

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE.

CONSEIL ECONOMIQUE & SOCIAL.

DEUXIEME LEGISLATURE

PREMIERE SESSION ORDINAIRE 1967

PROJET DE DECRET RELATIF A L'EXAMEN PSYCHOTECHNIQUE

DES CONDUCTEURS DE VEHICULES AUTOMOBILES

A V I S

adopté par le Conseil Economique & Social

au cours de sa séance plénière

du Vendredi 3 Mars 1967

LE CONSEIL ECONOMIQUE & SOCIAL

VU la lettre de Monsieur le Président de la République n° 106 /PR/CAB le saisissant pour avis du projet de décret relatif à l'examen psychotechnique des conducteurs de véhicules automobiles.

APRES AVOIR ENTENDU le rapport présenté par Monsieur DESCLERCS au nom de la Commission des Affaires Economiques & Financières,

CONSIDERANT :

- l'accroissement rapide du parc automobile & notamment des véhicules poids lourds,
- l'amélioration de l'infra-structure routière qui permet des vitesses toujours plus grandes aux véhicules automobiles,
- l'accroissement concomittant des accidents de la route en nombre & en gravité,
- qu'il est indispensable de prendre des mesures efficaces pour enrayer cette tendance déplorable,
- que la réglementation imposant un contrôle technique des véhicules doit être logiquement complétée par un contrôle plus sévère de l'aptitude des conducteurs et notamment des chauffeurs professionnels,

SOUS RESERVE des observations contenues dans le rapport dont il demande qu'il soit tenu compte dans la rédaction définitive,

DONNE AVIS FAVORABLE

au Projet de Décret relatif à l'examen psychotechnique des conducteurs de véhicules automobiles.

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

--:--:--

CONSEIL ECONOMIQUE & SOCIAL

--:--:--

DEUXIEME LEGISLATURE

PREMIERE SESSION ORDINAIRE 1967

Projet de décret relatif à l'examen psychotechnique
des conducteurs de véhicules automobiles

R

A P P O R T

P R E S E N T E

AU NOM

de la Commission des Affaires Economiques et Financières

Par Monsieur Raymond DESCLERCS
Rapporteur Général

Toute activité économique a pour corollaire une activité de transport.

Une économie, où les transports sont faibles ou insignifiants, est une économie de subsistance vouée à l'autoconsommation.

L'intensité des transports est l'un des meilleurs critères de l'activité économique d'un pays.

Les transports routiers qui prennent les produits à pied d'oeuvre, soit pour les livrer à leur destination, soit pour les remettre à un collecteur, voie ferrée ou voie d'eau, constituent la partie capitale des transports.

En Côte d'Ivoire, où la traction animale est pratiquement inexistante, les transports automobiles constituent toute l'activité de transports routiers.

L'évolution du parc automobile reflète bien l'essor économique de la Côte d'Ivoire :

- (Voir Tableau n° 1)

.../...

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE DU 31.12.1960

AU 31 DECEMBRE 1965

	Au 31.12.1960	Au 31.12.1961	au 31.12.1962	au 31.12.1963	au 31.12.1964	au 31.12.1965
Motos	576	766	1.060	1.285	1.591	1.859
Véhicules particulières	11.454	15.525	18.953	23.771	28.074	33.287
Autocars	185	212	308	357	414	543
Camions-camionnettes	10.100	11.613	14.014	15.879	18.675	21.156
Véhicules spéciaux	111	115	142	174	188	226
Véhicules à usage spécial	106	126	174	190	225	262
Tracteurs routiers et agricoles	729	1.112	1.280	1.598	1.973	2.409
Remorques	83	114	126	125	139	314
Semi-Remorques	402	672	851	1.166	1.509	1.832
T O T A L	23.746	30.255	36.908	44.545	52.788	61.888

Tableau n° 2

IMMATRICULATION - REPARTITION " CHARGE UTILE "

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
250 Kg	622	619	599	M A N Q U E	600	606
251 à 500	1.043	1.338	1.509		1.939	2.229
501 à 1.000	2.787	3.647	4.214		5.658	6.392
1.001 à 1.500	1.211	1.547	1.698		2.825	3.210
1.501 à 2.000	175	202	211		254	290
2001 à 3.000	1.190	1.530	1.802		2.384	2.551
3.001 à 5.000	2.158	2.460	2.600		2.916	3.360
5.001 à 8.000	744	997	1.148		1.733	2.044
8.001 à 12.000	156	192	207		338	445
au delà de 12.000	10	25	19	23	25	
	10.096	12.557	14.007		18.670	21.152

En six ans, le parc automobile passe de 23.746 véhicules à 61.888 soit un taux d'accroissement moyen de 26 % par an.

L'amélioration constante du réseau routier grâce à l'emploi de gros engins pour la rectification des tracés et profils, à l'entretien mécanique des routes de terre et au bitumage des principaux axes routiers permet l'utilisation de véhicules de plus en plus lourds, et, ceci est parfaitement montré par la statistique des immatriculations de véhicules utilitaires.

- (Voir tableau n° 2)

Les immatriculations de véhicules de plus de 5 tonnes passent de 910 en 1960 à 2.514 en 1965.

Simultanément, la même amélioration des tracés et de l'entretien permet aux véhicules des vitesses de plus en plus élevées et, en conséquence, une meilleure productivité du parc automobile.

Mais, ce progrès ne va pas sans contrepartie qui est l'augmentation inquiétante du nombre des accidents et de leur gravité car la violence des chocs varie avec le carré des vitesses.

La conduite de camions de plus en plus lourds et rapides, et celle de voitures légères à grande vitesse, exigent des conducteurs des capacités physiques et psychiques que tout le monde n'a pas.

C'est pourquoi, l'institution d'un examen psychotechnique des conducteurs d'automobiles est une mesure extrêmement souhaitable qui vient, heureusement, compléter le contrôle technique des véhicules et la Commission du Conseil Economique s'y déclare entièrement favorable.

Le rapport de présentation précise que l'examen psychotechnique sera exigé :

- a) préalablement aux examens techniques pour l'obtention du permis de conduire - poids lourds, transport en commun et remorque ;
- b) à la délivrance des autorisations de conduire les taxis ;
- c) aux renouvellements périodiques des permis de conduire les véhicules poids lourds, transport en commun et remorque ;

et que l'adoption de ces dispositions permettra :

1° - de soumettre à des tests précis tous les conducteurs professionnels et les candidats au permis de conduire désirant exercer la profession de chauffeur. Ne seraient évidemment pas touchées par ces mesures, les personnes utilisant une voiture particulière à des fins personnelles.

.../...

2° - de supprimer l'examen écrit sommaire portant sur des questions concernant la réglementation applicable en matière de circulation routière, examen qui a été rendu obligatoire depuis le 1er Août 1964.

La Commission estime que cet examen psychotechnique devrait être passé par tous les conducteurs qui font profession de conduire des automobiles qu'ils soient chauffeurs de camions, de cars, de taxis, ou de voitures particulières.

En particulier, les titulaires du seul permis "B" voitures légères qui voudront exercer la profession de chauffeur devraient posséder un permis portant la mention qu'ils ont passé l'examen psychotechnique et qu'ils ont été reconnus aptes.

Par contre, la Commission n'estime pas souhaitable la suppression de l'examen écrit sommaire qui existe actuellement.

Il a pour avantage de valoriser la profession de chauffeur et d'aller dans le sens de l'effort d'alphabétisation entrepris par le Gouvernement.

De plus, l'évolution normale amènera à confier aux conducteurs des tâches de plus en plus complexes ainsi que cela se pratique dans les pays industrialisés. Une telle évolution requiert l'emploi des chauffeurs instruits pouvant prétendre, en contrepartie de leurs capacités, à des salaires plus élevés.

Il est à signaler qu'en France on envisage de rendre l'examen psychotechnique périodique pour les conducteurs de poids lourds professionnels à l'âge de 35 ans, 45 ans, 50 ans, 55 et 60 ans, et au-delà tous les deux ans.

La Commission estime qu'un examen psychotechnique périodique de tous les chauffeurs professionnels serait souhaitable.

La Commission a remarqué que l'article 1er de la loi 63.527 du 26 Décembre 1963 ne punit que la conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique.

Elle souhaiterait que cette disposition s'étende à tous les états anormaux causés par l'absorption de stupéfiants ou excitants et en particulier du "yamba".

D'autre part, elle rappelle que le 20 Août 1964, à l'occasion de l'étude d'un projet d'arrêté sur les conditions de travail dans les transports routiers, le Conseil Economique et Social avait demandé :

- la limitation des heures de conduite des chauffeurs de taxis urbains, qu'ils soient ou non propriétaires de leurs véhicules, et souhaitait qu'un système de contrôle efficace garantisse l'application de cette réglementation.

.../...

Il estimait que le système de primes appliqué fréquemment pour la rémunération des chauffeurs de poids lourds et notamment des grumiers, devrait être réglementé et ramené à des limites normales.

Ce système qui consiste à allouer aux chauffeurs un salaire fixe voisin du salaire minimum de leur catégorie professionnelle et des primes au tonnage-kilométrique qui leur permet de multiplier leur salaire de base par 3 et 4 est une véritable incitation à l'imprudence, l'excès de vitesse et la surcharge.

Il estimait que le système de primes devrait être réglementé et celles-ci ne devraient, en aucun cas, être supérieures au tiers du salaire de base du conducteur, ainsi qu'il est de règle pour les primes du secteur administratif.

Il émettait le vœu que les textes nécessaires soient étudiés et mis en application par les autorités compétentes.

Enfin, la Commission signale que : l'article 1er n'institue l'examen psychotechnique que pour les seuls conducteurs de véhicules automobiles dont le permis de conduire a été annulé ou suspendu, soit à la suite d'une condamnation pour homicide ou blessures involontaires, soit pour une durée supérieure à 6 mois, quelque soit le motif pour lequel elle a été prononcée.

La Commission estime qu'il serait désirable que cet examen soit étendu à tous les candidats au permis de conduire qui veulent exercer la profession de chauffeur.

o o o o o