

Conseil national de la sécurité routière

Commission 1 : Education routière, apprentissage tout au long de la vie, risque routier professionnel

Recommandations relatives au renforcement du continuum éducatif pour tous les usagers de la route, au développement de l'apprentissage anticipé de la conduite et au socle commun de connaissances théoriques et pratiques exigible pour la conduite de certains types de véhicules.

(Version validée en réunion du bureau le 26 août 2026)

La lettre de mission adressée à la commission de l'éducation routière, de l'apprentissage tout au long de la vie et du risque routier professionnel l'engageait à réfléchir, dans le cadre du permis de conduire, à la perception du risque chez les jeunes en valorisant la prise de conscience individuelle du risque routier. Elle demandait, en outre, à la commission de se pencher sur le continuum éducatif actuel en faisant des propositions pour l'adapter aux nouvelles mobilités dans le cadre d'un apprentissage commun du partage de la route.

La commission a procédé à de nombreuses auditions pour tenter de couvrir ces larges sujets. Elle remercie toutes celles et ceux qui lui ont apporté leur concours.

Il apparaît tout d'abord que le continuum éducatif de la maternelle à la terminale pourrait être rendu plus efficient.

Améliorer le continuum éducatif tout au long du cursus scolaire :

La commission a clairement conscience des efforts consentis par les personnels de l'Education Nationale, des effectifs de gendarmerie de police nationale et municipales et des associations lors de leurs interventions en milieu scolaire.

Pour autant, la qualité de la formation à la sécurité routière, au socle commun de connaissances nécessaire à la maîtrise du partage de la route et l'apprentissage du risque routier semble mise en œuvre de manière assez hétérogène sur l'ensemble du territoire national et donc perfectible tant au niveau de l'attestation de première éducation à la route en primaire (APER) qu'au niveau de l'ASSR1 en classe de cinquième et de l'ASSR2 en classe de troisième.

Ceci s'explique par le nombre de tâches demandées aux personnels de l'éducation nationale hors disciplines académiques (égalité femmes-hommes, lutte contre le harcèlement, éducation sentimentale et sexuelle, éducation à la laïcité, etc.) Ces obligations ne peuvent sans doute pas être hiérarchisées, chacun le comprend. Il n'en reste cependant pas moins vrai que la route reste la

première cause de mortalité et de blessures avec séquelles de nos jeunes.

Ceci s'explique aussi et surtout par l'absence de référentiel de formation partagé entre le ministère de l'Education Nationale et les ministères en charge de la sécurité routière, en premier lieu ceux de l'intérieur et des transports.

L'absence de référentiel ne permet pas aujourd'hui –ou pas suffisamment- l'approche transdisciplinaire de la sécurité routière telle que voulue dans le continuum éducatif de l'Education nationale.

Le CNSR propose donc de construire au plus vite un « référentiel des mobilités citoyennes » en vue de revaloriser, l'APER, l'ASSR1 et l'ASSR2 et de guider l'enseignement mis en place principalement autour des notions de prudence, de comportement apaisé et de partage de la route avec les usagers vulnérables, des enjeux de responsabilité, des facteurs de risque identifiés par la Sécurité Routière, des phénomènes liés à la violence routière et aux biais de genre, afin de donner plus du sens aux règles du code de la route. Ce référentiel devrait intégrer un test de perception des risques et des dangers pour l'ensemble des mobilités en débutant par les déplacements piétons puis les déplacements à vélo et en EDPM.

Il est aussi proposé, une fois ce référentiel adopté et validé réglementairement, d'intégrer l'ASSR2 comme épreuve nécessaire à l'obtention du brevet des collèges. Ceci nécessite de dégager dans chaque collège du temps de professeur référent dont l'objectif sera d'organiser

l'approche interdisciplinaire de la sécurité routière puis la préparation des élèves au passage du module « sécurité routière » qui deviendrait une épreuve à part entière du brevet.

Il est, en outre, proposé que la nomination de ces professeurs référents soit étendue aux lycées. Ce cycle d'études qui conduit les lycéens à pouvoir solliciter un permis de conduire dès 17 ans doit faire l'objet d'un référentiel de formation adapté et orienté sur la conscience du risque pris pour soi-même et autrui.

Il est ainsi proposé qu'au lycée, en remplacement de la demi-journée obligatoire de sensibilisation sur tout le cycle, il soit mis en place dès la classe de seconde et chaque année avec les élèves, des ateliers participatifs de sensibilisation au risque routier, au partage de la route, à la conduite responsable.

Concernant les professeurs référents dont le rôle serait de structurer et de coordonner les actions de sécurité routière dans leur établissement, il apparaît indispensable qu'ils bénéficient d'une formation spécifique. Celle-ci pourrait être assurée par les enseignants de la conduite (formation des référents ou formation de formateurs).

Le CNSR constate que l'objectif national du Savoir Rouler A Vélo (toute la classe d'âge formée avant l'entrée au collège en 2027) ne pourra être atteint. Politique publique jeune et ambitieuse demandant donc du temps pour s'ancrer, le SRAV est pourtant un excellent outil de prévention des risques routiers amenant les futurs conducteurs et conductrices à appréhender

concrètement dans le cadre d'un enseignement précoce les enjeux de la circulation sur l'espace public et de son partage entre les divers usagers. Le CNSR recommande de poursuivre les efforts d'accompagnement humain et financier des collectivités territoriales pour permettre un large déploiement sur le territoire national. Le repositionnement de la phase ultime du SRAV (circulation en autonomie) vers les premières années du collège (classes de 6ème et de 5ème) est proposé, correspondant plus au niveau de maturité nécessaire des élèves et sécurisant en conséquence la responsabilité des personnes chargées de l'encadrement. Le développement des activités à vélo dans les collèges, notamment au sein de l'Union nationale du sports scolaire (UNSS), est à ce titre à encourager comme vecteur de pratiques de déplacements sécurisés à vélo.

Tirer les conséquences de la possibilité de conduire dès 17 ans et des nouveaux modes de mobilité : S'adapter.

Apprentissage anticipé de la conduite et code de la route :

La décision de permettre l'obtention du permis de conduire à l'âge de 17 ans (permis B et conduite d'automobiles) est venue impacter une mesure très intéressante, en l'espèce l'apprentissage anticipé à la conduite (AAC). Cette mesure permettant à un jeune après obtention du code de la route (ETG) et après avoir suivi une formation initiale de conduire avec un accompagnateur dès 15 ans voit donc, en l'état, son attractivité sérieusement réduite (-6% environ).

L'AAC permet aux jeunes conducteurs d'acquérir de l'expérience de conduite et de dérouler des km dans des milieux divers tout en étant accompagnés et donc corrigés, ce qui est essentiel. Le gain de sinistralité lié à l'AAC (40 % les deux premières années de conduite), les meilleurs résultats à l'épreuve pratique du permis de conduire (en 2024 : 74% de réussite contre 59% pour les candidats n'ayant pas pratiqué la conduite accompagnée) et les effets sur les coûts de la formation plaident en faveur de la promotion de la conduite accompagnée.

Il apparaît donc nécessaire de redonner à l'AAC son attractivité tout en la faisant mieux connaître.

Il est donc proposé de permettre l'apprentissage anticipé à la conduite dès 14 ans en école de conduite, ce qui permettrait de démarrer l'AAC avec un accompagnateur dès 15 ans.

L'objectif est de permettre aux jeunes conducteurs d'avoir un apprentissage long, gage de connaissance des dangers et d'apprentissage des bons réflexes en toutes conditions de circulation et sur des itinéraires variés, et ceci avant d'être en situation de conduire seul.

Cette proposition suppose que le jeune conducteur soit engagé dans un processus de formation nécessitant l'obtention du code de la route (ETG). Par cohérence, le CNSR propose donc que l'âge légal pour passer l'ETG soit ramené à 14 ans pour permettre aux jeunes de bénéficier de l'AAC. Il est, pour mémoire, aujourd'hui fixé à 15 ans.

Il est proposé de conserver les dispositions en vigueur permettant l'accès à l'AAC : obtention de l'ETG, formation

préalable du candidat et de l'accompagnateur. Il est cependant constaté que seulement 11% des jeunes vont au bout de l'apprentissage accompagnée de la conduite contre 18,6% avant la réforme du permis à 17 ans. Les candidats au permis suivant cette filière bénéficient pourtant d'un raccourcissement d'une année de la durée du permis probatoire et d'une décote de la prime d'assurance. Cependant, la conduite accompagnée bénéficie aujourd'hui notamment aux catégories les plus favorisées de la population.

Il convient donc de développer cette formule en la structurant davantage (en veillant à la diversité des itinéraires et des situations de conduite) et en la rendant socialement plus inclusive, par exemple en permettant à de nouveaux accompagnateurs de conduite de prendre des jeunes en charge. Sur la base du volontariat, des associations, des retraités pourraient ainsi être mobilisés sur les territoires pour prendre en charge les jeunes quand les parents ne sont pas en situation de le faire. Ceci nécessite que leur moralité soit vérifiée et que leur formation et leur assurance soient prises financièrement en charge.

Les missions locales pour les jeunes pourraient devenir le pivot et l'opérateur de ce type de politique publique.

Il pourrait aussi être envisagé de recourir sur la base du volontariat à des flottes collectives de véhicules (entreprises engagées, associations agréées, collectivités territoriales, administrations, etc.)

Il est proposé de faire évoluer le critère d'évaluation des 3000 km vers une évaluation basée sur la diversité des

situations et de renforcer le contrôle des rendez-vous pédagogiques de suivi ;

En lien avec les organisations professionnelles, il est également proposé d'expérimenter sans surcoût un module obligatoire de 4h de formation théorique aux risques, pour tous les candidats au permis de conduire. Cette formation constituerait un temps pédagogique spécifique en petit groupe et en présentiel consacré à la sensibilisation au risque routier et aux principaux facteurs d'accidentalité, à la perception du risque, au partage de la route entre l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPM, motocyclistes, automobilistes, poids lourds, etc.), à une conduite responsable, citoyenne et respectueuse des autres, aux effets de l'alcool, des stupéfiants, des médicaments, de la vitesse, de la fatigue et des distracteurs d'attention et aux enjeux environnementaux et à l'écomobilité.

En cohérence avec le rapport « Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique », le contenu du « référentiel des mobilités citoyennes » en devenir et les tests de perception du risque, il est proposé d'amplifier dans les examens théorique et pratique du permis de conduire, la place occupée par les notions de prudence, de partage de la route et d'empathie et de minimiser celle prise par la technicité et la réactivité.

Il est enfin proposé d'introduire une communication plus forte sur la conduite accompagnée avec un objectif commun d'une vision « zéro jeune tué sur les routes ».

Nouvelles mobilités et code de la route :

Par souci de cohérence et d'efficacité, le CNSR s'interroge sur la possibilité de passer le code de la route à 14 ans et la texture actuelle du permis AM. Pour rappel, le permis AM permet aujourd'hui de conduire des motocycles de moins de 50cm³ ou des voiturettes de la catégorie des quadricycles légers. Les candidats au permis AM doivent disposer de l'ASSR2 et après 8 heures de conduite d'une simple attestation qui n'est pas un examen.

Il n'est donc aujourd'hui pas nécessaire de disposer de l'ETG pour conduire ces engins. Ceci pouvait se comprendre lorsque le code n'était accessible qu'à 15 ans mais deviendrait incohérent si celui-ci peut se passer dès 14 ans.

Il est donc proposé que la possession de l'ETG soit rendue obligatoire pour obtenir le permis AM. Naturellement la formation pratique de 8 heures resterait obligatoire.

Enfin, compte tenu du développement des EDPM et des cyclomobiles légers et de leur impact sur la sinistralité notamment des piétons, leur conduite devra être soumise à la possession du code de la route (ETG) et à une formation pratique obligatoire.

Cette exigence d'une formation théorique et pratique obligatoire pourrait être évoquée avec les organisations professionnelles concernées par les véhicules de la catégorie U (engins agricoles et de chantiers, véhicules d'aéroport, etc.).

Il est en effet peu concevable que les utilisateurs de ces engins qui ont beaucoup évolué en puissance, en vitesse et en tonnage puissent continuer à circuler sans être en

situation de justifier de la moindre formation aux risques spécifiques de ces engins et d'une maîtrise minimale de ces derniers.

Concernant les vélos à assistance électrique (VAE) qui appartiennent à la même catégorie juridique que les bicyclettes, il appartiendra aux pouvoirs publics de veiller à ce qu'ils respectent les caractéristiques techniques de leur catégorie (puissance limitée à 250 watts pédalage obligatoire et assistance limitée à 25 km/h).

En parallèle, le CNSR propose d'imposer une identification infalsifiable facilitant le contrôle par les forces de l'ordre des faux vélos (véhicules à deux roues relevant de la catégorie des cyclomoteurs comme les « fat bike », « speed bike », etc).

Par ailleurs, en lien avec le dernier rapport du comité des experts du CNSR sur la sécurité à vélo, les travaux sur une codification et une réglementation adaptées doivent se poursuivre pour certaines catégories de vélos, notamment les vélos cargos, qui par leur vitesse, leur poids et leur gabarit constituent un danger pour les piétons et les usagers de bicyclettes classiques.

Récapitulatif des préconisations de la recommandation:

1- Créer un référentiel d'éducation à la SR de l'école élémentaire au lycée qui intègre les nouvelles mobilités et permette une approche transdisciplinaire de la SR structurée et homogène dans tous les établissements ;

2- Former dans chaque établissement secondaire un référent SR en mesure de structurer et coordonner les actions de SR dans son établissement ; dégager les moyens financiers pour ces formations qui pourraient être assurées notamment par les enseignants de la conduite (formation des référents ou formation de formateurs) et les associations agréées ;

3- Renforcer le contenu des APER, ASSR1 et ASSR2 en associant la DSR à l'élaboration des programmes de formation et du contenu des épreuves. Ces épreuves devront mettre l'accent sur la sécurité de tous les modes de déplacement y compris à pied, le partage de la route, les enjeux de responsabilité, donner du sens aux règles du code de la route et intégrer des tests de perception des risques ;

4- Faire de l'ASSR 2 un module du brevet des collèges ;

5- Aménager les modalités de mise en œuvre du dernier module du SRAV en instaurant une approche de l'autonomie à vélo progressive du CM2 à la classe de 6ème ou de 5ème favorisant une pratique encadrée en milieu ouvert avec davantage de sécurité ;

6- Au lycée, en remplacement de la demi-journée obligatoire de sensibilisation sur tout le cycle : mettre en place dès la classe de seconde et chaque année avec les élèves, des ateliers participatifs de sensibilisation au risque routier, au partage de la route, à la conduite responsable ;

7- Concernant l'AAC, instaurer dès 14 ans un accès anticipé au code (ETG) et à la formation pratique en auto-école (20 heures de conduite), ce qui permettrait de démarrer la conduite avec un accompagnateur dès 15 ans ;

8- Pour les voiturettes (quadricycle léger à moteur) et les cyclomoteurs, rendre obligatoire dès 14 ans l'obtention de l'ETG préalablement à la délivrance du permis AM ;

9- Créer pour les EDPM et les cyclomobiles légers une obligation d'obtention de l'ETG et une obligation de formation pratique ;

10- Adapter la réglementation des véhicules pouvant circuler sur les pistes cyclables qui par leur vitesse, leur poids et leur encombrement peuvent représenter un danger particulier pour les piétons et les autres usagers ;

11- Rendre la conduite accompagnée plus inclusive en s'appuyant sur le réseau des missions locales pour les jeunes, les associations de sécurité routière et les entreprises engagées ;

- Permettre aux missions locales pour les jeunes et aux associations agréées d'animer un réseau d'accompagnateurs de conduite bénévoles remplissant les conditions de formation et de moralité (B3) requises par l'administration : IDSR, retraités de l'Education nationale, de la police et de la gendarmerie, du ministère des transports, des polices municipales, d'associations reconnues d'utilité publique, etc.

- Recourir sur la base du volontariat à des flottes collectives de véhicules (entreprises engagées ; associations agréées ; collectivités territoriales, administrations, etc.)

