



EUROPSYT

European Association of Transport Psychologists

Association Européenne de Psychologie Appliquée aux Transports

## EUROPSYT NEWSLETTER N° 4

APRIL/AVRIL 1998

Dear friends and colleagues,

This issue is dedicated to transport psychology in Spain. You will also find the programme of the transport psychology degree of the West Catholic University, Angers, France, in association with Europsyt.

Remember that the European Conference on Transport Psychology will be held in Angers, 1999, June 16,17,18,19. The first "call for papers" will be soon available and sent to you.

The E.C.

*Chers amis, chers collègues,*

*Ce numéro est consacré à la psychologie des transports en Espagne. Vous trouverez aussi le programme du Diplôme Universitaire de Psychologie appliquée aux Transports enseigné à l'Université Catholique de l'Ouest à Angers en association avec Europsyt.*

*N'oubliez pas que les Assises Européennes de Psychologie Appliquée aux Transports auront lieu à Angers, les 16,17,18 et 19 Juin 1999. L'Appel à communications vous sera bientôt adressé.*

Le Bureau.

### Transport psychology in Spain today

For 60 years the Spanish science has been interested in psychology applied to transport. It has not only been applied to scientific research but also to the practice. The psychology of transport has been the first occupational activity in psychology provided and regulated by the law in the 30s.

#### Scientific activities

##### 1. Education

Scientific activities proceed in the academical frame as teaching and research activities. The psychology of transport exists in several Spanish universities and is included in psychology studies as optional subject (the optional subjects represent 40 % of the studies program in psychology). The teaching of psychology of transport includes about 50 hours of theory courses and 30 hours of directed works. Some universities organize workshops or give specific courses called post-graduate which lead to specialized diplomas or doctorate. The program includes the following themes : 1. Historical aspects ; 2. Fields of application of the psychology of transport ; 3. Document sources ; 4. Epidemiology and groups at risk ; 5. Man-machine interaction : the technological environment ; 6. Man-infrastructure

interaction : the technological environment ; 7. Man-regulation standards-control : the penal environment ; 8. The human factor and safety : explanatory models of behaviour and big risk factors (speed, tiredness, sleepiness, alcohol, drugs etc...) ; 9. Prevention.

##### 2. Research

It mainly develops at INTRAS (University Institute for Traffic and Road Safety) in Valencia. It is a multi-disciplinary institute gathering about fifty professors from various specialities and universities such as psychologists, physicians, physicists, jurists, economists, engineers and educationalists. INTRAS is associated with the University of Valencia and is directed by Dr L. Montoro, in charge of the only academic chair in traffic psychology in Spain. Research is organized around three major fields : land, air and rail transport. There are departments of general psychology (attention and perception), clinical psychology, education science, cognitive ergonomics, toxicology and clinical analysis, psychological evaluation, simulation and new technologies, and a documentation center. INTRAS organizes courses of specialization and a doctorate

(about 400 hours). At INTRAS research, advice and education lines are the following : 1. Epidemiology, conflict and accident analysis ; 2. Risk factors and special groups (young, pedestrians, elderly, cyclists etc...) ; 3. Law enforcement ; 4. Assessment and selection of drivers ; 5. Prevention, interventions and campaigns ; 6. Ergonomics, perception and decision making ; 7. Psycho-social aspects of traffic, driving and safety ; 8. Environment and mobility, alternative transport ; 9. Education to safety, training ; 10. Research methods and techniques, project evaluation ; 11. Documentation on traffic and road safety ; 12. Simulation and computer applications for education, training, assessment and research ; 13. Consequences of accidents : injury production mechanisms ; 14. Simulation of injury in traumatology ; 15. Assistance and transport of the injured persons ; 16. Medical causes of the accident ; 17. Medicine and road safety : metabolism, medical pathology ; 18. Clinical toxicology : effects of drugs and medicines ; 19. Analytical toxicology : detection of the medications absorbed by the drivers.

#### Occupational activity

It is associated with COP : Official College of Psychology which is the professional organization of the Spanish psychologists. COP is divided into sections among which one is specific for traffic and road safety ; COP coordinates the national activities with the territorial delegations ; it organizes various activities in psychology of transport : research, training, publications. What justifies the place of the psychology of traffic in COP is the fact that this occupational activity is one out of the ten main sources of employment for the Spanish psychologists.

In Spain the occupation of psychologist of traffic mainly consists of expertise in the field of the driving license. Since the 20s psychologists have developed tests in order to examine drivers capabilities. However it only was in 1982 that the Spanish law authorized the setting up of private centers for the training of professional drivers. In 1985 a new law made the exam compulsory in these

centers to obtain or update the driving licenses for all of the categories. These centers include an ophthalmologist, a physician and a psychologist who is responsible for the tests of capability.

These centers are authorized by the public administration and are submitted to a series of legal rules and to the European standards : the new Spanish highway code complies with the guidelines of the European Community Council.

The objective of this examination is to achieve an individual evaluation of the present psycho-physical condition of the candidate. The aim is to predict accident proneness. The examination determines drivers abilities : perception, attention, discrimination, hazardous situations identification. Moreover, the candidate must be able to control his vehicle, to make decisions and to operate commands correctly. This dimension is called : "perceptual and motor abilities" with four variables : estimation of moves, vision-motion coordination, multiple reaction times and practical comprehension.

These centers are responsible for the medico-psychological evaluation of the drivers and reveal a significant number of physical and psychological disorders. Thus they make health prevention centers : they receive millions of Spanish people every year and are contributing to the general well being.

A second professional dimension of the transport psychologists is the expertise for the rehabilitation of drivers having committed violations. However Spain lacks of effective programs and measures relative to this problem. In the future, the evaluation centers probably will deal with rehabilitation programs. In any case, the Spanish psychologists have to be prepared to propose appropriate education and therapy programs dealing with violations to the drivers who have committed them, especially to the recidivists. This must be one of the challenges of the psychology of transport in Spain.

**Dr. Juan Carlos Pastor, INTRAS,  
Avd. Blasco Ibáñez, 21. 46010 Valencia.**

## **La psychologie des transports en Espagne aujourd'hui.**

*La psychologie appliquée aux Transports en Espagne a une tradition scientifique vieille de 60 ans. Cela s'applique non seulement à la recherche scientifique mais aussi aux applications pratiques. La psychologie des transports a été la première activité professionnelle en psychologie prévue et réglementée par la Loi dans les années 30.*

### L'activité scientifique.

#### 1. L'enseignement.

*L'activité scientifique se déroule dans le cadre universitaire, comme enseignement et comme activité de recherche. La psychologie des transports est présente dans plusieurs universités espagnoles, elle fait partie des études de psychologie comme matière facultative ( les matières facultatives représentent 40% du programme d'étude en psychologie). L'enseignement de psychologie des transports comporte 50 heures environ de cours*

*théoriques et 30 heures de travaux dirigés. Quelques universités organisent des séminaires ou donnent des cours spécifiques, appelés post-grade, qui aboutissent à des diplômes spécialisés ou au doctorat. Le programme comprend les thèmes suivants : 1. Aspects historiques ; 2. Domaines d'application de la psychologie des transports ; 3. Sources documentaires ; 4. Epidémiologie et groupes à risque ; 5. Interaction homme-machine : l'environnement technologique ; 6. Interaction homme-infrastructure : l'environnement écologique ; 7. Interaction homme-normes réglementaires-contrôle : l'environnement pénal. 8. Le facteur humain et la sécurité : modèles explicatifs du comportement et grands facteurs de risque (vitesse, fatigue, sommeil, alcool, drogues etc...). 9. Prévention.*

## 2. La recherche.

Elle est développée principalement à l'INTRAS (Institut Universitaire pour la Circulation et la Sécurité Routière), à Valencia. Il s'agit d'un institut de recherche interdisciplinaire regroupant une cinquantaine de professeurs de différentes spécialités, provenant de diverses facultés parmi lesquels on trouve des psychologues, des médecins, des physiciens, des juristes, des économistes, des ingénieurs et des pédagogues. Associé à l'université de Valencia, l'INTRAS est dirigé par L. Montoro, titulaire de la seule chaire universitaire de psychologie des transports en Espagne. La recherche est organisée selon les trois grands domaines du transport : terrestre, ferroviaire, aérien. Elle est organisée en départements de psychologie générale (attention et perception), de psychologie clinique, de pédagogie, d'ergonomie cognitive, toxicologie et analyse clinique, évaluation psychologique, simulation et nouvelles technologies, et un centre de documentation. L'INTRAS organise des cours de spécialisation et un doctorat (400 heures environ). A l'INTRAS, les lignes de recherche, de conseil et de formation sont les suivantes : 1. Epidémiologie, analyse de conflits et d'accidents; 2. Facteurs de risque et groupes spéciaux (jeunes, piétons, personnes âgées, cyclistes etc...); 3. Application de la Loi; 4. Evaluation et sélection des conducteurs; 5. Interventions préventives, campagnes; 6. Ergonomie, perception et prise de décision; 7. Aspects psychosociaux du trafic, la conduite et la sécurité; 8. L'environnement et la mobilité, les transports alternatifs; 9. Education à la sécurité, formation; 10. Méthodes et techniques de recherche, évaluation de projets; 11. Documentation en matière de circulation et de sécurité routière; 12. Simulation et applications informatiques pour l'éducation, la formation, l'évaluation et la recherche; 13. Conséquences des accidents : mécanismes de production des lésions des accidentés; 14. Simulation du dommage corporel en traumatologie; 15. Assistance et transfert des blessés; 16. Causes médicales de l'accident; 17. Médecine et sécurité routière : métabolisme, pathologie médicale; 18. Toxicologie clinique: effets des médicaments et des drogues; 19. Toxicologie analytique : détection des médicaments pris par les conducteurs.

### L'activité professionnelle.

Elle est associée au COP : Collège Officiel de Psychologie, qui est l'organisation professionnelle des psychologues espagnols. Le COP est divisé en sections dont une spécifique à la circulation et à la sécurité routière; le COP coordonne les activités nationales avec des délégations territoriales; il anime diverses activités en psychologie des transports : recherche, formation, publications. La place de la psychologie du trafic dans le COP est bien justifiée si l'on tient compte du fait que cette activité professionnelle se trouve parmi les dix principales sources d'emploi des psychologues espagnols.

Le métier de psychologue de la circulation routière en Espagne est principalement de l'expertise dans le cadre du permis de conduire. Depuis les années 20 les psychologues ont développé des tests pour l'examen des aptitudes des conducteurs mais ce

n'est qu'en 1982 que la Loi espagnole a autorisé la création de centres privés pour la formation de conducteurs professionnels. En 1985, une nouvelle Loi a rendu obligatoire l'examen dans ces centres pour obtenir ou actualiser les permis de conduire de toute catégorie. Ces centres comprennent un ophtalmologue, un médecin et un psychologue, ce dernier étant responsable des tests d'aptitude.

Ces centres sont autorisés par l'administration publique et sont soumis à un ensemble de règles légales et à la standardisation européenne : ainsi le nouveau code de la route espagnol est-il en harmonie avec les directives du Conseil des Communautés Européennes.

L'objectif de l'examen est de réaliser une évaluation individuelle de "l'état psycho-physique" actuel du candidat. L'objectif est de prédire la prédisposition à l'accident. L'examen détermine les capacités perceptives du conducteur et ses facultés d'attention, de discrimination et d'identification des situations risquées. Par ailleurs, le candidat doit être capable de contrôler son véhicule, de prendre des décisions et d'agir correctement sur les commandes ; cette dimension est appelée : "Aptitude perceptive-motrice" avec quatre variables : estimation du mouvement, coordination visio-motrice, temps de réaction multiples et intelligence pratique.

Ces centres, responsables de l'évaluation médico-psychologique des conducteurs mettent en évidence un nombre important de désordres physiques et psychiques. Ils constituent ainsi des centres préventifs de santé : recevant des millions d'espagnols chaque année, ils contribuent au bien être social général.

Une seconde dimension professionnelle des psychologues des transports est celle d'expert dans le cadre de la réhabilitation des conducteurs qui ont commis des infractions. L'Espagne, pourtant, manque de programmes et de mesures effectives à cet égard. Il est probable que les centres d'évaluation s'occuperont, dans l'avenir, de programmes de réhabilitation. En tout cas, les psychologues espagnols doivent se préparer sérieusement à proposer des programmes éducatifs et thérapeutiques appropriés aux infractions, aux conducteurs qui les commettent, notamment les récidivistes. Ceci doit constituer un des défis de la psychologie des transports en Espagne.

Juan Carlos Pastor, INTRAS,

Avd. Blasco Ibanez, 21. 46010 Valencia.

## FRANCE :

### A DEGREE IN PSYCHOLOGY APPLIED TO TRANSPORT

While in France transport psychology is an early application field, structured according to the transport modes and the academic trends it has no specific academic teaching.

However, the psychology of transport through its historical background and its application field illustrates the theories, methods, knowledge and know-hows of almost all of the academic fields of psychology. To teach it certainly could reinforce the status of psychology as a whole and make the scientific legitimacy of this particular field be acknowledged.

Through its social roots at the intersection of technical, human, organisational constraints, transport psychology demonstrates the capability of psychology science to provide solutions to the practical questions in the society. This situation enables this science to offer professional perspectives to the students.

The teaching of the psychology of transport provides an academic status to the subject and a new specialization for the diplomas of psychology. It is the basis of new occupations.

Moreover, this academic teaching corresponds to the real needs of the experts in this field, to the perspective of their professional activity and to a renewal of their problematics.

At last it would be incomprehensible if the psychology of transport which is taught in almost every country in Europe had not the place it deserves at the French University. This diploma will enable to reinforce the specificity of the French approaches in the European context.

That is why the West Catholic University and in particular its service of permanent education and the Institute of Applied Psychology and Sociology in collaboration with the European Association of Psychology Applied to Transport (EUROPSYT) have decided to set up a Diploma of Psychology Applied to Transport mainly for the psychologists who would like to find a specialization and under some conditions for the experts in the field of transport.

The psychology of transport is based on an institutional demand which is mixed with a deep social demand : the generalization of individual

mobility in maximum safety and comfort conditions and the improvement of the quality of life.

The following items characterize this demand :

- Selection and initial and permanent training of professional drivers, training of individual car drivers
- Rehabilitation of the offenders
- Psychological assistance to the victims
- Users information and communication of safety measures
- Preparation or reinforcement of regulations (knowledge on users opinions)
- Reduction of environmental annoyance due to transport (psychological effects of noise etc...)
- Improvement of driving conditions, design of the vehicles and transport systems (knowledge of the expectations, experiences, attitudes, social acceptance level for the new technologies)
- Design and development of the road system in its semantic and semiological aspects by the study of the expectations and needs : road legibility, road information and telematics, road signs
- Assistance to the national or local management of hazards and annoyance linked with traffic
- Analysis of the institutions and devices for the management of road risk (control/penalty system)

The fulfilment of this demand relies on the will to act on very general factors ranging from the human failure such as errors to the driving in hard, complex or hazardous conditions (queuing, fog...), voluntary risk taking, vigilance drop, driving under the influence of alcohol etc...

Faced to this paradigm of various questions and problematics, at the intersection of technical, human and organisational constraints the psychology of transport provides a series of answers using the theories and methods of psychometrics, visual perception psychology, training, genetic psychology, psychophysiology, social psychology, clinical psychology, psycho-ergonomics etc.. and indeed the adjacent domains such as demography, town planning, computer science or artificial intelligence.

## Lectures :

### BLOCK 1

#### MODULE 1 : General aspects of human sciences applied to transport

**Workshop 1** : History of transport psychology, theoretical aspects

*Objectives* : to present the origins and the development of transport psychology ; to draw the main underlying theoretical viewpoints, ideological and epistemological models ; to set approach and knowledge modes of the human factor in transport and their limits.

**Workshop 2** : Social demand and the occupations of transport psychologists

*Objectives* : to reveal the usefulness of the psychology of transport through the approach of the social demand for the improvement of transport quality and safety ; to describe the occupations of the psychology of transport related to the demand : selection, training, drivers rehabilitation, scientific research, communication, help to the injured etc...

**Workshop 3 : Juridical and regulatory aspects**

*Objectives* : to present road legislation and transport right ; to analyze the monitoring-control-penalty system ; inner rules, regulation and safety systems in transport companies.

**Workshop 4 : Teaching and practices, professional organizations**

*Objectives* : to let the various trends of the psychology of transport known in the European countries ; to set up relationships and networks with the European research centers and universities.

**MODULE 2 : Methodologies of intervention and research in human sciences applied to transport**

**Workshop 1 : Concepts and methods**

*Objectives* : to describe the conditions of adaptation of the psychological concepts to the problem of transport.

**Workshop 2 : Methodologies and tools**

*Objectives* : to know and use the methodologies of the various fields of psychology (social, experimental and clinical) in situations which can be applied to transport.

**BLOCK 2**

**MODULE 3 : Drivers training and rehabilitation**

**Workshop 1 : The driving activity**

*Objectives* : to identify the driving activity from the affective and cognitive viewpoint ; to list the psychological data which intervene in the process of driving and the disturbing factors of the driving activity.

**Workshop 2 : Drivers training**

*Objectives* : to recall the cognitive processes of skill acquisition ; to analyse the construction of the acquired skills at the intersection of the cognitive and social areas : experience, risk taking and security attitudes, self over-estimation and social representations ; initial and continuous training of drivers, pilots ; knowledge of the abilities and training to diagnosis, awareness of preventive driving.

**Workshop 3 : Drivers rehabilitation**

*Objectives* : to understand the causes of the infringement ; to present the tools for the awareness of safety ; conditions of application of a psycho-therapy to violations and legal alcohol rate.

**MODULE 4 : The psychologists of transport in companies**

**Workshop 1 : Design/sales/marketing**

*Objectives* : to analyze vehicle design and driving seats ergonomics ; smart driving and acceptance of new technologies ; motivation studies and participation of the public to vehicle design ; advertizing communication in the various modes of transport.

**Workshop 2 : Work conditions and occupational accidents**

*Objectives* : to identify transport as one of the components of work conditions in the company ; to identify the offices and actors linked with this problematic ; to integrate the approaches enabling to analyze situations and occupational accidents.

**Workshop 3 : Selection, prevention and psychometrics**

*Objectives* : to analyze metric methods (definition of the notion of ability, psycho-motor abilities, intellectual abilities, tests method) ; implementation of the examination (selection of the methods and criteria, application, evaluation) ; influence of some descriptive variables and relation with abilities.

**BLOCK 3**

**MODULE 5 : Social management of risk**

**Workshop 1 : Transport administration and preparation of regulations.**

*Objectives* : to describe the activity of the psychologist in transport management ; psychological studies and regulation preparing ; the psychologist in the control/penalty system.

**Workshop 2 : Social communication and safety campaigns**

*Objectives* : to acquire reflection elements and action means on social communication ; place of communication in (legal) safety rules enforcement ; theoretical hypotheses on attitudes and behaviours change as regards road risk ; messages and targets characteristics ; credibility and social image of the issuers ; message efficiency.

## MODULE 6 : Environment and transport

### Workshop 1 : Noise, pollution, space management.

*Objectives* : to compare the development of the general mobility of the population with its effects on environment and safety ; to propose empirical reports dealing with the annoyance due to massive use of transport and space management ; critical review of the damage caused on human environment by the various modes of transport (land, air and water) ; psychological effects of annoyance ; assessment of the effects of urban atmospheric pollution on health.

### Workshop 2 : Environmental stress analysis, quality of life

*Objectives* : to give an answer from the psychological viewpoint to the problems caused by stress in the field of road driving ; to display in a systematic way the present knowledge on stress and its effects in the field of road and the present ways of intervention in order to cope with the negative effects of stress.

## MODULE 7 : Victimology and crisis management, psychology of crowds

### Workshop 1 : Occupational driver and rescue staff training, support and aid to the victims and their relatives, care.

*Objectives* : to understand the concept of victim ; to learn and identify the clinical signs by the victims ; to address abreactive techniques ; to make prevention through training and communication.

### Workshop 2 : Concept of crisis ; communication and crisis management

*Objectives* : to understand the concept of crisis, to address crisis symptoms, crisis management and communication, severity scales and notion of critical incidents.

### Workshop 3 : Management of crowds

*Objectives* : to understand the general running of crowds in the frame of transport to cope with these phenomena.

## BLOCK 4

## MODULE 8 : Professionalization : training period and dissertation

### Workshop 1 : Analysis of the practice of the training period

*Objectives* : to analyze the occupational practice ; to link theory and practice

### Workshop 2 : dissertation design

*Objectives* : to choose and grasp a question linked with the training period and provide a theoretical reflection using the most relevant works in theory or methodology.

For further informations : IPFA-UCO. D.U. Psychologie des transports.  
B.P. 808. 49008 Agers Cedex 01. France

## FRANCE

## Diplôme d'Université de Psychologie appliquée aux transports

Bien que la psychologie des transports soit un domaine d'application de la psychologie déjà ancien et structuré selon les modes de transport et les courants académiques, il n'y a pas, en France, d'enseignement universitaire spécifique.

Pourtant la psychologie des transports, par son histoire et son champ d'application, constitue une illustration complète des théories et des méthodes, des savoirs et des savoir-faire de presque tous les domaines académiques de la psychologie. Son enseignement ne peut que renforcer le statut de la psychologie toute entière et asseoir la légitimité scientifique du domaine particulier.

Par son ancrage social, à l'intersection de contraintes techniques, humaines, organisationnelles, la psychologie des transports démontre la capacité de la science psychologique à

répondre aux questions pratiques de la société. Par cette situation même, elle est capable d'offrir des perspectives professionnelles aux étudiants.

L'enseignement de la psychologie des transports, outre qu'elle lui donne un statut universitaire et académique, offre une nouvelle spécialisation pour les diplômés en psychologie et constitue les bases d'un nouveau métier.

Par ailleurs, cet enseignement universitaire correspond au besoin réel des praticiens du domaine, à une mise en perspective de leur exercice professionnel et à un renouvellement de leurs problématiques.

Enfin, il serait incompréhensible que la psychologie des transports, enseignée dans des Universités de presque tous les pays d'Europe, n'occupe pas dans l'université française la place qui lui revient. Ce diplôme permettra de renforcer

la spécificité des approches françaises dans le cadre européen.

C'est pourquoi, l'Université Catholique de l'Ouest, en particulier son Service d'Education Permanente et l'Institut de Psychologie et de Sociologie Appliquées en collaboration avec l'Association Européenne de Psychologie Appliquée aux Transports (EUROPSYT) ont décidé de créer un Diplôme d'Université de Psychologie Appliquée aux Transports, destiné principalement à un public de psychologues désireux de trouver une spécificité et, sous certaines conditions, à des praticiens du domaine du transport.

La psychologie des transports s'appuie sur une demande institutionnelle qui se confond d'ailleurs avec une demande sociale profonde : la généralisation de la mobilité individuelle dans des conditions maximum de sécurité, de confort et d'amélioration de la qualité de vie.

Pour caractériser cette demande on citera :

- la sélection et la formation initiale et continue des conducteurs professionnels, la formation des conducteurs de voitures individuelles,
- la réhabilitation des conducteurs ayant commis des infractions,
- l'aide psychologique aux victimes des accidents,
- l'information des usagers et la communication sur les mesures de sécurité,
- la préparation ou le renforcement des réglementations (connaissance des opinions des usagers),
- la réduction des nuisances environnementales dues aux transports (effets psychologiques du bruit, etc...),
- l'amélioration des conditions de la conduite, entre autres, la conception des véhicules et des

systèmes de transport (connaissance des attentes, du vécu, des attitudes, du niveau d'acceptabilité sociale des nouvelles technologies),

- la conception et la réalisation du système routier dans leurs aspects sémantiques et sémiologiques, dans l'étude des attentes et des besoins : lisibilité de la route, information et télématique routières, signalisation,
- l'aide à la gestion nationale ou locale des risques et des nuisances liés à la circulation routière,
- l'analyse des institutions et des appareils de gestion du risque routier (système contrôle/sanction...),

La satisfaction de cette demande s'appuie sur la volonté d'intervenir sur des facteurs très généraux de la défaillance humaine comme les erreurs, la conduite dans des conditions pénibles, complexes ou périlleuses (conduite en file, brouillard...), le risque pris volontairement, la baisse de vigilance, l'ivresse au volant etc...

Face à ce paradigme de questions et de problématiques diverses, à l'intersection de contraintes techniques, humaines et organisationnelles, la psychologie des transports apporte un ensemble de réponses en utilisant les théories et les méthodes de la psychométrie, de la psychologie de la perception visuelle, de l'apprentissage, de la psychologie génétique, de la psychophysiologie, de la psychologie sociale, de la psychologie clinique, de la psycho-ergonomie etc... et bien entendu de domaines voisins comme la démographie, l'urbanisme mais aussi l'informatique ou l'intelligence artificielle.

## **BLOC I**

### **Module 1 : Aspects généraux des sciences humaines appliquées aux transports**

**Séminaire 1 :** Histoire de la psychologie des transports, aspects théoriques.

Objectifs : présenter les origines et le développement de la psychologie des transports ; dégager les principaux points de vue théoriques, modèles idéologiques et épistémologiques sous jacents ; établir les modes d'approche et de connaissance du facteur humain dans les transports et leurs limites.

**Séminaire 2 :** Demande sociale et métiers de psychologue des transports.

Objectifs : faire connaître l'utilité de la psychologie des transports par l'appréhension de la demande sociale d'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports ; décrire les métiers de la psychologie des transports en relation avec la demande : sélection, formation, réhabilitation des conducteurs, recherche scientifique, communication, aide aux victimes, etc...

**Séminaire 3 :** Aspects juridiques et législatifs

Objectif : Présenter la législation routière et le droit du transport ; analyser le système surveillance-contrôle-sanction ; règlements intérieurs, réglementation et systèmes de sécurité dans les entreprises de transport.

**Séminaire 4 :** Enseignement et pratiques, organisations professionnelles.

Objectifs : faire connaître les orientations diverses de la psychologie des transports dans les pays européens ; établir des relations et des réseaux avec les centres de recherche et les universités européennes.

### **Module 2 : Méthodologies de l'intervention et de la recherche en sciences humaines appliquées aux transports.**

**Séminaire 1 :** Concepts et méthodes.

Objectif : décrire les conditions d'adaptation des concepts de la psychologie à la question des transports.

### **Séminaire 2 : Méthodologies et outils.**

Objectifs : connaître et utiliser les méthodologies des différents domaines de la psychologie (sociale, expérimentale et clinique) dans des situations applicables aux transports.

## **BLOC 2**

### **Module 3 : Formation et réhabilitation des conducteurs**

#### **Séminaire 1 : L'activité de conduite.**

Objectifs : identifier l'activité de conduite d'un point de vue cognitif et affectif ; répertorier les données psychologiques qui interviennent dans le processus de la conduite et les facteurs perturbateurs de l'activité de conduite.

#### **Séminaire 2 : Formation des conducteurs.**

Objectifs : rappeler les processus cognitifs de l'apprentissage ; analyser la construction des acquis au carrefour du cognitif et du social : expérience, prise de risque et attitudes sécuritaires, surestimation de soi et représentations sociales ; formation initiale et continue des conducteurs, chauffeurs, pilotes, connaissance des aptitudes et formation au diagnostic, sensibilisation à la conduite préventive.

#### **Séminaire 3 : Réhabilitation des conducteurs.**

Objectifs : comprendre les causes de l'infraction ; présenter les outils de sensibilisation à la sécurité ; conditions d'application d'une psychothérapie aux infractions au taux légal d'alcoolémie.

### **Module 4 : Les psychologues des transports dans l'entreprise.**

#### **Séminaire 1 : Conception/vente/marketing.**

Objectifs : analyser la conception des véhicules et l'ergonomie des postes de conduite ; conduite intelligente et acceptabilité des nouvelles technologies ; études de motivation et participation du public à la conception des véhicules ; communication publicitaire dans les différents modes de transport.

#### **Séminaire 2 : Conditions du travail et accidents de travail.**

Objectifs : identifier les transports comme une des composantes des conditions de travail dans l'entreprise ; repérer les instances et les acteurs se rattachant à cette problématique ; intégrer les approches permettant l'analyse des situations et accidents de travail.

#### **Séminaire 3 : Sélection, prévention et psychométrie.**

Objectifs : analyser les méthodes métriques (définition de la notion d'aptitude, aptitudes psychomotrices, intellectuelles, la méthode des tests) ; mise en oeuvre de l'examen (choix des méthodes et critères, application, évaluation) ; influence de certaines variables descriptives et rapports avec les aptitudes.

## **BLOC 3**

### **Module 5 : Gestion sociale du risque**

#### **Séminaire 1 : Administration des transports et préparation de la réglementation.**

Objectifs : décrire l'activité des psychologues dans l'administration des transports ; études psychologiques et préparation de la réglementation ; les psychologues dans le système contrôle-sanction.

#### **Séminaire 2 : Communication sociale et campagnes de sécurité.**

Objectif : acquérir des éléments de réflexion et des moyens d'action sur la communication sociale ; place de la communication dans l'application des règles (légal) de sécurité ; hypothèses théoriques sur le changement des attitudes et des comportements en matière de risque routier ; caractéristiques des messages et caractéristiques des cibles ; crédibilité et images sociales des émetteurs. Efficacité des messages.

### **Module 6 : Environnement et transport**

#### **Séminaire 1 : Bruit, pollution, gestion de l'espace.**

Objectifs : confronter le développement de la mobilité générale de la population, ses effets sur l'environnement et la sécurité ; proposer des rapports empiriques relatifs aux nuisances dues à l'utilisation massive des transports et à la gestion de l'espace ; revue critique des dommages occasionnés sur l'environnement humain par les différents modes de transport (terrestre, aérien et navigation) ; les effets psychologiques des nuisances ; évaluation des risques de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé.

#### **Séminaire 2 : Analyse du stress environnemental, qualité de vie.**

Objectifs : donner une réponse du point de vue psychologique aux problèmes causés par le stress dans le domaine de la conduite routière ; exposer de façon systématique les connaissances actuelles sur le stress et ses



effets dans le domaine routier et les procédés actuels d'intervention pour surmonter les effets négatifs du stress.

**Module 7 : Victimologie et gestion de crise, psychologie des foules.**

**Séminaire 1 :** Formation du professionnel de la route et du personnel de secours, soutien et aide aux victimes et à l'entourage, soins.

**Objectifs :** appréhender le concept de victime ; initier au repérage des signes cliniques présentés par les victimes ; aborder les techniques abréactives ; prévenir au moyen de la formation et de la communication.

**Séminaire 2 :** Concept de crise ; communication et gestion de crise.

**Objectifs :** appréhender le concept de crise, aborder les symptômes de la crise, la gestion de crise et sa communication, échelle de gravité et notion d'incidents critiques.

**Séminaire 3 :** La gestion des foules.

**Objectifs :** comprendre les fonctionnements généraux des foules dans le cadre des transports pour une maîtrise de ces phénomènes.

**BLOC 4**

**Module 8 : Professionnalisation : stage et mémoire**

**Séminaire 1 :** Analyse de la pratique du stage,

**Objectifs :** analyser la pratique personnelle ; faire le lien entre théorie et pratique.

**Séminaire 2 :** Conception du mémoire.

**Objectifs :** choisir et cerner une question liée au travail de stage et apporter une réflexion théorique en ayant recours aux travaux théoriques ou méthodologiques les plus pertinents.

Pour des informations supplémentaires :  
IPSA-UCO. D.U. Psychologie des Transports.  
B.P. 808. 49008 Angers Cedex 01. France.

**NEWS :**

24th: International Congress of Applied Psychology

San Francisco USA

8-14 August 1998

Hosted by APA on behalf of IAAP

APA. Office of International Affairs, 750 First Street, NE, Washington, DC, 20002-4242 USA

icap@apa.org

Road Safety in Europe

Bergisch-Gladbach, Germany

September 21-23, 1998

VTI/BAST

Conference secretariat : Dr. Asp. VTI. Box 426. S-581 95 Linköping. Tel: 46 13 20 40 00, fax : 46 13 12 61 62,  
info@vutv.vti.se

Assises Européennes de Psychologie Appliquée aux Transports

European Conference on Transport Psychology

Angers, France

June 16-19, 1999

UCO/EUROPSYT

Secrétariat : AEPSAT, B.P. 808. Place André Leroy. 49008 Angers Cedex 01, France

Tel : 33(0)2 41 81 66 25, Fax : 33(0) 2 41 81 67 88, europsyt@uco.fr

<http://www.inrets.fr>

Sixth European Congress of Psychology

Rome, 4-9 July 1999

Organized under the auspices of EFPPA by INPPA : Italian Network of Professional Psychologists Associations.

via Arenula 16 00186 Roma, Italia

Tel : 39 6 68 93 191, fax : 39 6 68 80 38 22

[inppa.it@agora.stm.it](mailto:inppa.it@agora.stm.it)

**A new review :**

Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. Pergamon Press.

Editors : T.Rothengatter & J. Groeger. Telefax : 31 50 363 067 84, [j.a.rotengatter@ppsw.rug.nl](mailto:j.a.rotengatter@ppsw.rug.nl)