

L'objectif de la matrice GDE

Depuis 50 ans, l'accidentalité des jeunes est devenue un véritable fléau dans tous les pays du globe, et ceci quel qu'en soit le niveau socioéconomique. **D'après l'OMS**, les accidents de la route sont la première cause de décès des 15-29 ans. Il semble donc légitime de se demander si la formation des jeunes conducteurs dans tous ces pays est assez efficace ?

Depuis des décennies, le sur-risque d'accidents des jeunes conducteurs retient trois facteurs importants : le sexe, l'âge et l'inexpérience. Les statistiques d'accidentologie montrent que les individus masculins ont un sur-risque d'accident par rapport aux femmes, **73% des tués étant des hommes**, toujours d'après l'OMS. L'âge est un facteur qui s'explique par le fait que le cerveau n'est **pas encore totalement formé**. Et le facteur de l'inexpérience est lié au fait que le risque d'accident **dans les 6 premiers mois de permis** de conduire est plus important (tous âges confondus).

Il faut donc comprendre comment les conducteurs réagissent face à différentes situations pour pouvoir **adapter la formation à chaque individu**, homme, femme, jeune, moins jeune, expérimenté ou novice. Tous les usagers de la route réagissent différemment, selon leur mode de vie, leur rythme de vie, leurs influences, etc. En analysant ces critères, il est alors plus facile d'adapter l'apprentissage de la conduite à chacun, et de se sentir plus concerné pour mieux appliquer les principes de sécurité sur les routes.

La formation au permis de conduire avant la matrice

Il y a quelques années, l'objectif des apprentis conducteurs était uniquement d'apprendre à manipuler le véhicule pour pouvoir se déplacer. Malheureusement, cette vision simpliste de l'apprentissage de la conduite est encore d'actualité pour la majorité des jeunes apprentis.

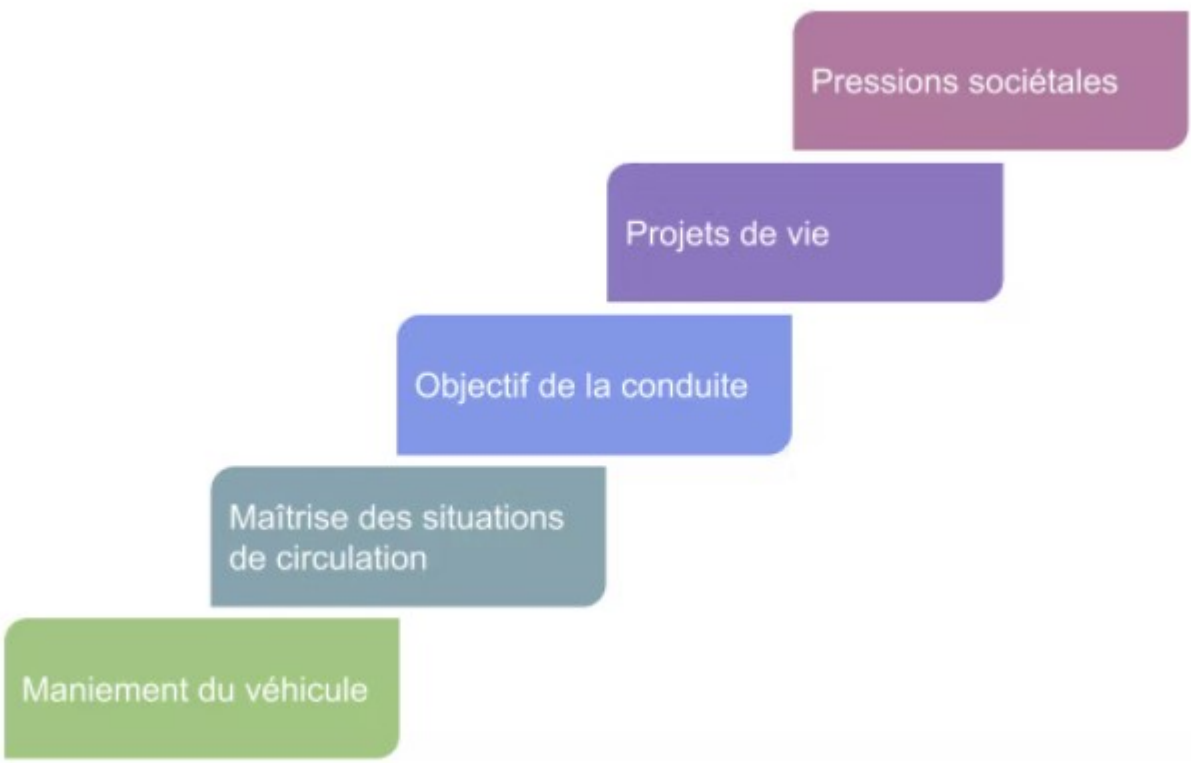
Il est primordial de changer cette idée. Apprendre à conduire, ce n'est pas que manipuler le véhicule pour se déplacer et avoir ses "premiers instants de liberté". Apprendre à conduire, c'est **partager un espace** avec plusieurs autres catégories d'usagers qui ont chacune des spécificités qui nécessitent d'**adapter son comportement pour réduire le risque d'accident**. Il faut aussi savoir résister aux pressions extérieures, sociales et autres pour mettre en oeuvre une conduite en toute sécurité.

La matrice dans la formation

C'est justement pour changer ces idées, changer les comportements et réduire les statistiques d'accidents que la matrice GDE s'intègre à la formation des conducteurs français depuis 2013.

Elle comporte ainsi 5 niveaux :

- Le premier niveau "**Maniement du véhicule**", correspond aux compétences de base pour manipuler le véhicule, comme utiliser **la boîte de vitesses**, le volant, contrôler la direction, la vitesse, etc.
- Le second niveau "**Maîtrise des situations de circulation**", correspond aux connaissances des règles et leur application.
- Le troisième niveau "**Objectif de la conduite**" rentre dans un contexte sociétal, quel est l'objectif de mon déplacement ?
- Le quatrième "**Projet de vie**" intègre le déplacement dans mon cadre de vie professionnel et personnel, les capacités de maîtrise de soi.
- Le cinquième et dernier niveau "**Pressions sociétales**", et plus globalement économiques et politiques, concerne l'environnement social et relationnel qui peuvent affecter la conduite.



L'objectif affiché de cette matrice est donc de pouvoir inciter les futurs conducteurs à réfléchir sur tous ces niveaux pour chacune des compétences abordées lors de la formation. Sait-il utiliser le véhicule ? Connaît-il la règle ? Selon le trajet prévu doit-il utiliser ce véhicule ? Peut-il modifier sa conduite parce qu'il est en retard à un rendez-vous ? Ses passagers peuvent-ils influencer sa conduite ?

Mais la matrice ne s'arrête pas là. Comme il est important de connaître les risques inhérents à la conduite pour pouvoir adapter son comportement en conséquence, la matrice ajoute 3 dimensions à ces niveaux :

- La première dimension "**Connaissances et capacités**" traite des savoirs et savoirs-faire nécessaires pour maîtriser son véhicule dans des conditions de circulation normales.
- La seconde dimension "**Facteurs d'accroissement du risque**" traite des connaissances nécessaires pour déterminer et contrôler les risques.
- Et la troisième dimension "**l'auto-évaluation**" permet à l'apprenti conducteur de mieux se connaître, d'évaluer s'il sait manipuler les commandes, s'il connaît la règle, s'il sait quel comportement adopter, s'il connaît les risques. Cette dimension permet également au jeune conducteur de définir s'il pense pouvoir être influençable et, si oui, comment peut-il y résister.

Les dimensions et niveaux de la matrice GDE

	Connaissances et capacité	Facteurs d'accroissement du risque	Autoévaluation
Pressions sociétales	<ul style="list-style-type: none"> - Influence des médias - Influence des conditions de travail - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Influence de la publicité - Fatigue, stress, travail - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilité personnelle à ces influences
Projet de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Style/Conditions de vie - Normes des pairs - Motivations - Maîtrise de soi - Valeurs personnelles - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Acceptation du risque - Valorisation personnelle par la conduite d'une voiture - Recherche de sensations fortes - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Compétences personnelles de contrôle de ses impulsions - Tendance au risque - Habitudes personnelles vis-à-vis du risque - etc
Objectif de la conduite	<ul style="list-style-type: none"> - Impact des objectif de déplacement sur la conduite - Préparation et choix des itinéraires - Évaluation de la nécessité du déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> - État du conducteur - Motif du déplacement - Compétition - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Capacités personnelles à planifier - Objectifs spécifiques de la conduite - etc
Maîtrise des situations de circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Règles de circulation - Perception/observation de la signalisation - Trajectoire de conduite - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Usagers vulnérables - Comportement imprévu - Conditions difficiles - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Points forts et faibles des capacités élémentaires - Style personnel de conduite - etc
Maniement du véhicule	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle de la direction et de la position - Phénomènes physiques - Utilisation de la boîte de vitesses - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Insuffisance des capacités ou des automatismes - Mauvaise manipulation des commandes - etc 	<ul style="list-style-type: none"> - Points forts et faibles des capacités élémentaires au maniement - Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues - etc

Cette grille complète permet aux futurs conducteurs de ne plus chercher seulement à savoir manipuler un véhicule, mais également à connaître ce qui les entoure, comme les risques pour pouvoir **adopter une conduite sécuritaire**, ou encore savoir s'ils ont atteint les compétences nécessaires pour cela. C'est une réflexion que doivent avoir tous les apprentis conducteurs, non seulement de leur côté mais aussi à travers des discussions avec leur enseignant de la conduite, qui vont leur permettre d'appliquer une conduite sécurisée s'inscrivant dans le temps.

L'enseignant va pouvoir aider l'apprenti conducteur à évoluer pendant tout son apprentissage pour devenir un conducteur responsable, qui va prendre en compte les usagers qui l'entourent et les risques présents. Le conducteur de demain sera un conducteur qui partagera l'espace routier et non plus un conducteur qui va utiliser son véhicule pour se déplacer.

C'est en cela que la formation à la sécurité routière est **individualisée** et s'inscrit dans une **lutte contre l'insécurité routière**.