la formation en classe, l'amorce du travail se fait, dans la plupart des cas, par une activité animée par l'instructeur-moniteur, qui fait appel à certaines compétences inscrites au programme. Cette activité se déroule en équipe, de façon que les échanges et l'interaction entre pairs favorisent la réflexion et la prise de conscience. L'aspirant conducteur est ainsi amené à une meilleure connaissance de ses forces et de ses faiblesses comme conducteur en devenir. L'instructeur-moniteur complète ensuite la démarche par la diffusion des contenus nécessaires au perfectionnement des compétences inscrites au programme.

### L'apprentissage sur la route

Avant de commencer une sortie sur la route, le moniteur doit prendre quelques minutes, dans le véhicule, pour échanger avec l'aspirant conducteur sur les manœuvres qui devront être effectuées et les comportements à adopter. À la fin de la sortie, l'aspirant conducteur doit remplir une fiche d'autoévaluation et échanger avec le moniteur sur ses forces, sur les points à améliorer et sur les éléments qu'il devra mettre en pratique au cours des sorties subséquentes avec le moniteur ou avec l'accompagnateur.

### L'autoapprentissage

Une partie de l'apprentissage doit se faire par la lecture des guides *Conduire un véhicule de promenade* et *Guide de la route* et du supplément inclus dans le *Carnet d'accès à la route* de l'aspirant conducteur.

## ÉVALUATION THÉORIQUE ET PRATIQUE

L'évaluation est une partie essentielle de l'apprentissage; elle se fait en plusieurs étapes tout au long du processus de formation et elle permet à l'aspirant conducteur de voir sa progression et de mettre en lumière ses forces et ses faiblesses.

### L'évaluation de la formation théorique

À la fin de la phase 1, une première évaluation portant sur l'acquisition des connaissances théoriques est faite à l'école de conduite. Celle-ci administre un examen écrit de la SAAQ. La réussite à cet examen permet à l'aspirant conducteur d'obtenir son permis d'apprenti. Le second examen écrit est administré par la SAAQ dans ses locaux. En effet, dix mois après l'obtention de son permis d'apprenti, l'aspirant conducteur peut se présenter dans un centre de services de la SAAQ pour passer l'examen théorique.

### L'évaluation de la formation pratique

Une évaluation de la formation pratique est faite par l'école de conduite au cours des sorties 5 et 10 et à la sortie 15 qui est la synthèse avant l'examen pratique de la SAAQ. Douze mois après l'obtention de son permis d'apprenti, l'aspirant conducteur qui a réussi à l'examen théorique de la SAAQ et obtenu son attestation de réussite au cours de conduite peut se présenter dans un centre de services de la SAAQ pour passer l'examen pratique.

## RÔLE DES INSTRUCTEURS-MONITEURS ET DES MONITEURS DE CONDUITE

Avec le nouveau programme, le rôle des instructeurs-moniteurs et des moniteurs n'est plus uniquement de transmettre leur savoir aux aspirants conducteurs, mais aussi de les guider dans le développement d'un profil de conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable. Pour ce faire, ils doivent :

- Favoriser chez l'aspirant conducteur la prise de conscience du risque que représente l'utilisation du réseau routier et l'amener à avoir un regard critique sur ses valeurs, ses motivations, ses influences et son style de vie au regard de la conduite d'un véhicule de promenade;
- Favoriser et encadrer l'interaction et les échanges entre les aspirants conducteurs afin qu'ils puissent se questionner et comparer leurs perceptions quant au profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable;
- Respecter les différences individuelles (quant à l'âge, au sexe, au niveau de scolarité, à la personnalité, à la culture, etc.) et tenir compte du rythme d'apprentissage de chaque aspirant conducteur afin qu'il atteigne le niveau de compétence nécessaire pour l'obtention du permis de conduire.

## RÔLE DE L'ACCOMPAGNATEUR

La conduite accompagnée est obligatoire au Québec pour tout détenteur d'un permis d'apprenti. Elle permet d'acquérir de l'expérience de conduite dans des conditions de risque minimal, à la condition toutefois que l'accompagnateur exerce son rôle de façon adéquate. Celui-ci doit consacrer plusieurs heures afin d'encadrer et d'aider l'aspirant conducteur à compléter la formation reçue à l'école de conduite. Plus l'aspirant conducteur fera des déplacements fréquents et variés, mieux il sera en mesure d'utiliser le réseau routier de façon sécuritaire lorsqu'il sera seul au volant de son véhicule. Être accompagnateur nécessite un engagement qui demande du temps et de l'énergie. L'accompagnateur doit en quelque sorte être un modèle comme conducteur, discuter avec l'aspirant conducteur de ses forces et de ses faiblesses et le faire progresser vers l'autonomie.

## MATÉRIEL PÉDAGOGIQUE

### Les guides d'apprentissage

**Carnet d'accès à la route** – Ce document est l'outil de travail qui accompagne l'aspirant conducteur pendant toute sa formation à l'école de conduite. Il comprend l'ensemble de l'information et des références dont l'aspirant conducteur a besoin pour suivre le Programme d'éducation à la sécurité routière. Le *Carnet d'accès à la route* contient une feuille de route qui indique les lectures recommandées par la SAAQ pour chacun des modules du cours ainsi qu'un supplément aux guides d'apprentissage. Ces lectures aideront l'aspirant conducteur à bien se préparer aux examens théorique et pratique. De plus, l'aspirant conducteur y trouvera les contenus des activités réalisées en classe, les fiches explicatives des sorties sur la route, etc.

**Conduire un véhicule de promenade** – Ce guide décrit les manœuvres de base pour contrôler le véhicule ainsi que les techniques plus complexes pour conduire dans des conditions difficiles. Il présente la stratégie OEA et des conseils d'écoconduite. À la fin de chaque chapitre sont présentés des exercices d'apprentissage permettant aux lecteurs d'évaluer leurs connaissances.

**Guide de la route** – C'est un condensé du Code de la sécurité routière et de ses règlements. Il présente les prescriptions majeures de la loi, rappelle les normes de la conduite d'un véhicule de promenade et il donne certains conseils pratiques.

### Le site Web Éducation routière

Ce site Web, conçu spécialement pour le Programme d'éducation à la sécurité routière, est réservé aux intervenants du nouveau cours de conduite, c'est-à-dire aux aspirants conducteurs, qui pourront, entre autres, y trouver de l'information concernant le cours de conduite, des exercices de révision interactifs et des clips animés, et à l'instructeur-moniteur et au moniteur qui y trouveront toute la documentation nécessaire pour donner la formation à l'école de conduite.



# Conclusion

Le Programme d'éducation à la sécurité routière a été élaboré à la lumière des connaissances les plus récentes en matière de formation des conducteurs. Le nombre d'heures de formation théorique et pratique donnée par les écoles de conduite a été augmenté et les contenus ont été enrichis. Ce nouveau programme ne vise pas seulement à préparer les candidats à la réussite de l'examen pour l'obtention du permis de conduire, mais aussi à former une nouvelle génération de conducteurs plus soucieux des autres sur la route et plus coopératifs.

Les premiers mois de la mise en œuvre du programme nécessiteront un effort soutenu de la part des partenaires qui ont été associés à sa réalisation, particulièrement de l'industrie des écoles de conduite. En effet, avec le retour de l'obligation de suivre un cours de conduite, c'est toute la population d'aspirants conducteurs qui se retrouvera dans leurs salles de cours. Ils devront offrir la formation avec un cours complètement modifié et mettre en pratique de nouvelles façons de faire.

Ce défi doit être relevé avec enthousiasme mais aussi avec réalisme. Le Programme d'éducation à la sécurité routière se bonifiera avec les années grâce à l'expérience vécue sur le terrain et aux efforts de concertation de tous ceux qui ont participé à sa réalisation. Le principal enjeu demeure l'amélioration du bilan routier des nouveaux conducteurs, et seul le temps nous dira si cet objectif est atteint.

# Bibliographie

ALLAL, Linda. Vers une pratique de l'évaluation formative, Bruxelles, De Boeck University, 1992, 160 p.

AMALBERTI, René. La conduite des systèmes à risques, Paris, PUF, 2001, 248 p.

CANADIAN STANDARDS ASSOCIATION. Normes de formation des conducteurs débutants, Ontario, Canadian Standards Association, 2007, 35 p.

COMMISSION INTERNATIONALE DES EXAMENS DE CONDUITE AUTOMOBILE. Conduite autonome à l'épreuve pratique de l'examen de conduite, catégorie B, mini-projet interne, rapport final, Belgique, 2007, Cieca, 10 p.

COMMISSION INTERNATIONALE DES EXAMENS DE CONDUITE AUTOMOBILE. Projet interne de la CIECA concernant l'intégration de l'éco-conduite dans la formation et l'examen des conducteurs de catégorie B, rapport final, Belgique, 2007, Cieca, 24 p.

INSURANCE CORPORATION OF BRITISH COLUMBIA. Mapping a Safe Course, The Graduated Licensing Program Curriculum for Driver Training Schools in British Columbia, British Columbia, ICBC, 2007, 37 p.

LEGENDRE, Renald. Dictionnaire actuel de l'éducation, 3<sup>e</sup> édition, Montréal, Guérin, 2006, 1584 p.

MAYHEW, Dan, et Herb SIMPSON. The role of driving experience. Implications for the training and licensing of new drivers, Toronto, Insurance Bureau of Canada, 1995.

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE. Grand dictionnaire terminologique, [En ligne], 2009  
[[www.olf.gouv.qc.ca/ressources/gdt.html](http://www.olf.gouv.qc.ca/ressources/gdt.html)] (Consulté du 2 janvier au 29 mars 2009).

OLMO, Philippe. « Conduite économique – Conduite écologique », Échos, Le magazine de l'Institut national de sécurité routière et de recherches, mars 2007, n° 4, p. 6-7.

SIEGRIST, Stefan, éd. Formation et évaluation du conducteur, obtention du permis de conduire : vers une gestion théoriquement fondée du risque routier des jeunes conducteurs, Résultats du projet européen GADGET, groupe de travail n° 3, Berne, 1999, 199 p.

# Annexe

## Compétences du Programme d'éducation à la sécurité routière

### 1 Profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable

#### Énoncé de la compétence

1. Établir le profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable

#### Contexte de réalisation

- À partir d'une documentation pertinente sur les sujets traités
- Avec une réflexion personnelle sur son profil de conducteur en devenir
- À l'aide des règles du Code criminel et de celles du Code de la sécurité routière

#### Éléments de la compétence

- 1.1 Reconnaître les caractéristiques personnelles qui peuvent influencer sur son comportement de conducteur en devenir

#### Critères de performance

- 1.1.1 Détermination des caractéristiques personnelles pour conduire un véhicule
- 1.1.2 Détermination de ses valeurs, de ses croyances, de ses motivations, de ses influences et de son style de vie au regard d'un profil de conducteur en devenir
- 1.1.3 Reconnaissance de ses capacités et de ses limites comme conducteur en devenir

- 1.2 Déterminer les facteurs qui augmentent le risque en situation de conduite

- 1.2.1 Détermination judicieuse de facteurs physiologiques qui augmentent le risque
- 1.2.2 Détermination judicieuse de facteurs psychologiques qui augmentent le risque
- 1.2.3 Détermination judicieuse de facteurs personnels qui influent sur la prise de risque
- 1.2.4 Détermination pertinente de facteurs de distraction qui augmentent le risque

- 1.3 Déterminer le cadre légal et les règles de courtoisie qui permettent une conduite sécuritaire, coopérative et responsable

- 1.3.1 Respect des lois et des règlements
- 1.3.2 Détermination des règles de courtoisie
- 1.3.3 Reconnaissance des manquements et des conséquences possibles d'une conduite irresponsable sur les plans personnel, professionnel, social, économique et légal

## 1 Profil d'un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable *(suite)*

### 1.4 Déterminer les caractéristiques d'une conduite écologique, économique et respectueuse de la sécurité routière (écoconduite)

1.4.1 Détermination des principes liés à la conduite écologique, économique et sécuritaire (écoconduite)

1.4.2 Détermination des avantages d'une conduite écologique, économique et sécuritaire (écoconduite)

### 1.5 Établir son profil de conducteur en devenir

1.5.1 Démonstration d'un jugement critique par rapport à son profil

#### *Pour l'ensemble de la compétence*

- Prise en considération des valeurs sociales relatives à la responsabilité individuelle et collective ainsi que de la protection de l'environnement en matière de sécurité routière
- Prise de décisions en lien avec son profil

## 2 Manœuvre d'un véhicule de promenade

### Énoncé de la compétence

#### 2. Manœuvrer un véhicule de promenade

### Contexte de réalisation

- Dans différentes situations de conduite
- De façon progressive
- Sous différentes conditions climatiques et routières
- Selon les règles du Code criminel et celles du Code de la sécurité routière
- Selon la signalisation routière

### Éléments de la compétence

#### 2.1 Préparer le véhicule pour son déplacement

### Critères de performance

- 2.1.1 Repérage adéquat des caractéristiques techniques du véhicule utilisé
- 2.1.2 Évaluation juste de l'état du véhicule
- 2.1.3 Installation sécuritaire des occupants
- 2.1.4 Installation sécuritaire des bagages et des animaux
- 2.1.5 Position de conduite sécuritaire

#### 2.2 Réaliser les manœuvres de conduite

- 2.2.1 Exploration visuelle adéquate
- 2.2.2 Communication adéquate et constante de ses intentions
- 2.2.3 Maintien adéquat et constant des marges de sécurité
- 2.2.4 Maintien constant du contrôle du véhicule – freinage, direction du véhicule, accélération, vitesse, etc.
- 2.2.5 Appréciation du comportement du véhicule – lois de la physique, vitesse, etc.

#### 2.3 Adopter une conduite écologique, économique et sécuritaire (écoconduite)

- 2.3.1 Application de moyens qui permettent une conduite écologique, économique et sécuritaire (écoconduite)

#### 2.4 Évaluer ses habiletés et ses limites au regard des manœuvres exécutées

- 2.4.1 Démonstration d'un jugement critique à l'égard de son comportement, de ses habiletés, de ses capacités et de ses limites
- 2.4.2 Détermination juste des moyens à prendre pour faire évoluer ses connaissances et ses habiletés

### Pour l'ensemble de la compétence

- Respect du Code criminel et du Code de la sécurité routière
- Respect de la signalisation routière
- Application des stratégies de conduite selon les règles
- Courtoisie constante à l'égard des autres usagers de la route
- Respect des principes et des moyens relatifs à une conduite écologique et économique
- Prise de décisions conformes à la sécurité routière



## 3 Partage de la route

### Énoncé de la compétence

#### 3. Partager la route

### Contexte de réalisation

- Dans différentes situations de conduite
- De manière progressive
- En présence de différents usagers de la route
- Selon les règles du Code criminel et celles du Code de la sécurité routière
- Selon la signalisation routière
- Selon les règles de courtoisie

### Éléments de la compétence

#### 3.1 Tenir compte des autres usagers de la route

### Critères de performance

- 3.1.1 Prise en considération des autres usagers de la route – caractéristiques, droits, etc.
- 3.1.2 Attention particulière à l'égard des usagers vulnérables
- 3.1.3 Anticipation juste des comportements possibles des autres usagers
- 3.1.4 Communication adéquate et constante avec les autres usagers

#### 3.2 Adopter une conduite coopérative et courtoise

- 3.2.1 Application des règles d'une conduite coopérative et courtoise
- 3.2.2 Considération pertinente des actions des autres usagers
- 3.2.3 Actions appropriées en présence d'autres usagers
- 3.2.4 Évitement des conflits potentiels, peu importe qui en est la source

#### 3.3 Évaluer son comportement au regard du partage de la route

- 3.3.1 Démonstration d'un jugement critique sur son comportement, ses habiletés, ses capacités et ses limites
- 3.3.2 Détermination juste des moyens à prendre pour faire évoluer ses connaissances et ses habiletés

### Pour l'ensemble de la compétence

- Respect du Code criminel et du Code de la sécurité routière
- Respect de la signalisation routière
- Application des stratégies de conduite selon les règles
- Courtoisie constante à l'égard des autres usagers de la route
- Respect des principes et des moyens d'une conduite écologique et économique
- Prise de décisions conformes à la sécurité routière

## 4 Utilisation du réseau routier de façon autonome et responsable

### Énoncé de la compétence

#### 4. Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable

### Contexte de réalisation

- Dans différentes situations de conduite
- Sur les routes du réseau routier québécois
- Selon les caractéristiques de la route
- Sous différentes conditions climatiques et routières
- Selon les règles du Code criminel et celles du Code de la sécurité routière
- Selon la signalisation routière

### Éléments de la compétence

#### 4.1 Décider de conduire ou de ne pas conduire

### Critères de performance

- 4.1.1 Établissement de l'objectif du déplacement
- 4.1.2 Prise en considération des facteurs physiologiques qui peuvent compromettre la capacité de conduire – alcool, drogues, médicaments, fatigue, somnolence, état de santé ou combinaison de plusieurs facteurs
- 4.1.3 Prise en considération des facteurs psychologiques qui peuvent influencer sur la capacité de conduire – état émotif, anxiété, angoisse, insécurité, etc.
- 4.1.4 Prise en considération des facteurs environnementaux
- 4.1.5 Prise en considération de l'état du véhicule
- 4.1.6 Planification pertinente des choix de transport

#### 4.2 Se diriger de façon autonome sur le réseau

- 4.2.1 Planification efficace du déplacement
- 4.2.2 Élimination ou atténuation suffisante du plus grand nombre de distractions possible
- 4.2.3 Utilisation de repères pour s'orienter sur le réseau

#### 4.3 Conduire de façon responsable

- 4.3.1 Prise en considération des facteurs qui influent sur la capacité de conduire
- 4.3.2 Prise en considération des autres usagers
- 4.3.3 Prise en considération de l'influence des passagers dans le véhicule – facteur de distraction
- 4.3.4 Prise en considération de l'environnement
- 4.3.5 Prise en considération du comportement du véhicule
- 4.3.6 Évitement des conflits potentiels, peu importe qui en est la source
- 4.3.7 Maintien constant des marges de sécurité
- 4.3.8 Actions appropriées qui permettent une conduite responsable

## 4 Utilisation du réseau routier de façon autonome et responsable *(suite)*

- |                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>4.4 Anticiper des situations potentiellement à risque</b>                                                      | <p>4.4.1 Décodage des indices utiles</p> <p>4.4.2 Évaluation rapide des risques</p> <p>4.4.3 Sélection de solutions qui permettent d'éviter ou de réduire les risques</p> <p>4.4.4 Actions appropriées à la situation</p>                                              |
| <b>4.5 Manœuvrer le véhicule dans des situations de conduite difficiles ou d'urgence</b>                          | <p>4.5.1 Décodage de l'information utile en cas de situations de conduite difficiles ou d'urgence</p> <p>4.5.2 Évaluation rapide des risques</p> <p>4.5.3 Prise en considération des autres usagers</p> <p>4.5.4 Application de stratégies de conduite appropriées</p> |
| <b>4.6 Évaluer ses pratiques de conduite et son comportement au regard d'une conduite autonome et responsable</b> | <p>4.6.1 Démonstration d'un jugement critique relativement à son comportement, ses habiletés, ses capacités et ses limites</p> <p>4.6.2 Détermination juste des moyens à prendre pour faire évoluer ses connaissances et ses habiletés</p>                             |

### *Pour l'ensemble de la compétence*

- Respect du Code criminel et du Code de la sécurité routière
- Respect de la signalisation routière
- Application des stratégies de conduite selon les règles
- Courtoisie constante à l'égard des autres usagers de la route
- Respect des principes et des moyens d'une conduite écologique et économique
- Prise de décisions conformes à la sécurité routière



**Société de l'assurance  
automobile**

**Québec**

