

SENSIBILISATION AU RISQUE ALCOOL DANS LES ECOLES DE CONDUITE

Synthèse du rapport d'étude 2003-2004

INRETS-UMRETTE

F. Facy – B. Laumon – Groupe de travail Drass-Anpaa

Contexte de recherche

Sous la responsabilité de l'INRETS, un groupe de travail est constitué associant des professionnels de santé au niveau des instances de santé publique (DRASS) et de prévention en alcoologie (ANPAA), et des enseignants de la conduite (formateurs et responsables d'écoles).

La problématique générale concerne la prévention des risques routiers associés aux comportements d'alcoolisation chez les conducteurs.

La France se situe au troisième rang des pays les plus consommateurs d'alcool, mais aussi du nombre des tués sur la route par millions d'habitants en Europe. Le coût des accidents de la route s'élève à 18,3 milliards d'euros et les 15-25 ans représentent 25% des tués sur la route.

Deux études préliminaires qualitatives avaient été menées 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. Des entretiens semi-directifs menés auprès d'enseignants, des questionnaires proposés à des jeunes issus du milieu étudiant 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, tant au niveau des informations attendues qu'au niveau de leur participation effective dans des actions de prévention collective. Il importe de confirmer ces données sur des échantillons plus larges et diversifiés d'écoles de conduite.

Objectifs

Pour analyser la place de la prévention du risque alcool dans la formation à la conduite automobile, les données qualitatives des attitudes et comportements des jeunes conducteurs sont testées sur un échantillon élargi à la région Rhône Alpes.

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

Cette recherche, menée par des représentants de la santé publique (Inserm, Inrets, Drass), a été possible grâce à la collaboration d'écoles de conduite en région Rhône-Alpes (Réseau Anpaa et ANPER Rhône et Sud-est) qui ont servi de relais pour constituer l'échantillon des écoles volontaires acceptant de transmettre les listes exhaustives des élèves, et ayant les supports informatiques à disposition sur trois années. A partir de 22 écoles volontaires, le groupe de recherche contacte par voie postale un échantillon de plus de 1 500 jeunes conducteurs ayant depuis moins de trois ans leur permis. Un questionnaire en autopassation leur est proposé, avec enveloppe-retour à l'Inrets. Les réponses aux nombreuses questions sur les styles de mobilité routière et usages d'alcool montrent un taux de participation élevé (70%), garantissant une fiabilité et une validité importantes, du fait de la diversité géographique des écoles et de leurs lieux de recrutement dans la région. Les analyses statistiques sont rendues possibles par la taille de l'échantillon, au niveau des descriptions comme des comparaisons entre le groupe des sujets ayant bénéficié de prévention du risque alcool et les autres :

- description des jeunes conducteurs et contenu des formations reçues ;
- comparaison des jeunes sensibilisés au risque « alcool » et non sensibilisés ;
- attentes vis-à-vis des contenus et messages de prévention.

La thématique générale de l'alcoolisation des conducteurs et usagers de la route se situe par rapport à quelques points clés de l'accidentologie en France et en Europe : les niveaux initiaux des problématiques sont rappelés avant de présenter les résultats de l'étude et de dégager des préconisations.

I. Etat des lieux et recherche documentaire

Après un accident, les forces de l'ordre remplissent des fiches BAAC (Bilan Analyses d'Accidents de la Circulation) qui permettent d'analyser par la suite quels en sont les facteurs (horaires, conducteurs, circonstances...) et mettre en place des actions ciblées et efficaces : en trente ans le nombre d'accidents a diminué de 30%.

Les grandes données qui ressortent de ces études précisent que :

- les hommes âgés de 19 à 24 ans restent les plus touchés, surtout la nuit et le week-end,
- les routes de rases campagnes sont les plus meurtrières (52% des tués),
- les motocyclettes sont les plus dangereuses ; les poids lourds et les autocars les plus sûrs,
- la vitesse est la cause la plus fréquente des accidents mais l'alcool la plus meurtrière (5 tués, 8 blessés graves, 23 blessés légers par jour à cause de l'alcool),
- Le Littoral Atlantique et les Pyrénées sont les régions les plus victimes des accidents mortels liés à l'alcool, ainsi que la Bretagne et le Nord.

Malgré une diminution de 1/3 depuis deux ans des accidents dus à l'alcool, ils représentent toujours environ 30% des accidents. Lorsque l'accident est mortel, les conducteurs sont des hommes à 91% et 16,4% sont positifs.

Si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé, en 2003 il y aurait eu 1 453 accidents mortels en moins et 1 644 vies sauvées.

L'âge de l'apprentissage de la conduite joue un rôle très important dans la surimplication des jeunes dans les accidents par rapport aux adultes : ils ont un certain goût du risque, un sentiment d'invincibilité et leur style de vie (sorties nocturnes, psychotropes, phénomène de bande, fatigue...) leur fait accepter un niveau de risque subi plus important. Il y a donc de grandes spécificités à prendre en compte dans la manière de dispenser la formation aux jeunes, d'autant qu'il existe aussi des différences importantes entre les jeunes filles et les jeunes gens.

Pour répondre à ces problèmes, le Programme National de Formation (P.N.F.) a été mis en place. Il prend en compte les différences individuelles entre les élèves et notamment entre les sexes, il sert aussi de référence pour les décisions de mesures pédagogiques, et il fait partie de l'enseignement du BEPECASER (Brevet pour l'Exercice de la Profession de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière) mais il manque notamment le volet de pédagogie permettant de l'enseigner au mieux aux apprentis conducteurs.

Dans un deuxième temps, on ne peut améliorer la sécurité routière qu'en la considérant au niveau européen et cela passe par l'harmonisation de la réglementation. La commission européenne souhaite mettre en place une politique communautaire de sécurité routière qui tendrait à un meilleur contrôle du respect de la réglementation pour les infractions les plus dangereuses, à l'harmonisation du permis de conduire et au développement des nouvelles technologies pour la sécurité routière.

Malgré une diminution du nombre de tués sur la route depuis 30 ans en Europe, tous les pays n'ont pas les mêmes résultats et il existe une nette différence entre le nord et le sud de l'Europe ainsi qu'avec les nouveaux entrants dans l'Union Européenne. La réglementation change d'un pays à l'autre, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse et les taux d'alcoolémie (trois différents). La mise en place d'un permis de conduire européen (harmonisation des procédures administratives, des examens et un système de puce électronique et de renouvellement administratif tous les 10 ans) devrait réduire les fraudes et contribuer à la diminution du nombre de tués sur les routes européennes. Une telle harmonisation concernerait également les véhicules (contrôle technique et réglementation sur la vitesse). Le contenu des cartes grises a été également revu dès juin 2004 afin d'améliorer et de faciliter les démarches administratives et renforcer la sécurité. La France étant un pays important de transit routier emprunté par de nombreux étrangers, les radios d'autoroutes diffuseront des messages (préventifs et informatifs) en langues étrangères.

- **Le BEPECASER** (Brevet pour l'Exercice de la Profession de la Conduite Automobile et de la Sécurité Routière).

Le BEPECASER est le diplôme nécessaire pour toute personne voulant devenir enseignant de conduite. Il allie connaissances techniques et formation pédagogique et comporte deux mentions supplémentaires pour les deux roues et véhicules lourds.

- **Le taux d'alcool sur la route**

En 50 ans, le contrôle de l'alcoolémie sur les routes s'est beaucoup renforcé et durci jusqu'à arriver aujourd'hui à un retrait de 6 points pour une conduite avec un taux supérieur à 0,5 g/l. La Commission Européenne propose de diminuer le taux légal à 0,2 g/l pour les jeunes conducteurs et les conducteurs de poids lourds et d'autocars. Cette nouvelle contrainte vise surtout à améliorer le fonctionnement actuel en améliorant le système de contrôle et de sanction, donc la dissuasion qu'il est capable de produire.

- **Labellisation des enseignants de la conduite et de la sécurité routière**

Après leur formation initiale, peu d'enseignants suivent des formations continues, seuls les exploitants ont des stages de réactualisation des connaissances de 3 jours tous les 5 ans et les établissements sont contrôlés 2 fois par an, mais ce contrôle n'a pas de contenu pédagogique. La mise en place de la labellisation a débuté dans les années 90 mais elle reste encore hétérogène au niveau géographique.

- **Le permis de conduire**

Depuis 1992, le permis de conduire français est composé de 12 points. Tous les comportements dangereux sont aujourd'hui sanctionnés d'un retrait de points. Ces derniers peuvent être récupérés à la suite d'un stage ou après 3 années de conduite sans infraction. Les principaux stages concernent la vitesse ou le port de la ceinture, certains stages sont réservés aux infractions liées à l'alcool.

- **Programme ECJS en seconde (Education Civique, Juridique et Sociale)**

Deux fiches sont proposées aux professeurs sur les fondements de la citoyenneté et de l'incivilité afin de proposer aux élèves une démarche de réflexion visant à les sensibiliser au comportement à adopter sur la route.

- **CESC (Comité d'Education à la Santé et à la Citoyenneté)**

Une circulaire du Ministère de l'Education Nationale (1998), actualisée en 2002, précise les conditions d'installation des comités en lien avec les projets d'établissements. Les missions comportent une prévention des conduites à risque en particulier.

- **Visites psychotechniques**

Elles sont souvent pratiquées en cas de recours et parfois à la demande d'inspecteurs du permis de conduire mais ces tests paraissent peu actualisés par rapport aux connaissances en psychologie du comportement et le matériel utilisé est vétuste.

- **Actions des pouvoirs publics en 2002**

Au niveau national les objectifs pour 2003 ont été le développement des contrôles, la diffusion de la connaissance, la communication et le développement des partenariats nationaux. La politique locale de sécurité routière s'est faite au niveau de la route (contrôle), de l'éducation routière et de l'équipement du véhicule.

- **Les actions de l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie) en lien avec la sécurité routière**

L'ANPAA mènent des actions à plusieurs niveaux :

- auprès de nombreuses écoles de conduite dans la région Rhône-Alpes dans le cadre de la conduite accompagnée lors des rendez-vous pédagogiques ou durant la formation dispensée pour l'obtention du permis de conduire. Ces actions visent à sensibiliser et à responsabiliser tous les acteurs de la conduite (jeunes conducteurs et accompagnateurs).
- Interventions auprès des enseignants qui suivent eux aussi un module dispensé par l'ANPAA sur les effets de la consommation de produits psycho-actifs sur la sécurité routière.
- Participations à des journées ou des semaines « sécurité routière » pour le grand public.

- Réduction des risques et des dommages en milieu festif (actions lors des concerts, des bals, des discothèques).
- Prévention et insertion avec les services de santé au travail.
- Formation sur les répercussions de la consommation de produits psycho-actifs sur la sécurité routière en milieu scolaire.
- Prévention de la récidive : actions conventionnées avec la justice.
- Suivi dans le cadre d'une condamnation à l'obligation de soins (CCAA) conventionné avec la justice.

II. Etude épidémiologique

Méthode

L'étude par voie postale est organisée à partir des listes de lauréats du permis de conduire depuis moins de trois ans (2001 à 2003), fournies par des écoles de conduite volontaires de la région Rhône-Alpes.

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.

L'exploitation statistique est faite à l'INSERM et l'INRETS à partir de logiciels SAS et Sphinx. La présentation des données est rapportée à un effectif de 1000 ou en pourcentage pour faciliter les interprétations.

Résultats

2.1. Description de l'échantillon

La population interrogée est ciblée sur les jeunes conducteurs, 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%. La pratique de la conduite les concerne en majorité et un certain nombre d'entre eux ont déjà subi un accident. Plus de 85% des accidentés de la route n'ont eu que des conséquences matérielles et ce sont plus souvent les passagers (60%) qui sont des accidentés physiques.

Par rapport à la réglementation, la majorité de l'échantillon 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
<i>Total</i>	<i>1000</i>	<i>1000</i>	<i>1000</i>	<i>1000</i>

2.2. Place de l'alcool dans la formation

Plus de la moitié des jeunes conducteurs 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 l'ont oublié.

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

Les élèves, en majorité, déclarent avoir été sensibilisés sur la vitesse (794), l'alcool (728) et la fatigue (705) mais n'ont pas souvent bénéficié de l'utilisation des outils pédagogiques qui sont pourtant reconnus efficaces.

Utilisation d'outils pendant la formation

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

Il est important de souligner que l'apprentissage anticipé de la conduite 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

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

2.3. Comportements et attitudes

Les jeunes conducteurs affirment 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 les jeunes conducteurs interrogés ont un autre comportement, même s'ils ont bénéficié à l'école de conduite d'une action de prévention des risques liés à l'alcool.

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%

Les résultats montrent que les jeunes conducteurs, qu'ils aient suivis ou non une prévention sur les risques liés à l'alcool 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, les hommes étant plus nombreux que les femmes à adopter ce comportement, ces dernières demeurant moins consommatrices en général.

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%

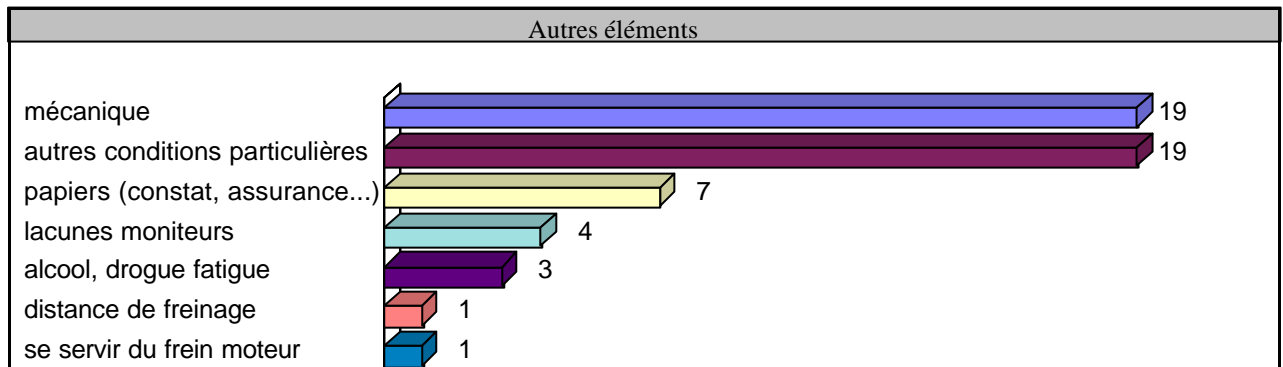
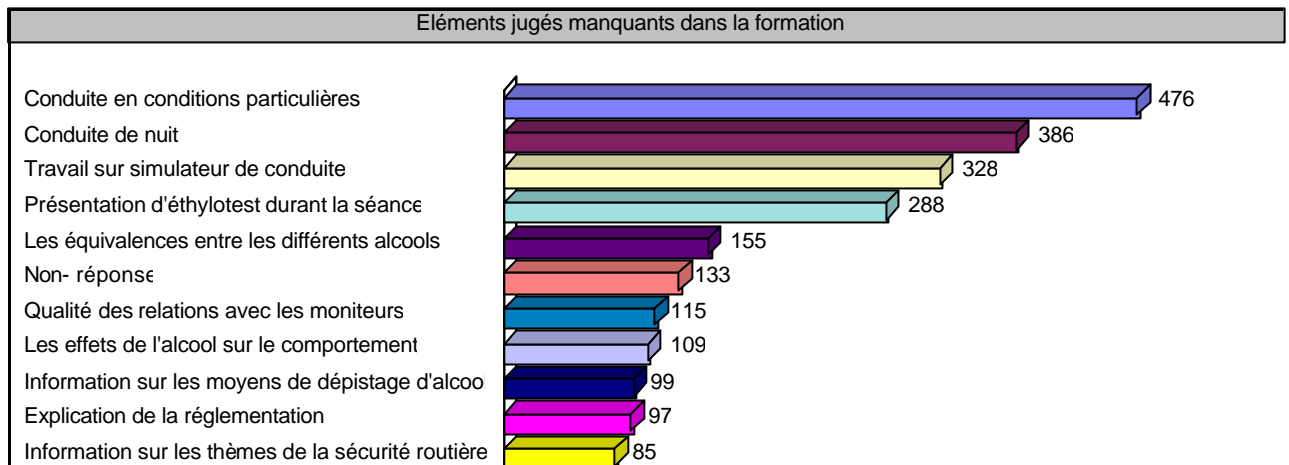
Formation traditionnelle : origine de la sensibilisation au risque alcool

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. Les femmes comme les hommes, qu'ils aient suivi l'apprentissage anticipé de la conduite ou la formation traditionnelle, intégrant ou non la prévention des risques liés à l'alcool, 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 « pratique », qui incluerait des notions de mécanique.



Dans les appréciations portées sur les actions de prévention, après les campagnes d'informations. Ces actions jugées efficaces suivent les étapes des apprentissages successifs, de l'enseignement scolaire à la formation à la conduite et à la formation post-permis.

<i>Quelles sont les actions efficaces pour la prévention ?</i>	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

III. Préconisations

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 programmes 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**

La Commission Médicale du Permis de Conduire est composée de médecins ayant suivi un stage spécifique et agréés par le préfet. Ils voient en consultations les personnes souhaitant utiliser leur permis B à titre professionnel ou demandant un permis E (B) (conduite de caravanes), C, E (C), D ou E (D).

Les visites médicales du permis de conduire peuvent se faire à la suite d'une conduite en état d'alcoolisation, constatée soit :

- lors d'un contrôle inopiné,
- en cas d'accident,
- lorsque le conducteur refuse de se soumettre au contrôle d'alcoolémie.

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 de ces 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).