LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

SURREPRÉSENTATIVITÉ DES JEUNES CONDUCTEURS DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

COMPRENDRE POUR ENDIGUER

Malgré de nombreuses campagnes de sensibilisation qui leur sont destinées, les conducteurs de 18 à 24 ans constituent de loin la classe d'âge qui paye le plus lourd tribut à la sécurité routière. Inexpérience, vitesse, goût du risque... les hypothèses sont à l'étude depuis longtemps pour essayer de rendre compte du phénomène inquiétant et de mieux le combattre.
Et si la cause n'en était pas tout simplement « la jeunesse » ? C'est du moins ce que mettent en évidence les dernières avancées en matière d'étude sur le fonctionnement du cerveau des ados ainsi que les conclusions des sciences humaines. Explications.

Pourquoi les jeunes prennent-ils le volant dans des conditions d'insécurité évidentes pour toute personne sensée ? Pourquoi roulent-ils plus vite en groupe ? Ne perçoivent-ils pas le danger qui les guette ?

Au-delà de la pure observation de ces comportements, la science nous apprend depuis peu, qu'il existe des causes physiologiques et psychologiques à ces phénomènes.

>>> suite page 2

2 questions à HERVÉ MARITON
DÉPUTÉ DE LA DRÔME, RAPPORTEUR SPÉCIAL DU BUDGET DES TRANSPORTS

MIEUX CIBLER LES PUBLICS POUR MIEUX SPÉCIFIER LES ACTIONS

Signes : Pourquoi des rencontres parlementaires consacrées aux jeunes ?
Hervé Mariton : Tout simplement parce que si les résultats de la politique de sécurité routière menée ces dernières années sont heureux et encourageants, les jeunes restent un public pour laquelle les chiffres sont encore décevants. Cela est d'autant plus préoccupant que cette catégorie d'automobilistes est plus gravement atteinte que les autres par l'insécurité routière et que, malgré toute l'évolution des comportements que l'on a pu constater, leur attitude est celle qui a été la moins corrigée.
Le retard à rattraper est donc doublement important. Il apparaît que cette question de la spécificité des jeunes n'a pas été suffisamment traitée et ce colloque a pour ambition de favoriser la réflexion pour que leur particularité s'intègre au discours plus global sur la sécurité routière.
Signes : Quelles sont les politiques et actions que cette spécificité vous semble exiger ?
Hervé Mariton : Il est tout d'abord important de développer une communication très ciblée et ce, dès la période de formation et d'apprentissage de la conduite.
Par ailleurs, la politique de prévention/répression qui a été efficace pour leurs aînés doit, elle aussi, être plus exigeante et plus ciblée. À mon sens, nous avons été trop discrets sur la mise en œuvre de la loi de 2003 sur la répression de la conduite sous l'emprise des stupéfiants. Pas assez appliquée, elle n'est pas perçue comme dissuasive par les jeunes.
Enfin sur les infrastructures, il y a clairement des actions ciblées à mettre en place. Elles exigent une analyse fine des accidents afin de développer des traitements qui, protégeant tous les automobilistes, auraient de surcroît des bénéfices démultipliés pour les publics plus intensément concernés. Typologie des itinéraires, mode de conduite, moments stratégiques, l'analyse de chacune de ces caractéristiques doit nous amener à tenir de plus en plus compte de la spécificité de certains publics.
L'exemple de l'accidentologie des deux-roues est symptomatique de la difficulté de cette mission. Mais cela montre combien il est important de trouver le ton juste pour qu'à terme, la sécurité routière ne laisse personne de côté.

 >>> suite de la page 1

SURREPRÉSENTATIVITÉ DES JEUNES CONDUCTEURS DANS LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

COMPRENDRE POUR ENDIGUER

Et s'il semblait que la « jeunesse » avait ses raisons que la raison ignorait : c'est de moins en moins le cas aujourd'hui.

Sur le plan physiologique tout d'abord. Jusqu'au début des années 90, les scientifiques pensaient que le cerveau humain avait achevé son développement quand un individu atteignait l'âge de 12 ans. Dans son mode de fonctionnement, le cerveau d'un adolescent ne devait donc présenter aucune différence avec celui d'un adulte. Or, grâce aux progrès de l'imagerie médicale, on sait aujourd'hui qu'il n'en est rien. En réalité, si le cerveau humain atteint son potentiel maximum à 12 ans, celui-ci n'achève véritablement de se spécifier qu'à l'âge de… 25 ans ! La « majorité » cérébrale est donc plus tardive que prévue.

Par ailleurs, pendant toute la période de l'adolescence, ce cerveau « en devenir » n'atteint sa maturité que « région par région ». Dans ce schéma, la dernière partie du cerveau à trouver sa forme et ses dimensions adultes est le cortex préfrontal, siège des prises de décisions, de l'organisation de la pensée et… de la capacité à peser les conséquences de ces actes ! Dans le même temps, on a découvert que les hormones avaient effectivement une action directe sur le cerveau et notamment sur la sérotonine et d'autres neurotransmetteurs chargés de réguler l'humeur et l'excitabilité. Ce constat permet de rendre raison de cet appétit de frissons, d'émotions fortes et d'excitation qui caractérise l'adolescence. Ainsi, encouragés d'une part à se lancer tête baissée dans des défis par leurs hormones et, victimes, d'autre part, de l'immaturité des zones cérébrales chargées de freiner les comportements risqués, les jeunes ont de quoi perdre le nord et semblent comme poussés à la faute par un corps mauvais conseiller.

Le cerveau de l'ado : matière grise en devenir

Et les résultats d'une approche psychologique de l'adolescent semblent aller dans le même sens. Là encore, dans les éléments qui composent l'univers mental de l'ado, plusieurs facteurs coïncident pour expliquer ce phénomène de surexposition aux risques. Il faut tout d'abord comprendre que les conduites à risques, insensées pour les adultes, sont au contraire souvent porteuses de sens pour l'adolescent. « Elles sont une manière de se heurter au monde, de se forger un passage vers l'âge adulte », explique David Le Breton, professeur de sociologie et auteur de deux ouvrages sur la question. « Elles sont pour moi une forme de résistance à la violence de la société, à la perte de repères actuelle. Pour beaucoup de jeunes, entrer dans la vie consiste à s'infliger des épreuves pour se montrer que l'on est capable d'exister. On est bien loin de la pathologie. C'est notre société, de plus en plus individualiste, qui suscite de tels comportements. » « À l'âge de la transition par excellence, le risque caractérise le changement et semble inhérent au statut même de l'adolescent, confirme Patrice Huerre psychiatre et psychanalyste d'adolescents. Ce corps nouveau qui se transforme, il va falloir le mettre à l'épreuve pour se l'approprier. Il va être obligé de le pousser parfois à l'extrême. C'est une donnée naturelle de l'expérience adolescente. »

Un goût pour le risque « naturel »

Par ailleurs, à l'adolescence, le conducteur semble comme programmé pour ignorer le danger de mort. « La plupart des adolescents ignorent le fait qu'ils sont mortels, poursuit Patrice Huerre. Ils sont par définition immortels. Un des moyens d'être sûr que l'on est vivant, et c'est tout le paradoxe de l'adolescence, c'est de se rapprocher d'une mortalité possible. » Or, des expériences ont mis aussi en évidence le fait que la simple présence d'autres jeunes dans le véhicule suffit à altérer le sens du jugement et à augmenter la prise de risques au volant. Sentiment d'immortalité d'une part et surrisque lié au phénomène de groupe d'autre part, là encore la psychologie rend compte de comportements si souvent observés.

Chiffres clés

Les jeunes et les accidents de la route

- Les accidents de la route sont responsables de plus de 4 décès sur 10 dans la classe d'âge 18/24 ans (moins de 2 % pour l'ensemble de la population tous âges confondus).
- En 1999, les conducteurs de véhicules de 18 à 24 ans représentaient le quart de victimes de la circulation alors que leur représentativité dans la population ne dépassait pas 10 %.
- 20 % des jeunes provoquent 80 % des accidents.
- Les célibataires masculins de moins de 25 ans possèdent le profil le plus critique face aux accidents.

Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, auteur de « Les jeunes et le risque ».

« La surexposition des jeunes aux risques est une constante quasi universelle »

Signes : Dans votre livre, vous expliquez que le phénomène de surmortalité des jeunes sur les routes est dû principalement à « la jeunesse elle-même ». Qu'entendez-vous par là ?

Jean-Pascal Assailly : Je veux dire par là que si l'on s'en tient simplement à l'observation des faits, on constate que la surexposition des jeunes aux risques est une constante quasi universelle.

Une constante d'abord dans le temps puisque nous avons des témoignages datant de la Grèce antique, où était dénoncé le choix des jeunes cavaliers qui préféraient systématiquement les montures les plus fougueuses, augmentant ainsi les risques d'accident ! Plus près de nous maintenant, en France, chaque année depuis 1955, date des premières statistiques routières, la courbe de mortalité des 15/25 ans dépasse de loin celle de leur représentativité sociale.

Une constante aussi dans l'espace puisque le phénomène transcende les différences de culture et de mode de vie. Que l'on regarde les pays capitalistes ou les pays émergents : toujours cette surmortalité des jeunes conducteurs.

Quel que soit le système réglementaire d'accès à la conduite aussi ; que l'on apprenne seul ou avec ses parents à conduire dès 14 ans en Californie, ou à 16 ou 18 ans avec un moniteur d'auto-école en France : même résultat.

Si l'on est attentif enfin aux différences de législation, par exemple dans la tolérance à la consommation d'alcool, rien n'y fait non plus. Que l'on regarde les pays ayant opté pour une limite haute à 0,8 g d'alcool par litre de sang comme en Grande-Bretagne ou que le curseur soit placé à zéro comme en Hongrie, le phénomène est identique : les jeunes continuent de mourir sur la route dans des proportions anormalement élevées.

Signes : Ce constat est terrifiant. Comment ne pas céder au fatalisme dans de telles circonstances ?

Jean-Pascal Assailly : Grâce à un autre constat, beaucoup plus encourageant ! Revenons en France. L'évolution des statistiques du nombre de tués sur les routes toutes catégories de conducteurs confondues depuis les années 50, montre plusieurs grandes périodes. De 8 000 morts sur les routes de France en 1955 à quelque 5 000 en 2003 en passant par 16 000 en 1972, d'un extrême à l'autre, les époques de baisses importantes, de remontées ou de stagnations, dessinent une courbe tout à fait caractéristique. Et si on superpose à celle-ci, la courbe propre aux 15/25 ans, on constate une parfaite correspondance. Cela signifie que les jeunes conducteurs réagissent exactement dans les mêmes proportions que tous les autres aux mesures destinées à améliorer la sécurité sur la route. Cela met aussi en évidence que cette amélioration a un caractère systémique. Il faut rompre avec une politique du bouc émissaire du type « le danger vient de X. Dès que l'on aura résolu ce problème, cela ira mieux ! ». Que cet « X » soit l'alcool, la vitesse, les jeunes, les personnes âgées, les deux-roues, que sais-je encore : on ne gagne pas en sécurité sur le long terme en se focalisant sur une catégorie spécifique de conducteurs mais en améliorant le tout. Quand on aménage un carrefour en rond-point par exemple, c'est tout le monde qui gagne en sécurité et non pas seulement une catégorie d'usagers.

Pour une route plus compréhensible

Signes : Faut-il alors cesser de traiter les jeunes conducteurs comme une catégorie à part ?

Jean-Pascal Assailly : Certes, non ! Comprenons-nous bien : cela ne veut pas dire que telle ou telle action très ciblée est inutile, bien au contraire. Renforcer le contrôle d'alcoolémie à la sortie des discothèques aura évidemment un effet bénéfique sur ce phénomène de surmortalité des jeunes. Mais les jeunes ne vivent pas sur une autre planète que la nôtre. Ils vivent au milieu de nous, comme nous et avec nous ! Cela signifie que si nous réduisons la violence dans notre société, les jeunes seront aussi beaucoup moins violents. Si les parents montrent un exemple de civisme au volant pendant la décennie durant laquelle leur progéniture les observe depuis le siège arrière, on verra les jeunes en faire naturellement autant, volant en main.

Signes : Est-ce à dire que les campagnes de sensibilisation diffusées auprès des jeunes sont superflues ?

Jean-Pascal Assailly : C'est possible. Pour des raisons méthodologiques, personne ne peut démontrer qu'elles sont inefficaces ou, au contraire, qu'elles ont une réelle incidence sur le comportement des jeunes. Mais au regard de ma propre expérience, il me semble que l'on n'utilise pas toujours les bons leviers dans ces campagnes. J'ai moi-même réalisé une enquête sur la question auprès des jeunes marseillais. Il en ressort qu'ils sont totalement hermétiques aux arguments du type « Si tu continues de faire ça (vitesse, alcool…), tu vas mourir ! ». La mort est très abstraite pour eux, voire romantique. De même, la crainte du handicap leur paraît déjà un peu plus réelle mais encore assez peu opérante. En revanche, si on leur fait ressentir ou comprendre qu'ils peuvent blesser leur proche ou tuer leur meilleur ami, là ça leur parle beaucoup plus. En fait, les jeunes se responsabilisent bien davantage pour les autres que pour eux-mêmes !

JEAN-MARC DIEULEFET, PRÉSIDENT DU SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

ET SI LES CONDUCTEURS BÉNÉFICIAIENT DE LA MÊME PROTECTION QUE LES SALARIÉS ?

Signes : Pensez-vous que l'on puisse envisager des routes plus particulièrement protectrices pour pallier le comportement à risques des jeunes ?

Jean-Marc Dieulefet : Si l'on comprend bien les analyses des spécialistes du comportement, les jeunes conducteurs commettront toujours des erreurs.

En tout état de cause, les chiffres malheureusement montrent qu'ils sont plus exposés que les autres conducteurs.

Et ce n'est pas faire un constat d'impuissance que de dire que nous devons pour eux, mettre en œuvre des actions qui diminueront la gravité des accidents qu'ils ne manqueront pas de provoquer.

Cela implique en premier lieu, par exemple, de suggérer aux parents de ne pas prêter à leur enfant justement le véhicule familial qui… ne risque plus rien. Mais au contraire qu'ils le protègent, lui, en lui confiant une voiture qui tienne la route.

Cela implique aussi d'imaginer des parades à l'inconscience naturelle d'une partie des jeunes conducteurs. Je dis « une partie » parce que je pense qu'il est stupide de faire l'amalgame si souvent fait sur la conduite dite « des jeunes ».

Mais les chiffres sont là : 40 % des décès des jeunes de 15/24 ans sont liés à la route.

Signes : Justement comment les protéger contre ces comportements à risques ?

Jean-Marc Dieulefet : Certains équipements de la route constituent clairement le meilleur rempart à ce comportement.

Le concept de route qui pardonne les erreurs est une idée forte - dont je sais qu'elle est partagée par de nombreux acteurs de la sécurité routière - parce qu'elle intègre le fait que certains conducteurs feront immanquablement des erreurs. Cette route doit donc prévoir la protection des conducteurs contre eux-mêmes.

Des tests menés par le LIER, (Laboratoire d'essais Inrets Équipements de la route) révèlent comment des glissières de sécurité remettent les véhicules sur la chaussée et combien elles limitent considérablement la déformation de l'habitacle. Et si cela n'aurait économiquement aucun sens d'équiper de barrières de sécurité tous les réseaux, nous pensons cependant que certains lieux, spécifiquement fréquentés par les jeunes, comme les sorties de boîtes de nuit, mériteraient un traitement particulier.

Signes : À quels types de traitement pensez-vous ?

Jean-Marc Dieulefet : En réalité deux attitudes nous paraissent efficaces pour organiser cette protection. La première consiste à travailler dès la conception de la route en intégrant la spécificité de la perception de la route par les jeunes.

Et je prendrais pour exemple cette approche développée par les organismes suédois en charge de la sécurité routière. Elle consiste à faire prendre conscience que la voie de circulation sur laquelle on est en sécurité ne fait que 3,5 m et non les 7 m de route que l'on visualise. Au delà de ces 3,5 m, le conducteur sort de la zone de sécutié, sur la voie inverse ou dans le bas-côté. L'experience suédoise consiste à matérialiser de façon très nette cette partie de la route par de la signalisation verticale et horizontale. Ainsi les conducteurs ne perçoivent que cette largeur de 3,5 m et réduisent naturellement leur vitesse. Cette technique est très intelligente parce qu'elle rend démesurée la prise de risques acceptable par le conducteur.

Elle est notamment très efficace pour protéger des entrées de villes, ou des abords d'écoles où la conduite à risques induit des accidents aux répercussions intolérables.

La deuxième approche consiste à organiser une protection qui intervienne lorsque l'erreur provoque l'accident.

Je citerais deux exemples de ce type de protection.

Le premier consiste à équiper des tronçons de routes à deux fois une voie d'une glissière de sécurité centrale sur les itinéraires de la boîte de nuit jusqu'à l'entrée de la ville.

Une autre réalisation consiste à implanter des atténuateurs de chocs sur des portions de routes comportant de forts divergents susceptibles d'être la cause de chocs frontaux. Ces atténuateurs peuvent être permanents et c'est notamment les cas des bretelles d'autoroutes.

Ils peuvent être aussi installés temporairement notamment sur les balisages de chantiers.

Je citerais aussi pour mémoire les glissières motards dont on sait combien elles sont appelées des vœux par tous les utilisateurs de deux-roues, jeunes ou pas. Leur systématisation, et notamment sur les itinéraires surfréquentés ou réputés dangereux, apporte des solutions reconnues comme efficaces pour protéger les motards.

En conclusion, je crois qu'à l'instar de la législation du travail qui impose, de protéger les hommes des machines sur lesquelles ils travaillent, et des Équipements de protection individuels (EPI), la route pourrait bénéficier de la même démarche de protection. Et comme nous avons aujourd'hui des airbags sur toutes les autos pour protéger l'homme de ses défaillances nous pourrions avoir des EPC ou Équipements de protection des conducteurs ayant pour vocation de les protéger de leurs erreurs de conduite. Et ce, pour toutes les catégories d'usagers de la route car il n'y a pas que les jeunes qui sont faillibles.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Bruno Le Rouzic, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM
Syndicat des Équipements de la Route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com