

Après-midi :

Parents, enseignants, médias :

Quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ?

Table ronde 3 : Quel rôle pour les parents ?

Grand témoin :

M. Rémy Heitz

Délégué interministériel à la Sécurité Routière

M. Robert Rochefort

Directeur du CREDOC

Intervenants :

Mme Delphine Chauffaut

Directrice adjointe du département Evaluations des Politiques Sociales, CREDOC

Mlle Marie-Clémence Le Pape

Doctorante en sociologie à l'OSC et à l'INRETS

M. Jean-Pascal Assailly

Docteur en psychologie à l'INRETS

M. Michael McDonnell

Directeur du Scottish Road Safety Campaign

Mme Marie-Madeleine Decorde

Secrétaire nationale pour la sécurité routière, Familles Rurales

M. Daniel Marcelli

Professeur de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent

Bruce Toussaint :

Cet après-midi va être consacrée au vrai thème de notre colloque « parents, enseignants, médias : quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ? ». Avant de voir ce que l'on peut faire dans ce domaine, nous allons vous présenter un état des lieux. Pour cela, La Prévention Routière et la FFSA ont demandé au CREDOC de réaliser une étude sur les comportements de ces différents acteurs éducatifs, dont nous allons vous présenter les conclusions tout au long de l'après-midi. Avant cela, je voudrais vous présenter les deux grands témoins qui seront avec nous jusqu'à 17h30. Monsieur Rémy Heitz, délégué interministériel à la Sécurité Routière, et Monsieur Robert Rochefort, directeur du CREDOC.

La première partie de cet après-midi sera consacrée au rôle des parents. Avant de commencer, regardons le premier micro-trottoir.

Micro-trottoir

Voilà pour ces réactions qui ont été recueillies dans un collège de Chevilly-Larue. Seront présents à cette première table ronde, Marie-Clémence Le Pape et Jean-Pascal Assailly qui vont nous présenter une revue littéraire sur les pratiques de prévention des parents dans le monde. Marie-Madeleine Decorde, membre de Familles Rurales et du Conseil National de la Sécurité Routière qui réagira justement en tant qu'association familiale. Avec nous également, Michael McDonnell. Vous êtes là pour nous parler d'une enquête écossaise sur les parents. Enfin, docteur Daniel Marcelli, en tant que psychiatre, vous nous donnerez votre point de vue de médecin. Commençons tout de suite par l'enquête du CREDOC avec Delphine Chauffaut qui va nous présenter les résultats de cette enquête.

Présentation de l'étude du CREDOC

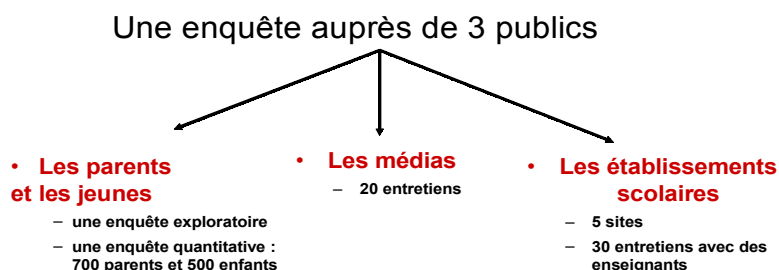
« L'éducation au risque routier »

Volet parents

Delphine Chauffaut

Directrice adjointe du département Evaluations des Politiques Sociales, CREDOC

Je vais donc vous présenter les résultats de cette enquête qui s'est déroulée en trois volets comme on vous l'a indiqué. Je vous présente tout de suite ces trois volets et vous présenterai ensuite les résultats de la partie parents.



Le premier volet de cette enquête consistait en une enquête auprès des parents et des enfants, il y a eu une phase exploratoire sous forme d'entretiens semi-directifs auprès d'un nombre restreint de parents (une vingtaine). Ensuite, des parents et des enfants ont été interrogés par téléphone, un échantillon représentatif de 700 parents d'enfants de 3 à 24 ans et de 502 de leurs enfants à partir de 8 ans.

Le deuxième volet de l'enquête consistait à interroger les médias. Une vingtaine de médias ont été interrogés sous forme d'entretiens semi-directifs par téléphone, on reviendra sur cette question toute à l'heure. Nous avons un échantillon composé de radios, de télévisions, de journaux et de sites Internet, tous ces médias étant à destination des jeunes.

Enfin, le troisième volet de l'enquête consistait à faire une interrogation auprès d'établissements scolaires. Nous avons deux logiques dans cette enquête : une logique de site. Nous avons donc sélectionné cinq sites assez divers (deux écoles primaires, un collège, deux lycées) dans des sites très urbanisés, d'autres moins urbanisés. Nous avons fait des entretiens de groupe avec des enseignants et d'autres professionnels de l'Education

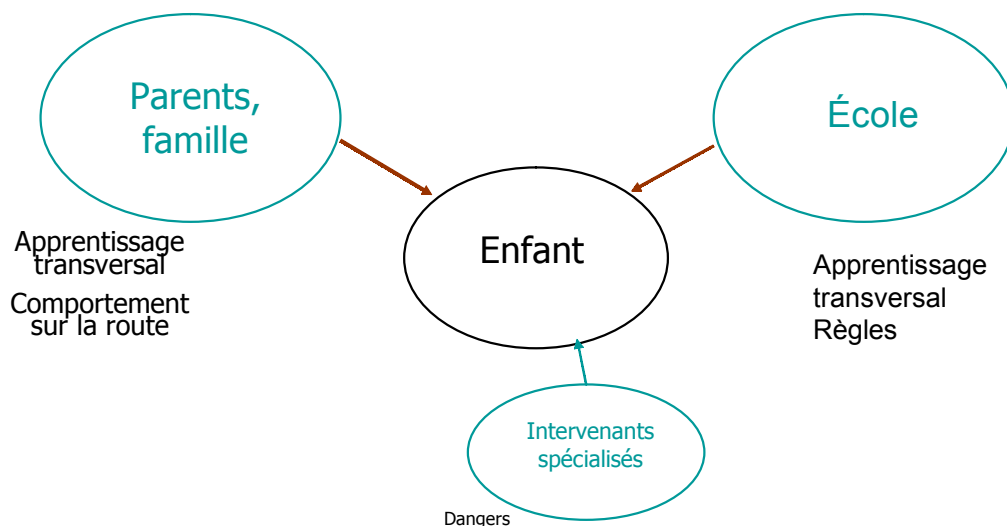
Nationale, ainsi que des entretiens complémentaires auprès de parents d'élèves et d'intervenants parascolaires en particulier. Dans un deuxième temps, nous avons mené un volet d'entretiens téléphoniques auprès de 30 enseignants.

Le choix de ces trois interlocuteurs a été justifié a posteriori par les interlocuteurs principaux que nous citent les enfants et leurs parents.

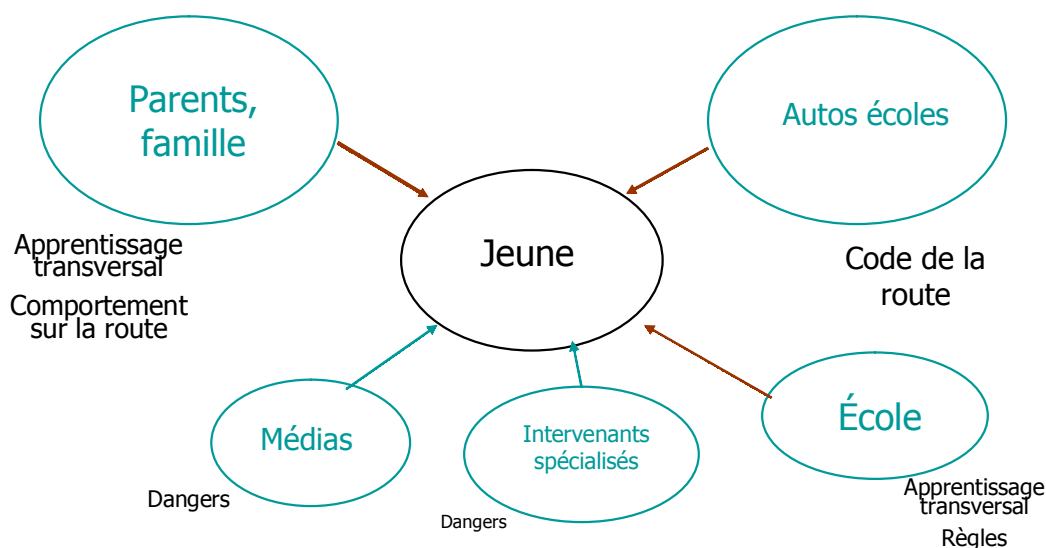
Les premiers interlocuteurs sont en effet les parents et la famille. Ils sont particulièrement influents sur des apprentissages transversaux, sur des choses assez générales concernant le risque routier, ainsi que sur le comportement à adopter sur la route. On reviendra sur cette notion.

Le deuxième interlocuteur des enfants est l'école, qui intervient elle aussi sur des apprentissages transversaux, mais aussi plus particulièrement sur des règles.

Et très loin derrière, vous avez auprès des enfants des interlocuteurs, nous avons trouvé un terme un peu générique d'intervenants spécialisés, que sont les associations de prévention routière ou les gendarmes qui interviennent plus particulièrement sur les dangers.

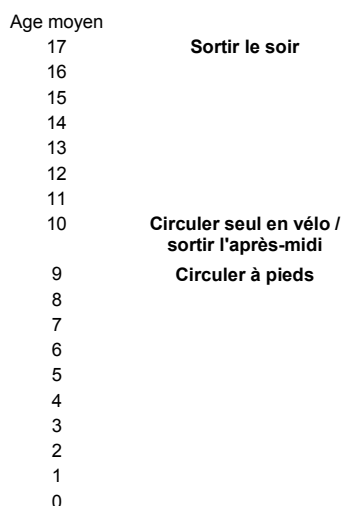


Si l'on regarde désormais les interlocuteurs des jeunes - alors j'appelle un jeune quelqu'un de plus de 14 ans et de moins de 24 ans dans mon échantillon - le premier interlocuteur est toujours les parents. En revanche, l'école prend la troisième place car l'auto-école prend très rapidement, en particulier après 16 ans, la deuxième position et intervient plus particulièrement, vous vous en doutez, sur le code de la route. Un interlocuteur qui apparaît aussi à partir de 14 ans : les médias (qui interviennent plus particulièrement sur la notion de danger).



Je vais vous présenter à présent le premier volet de cette enquête qui reprend les enseignements de l'étude que nous avons menée auprès des parents et des jeunes.

Le premier point consiste à étudier l'acquisition de l'autonomie. L'acquisition de l'autonomie cela veut dire à quel moment les enfants sont susceptibles de circuler seuls, puisque tout petits les enfants circulent avec leurs parents. A quel moment les enfants commencent à circuler seuls ?



Là vous avez un petit graphique qui vous indique les âges de 0 à 17 ans et l'âge moyen de passage de différentes étapes d'autonomie. Vous voyez donc que circuler à pied, en moyenne, les enfants le font vers l'âge de 9 ans, circuler seul en vélo et circuler l'après-midi vers l'âge de 10 ans et puis ensuite on a un grand trou jusqu'à l'âge de 17 ans, où les enfants ont le droit de sortir seuls le soir.

Concernant l'acquisition de l'autonomie, je pense que ce qu'il faut retenir, c'est que l'autonomie de transport est étroitement liée à l'autonomie d'autres facteurs dans la vie des enfants. Les parents ne donnent pas l'autorisation de sortir seul à pied, ils donnent l'autorisation d'aller au collège, ils donnent l'autorisation de sortir avec des copains l'après-midi. Elle s'établit donc par paliers, puisqu'elle s'établit en fonction de paliers d'autonomie que les enfants acquièrent. L'entrée au collège est en particulier un moment charnière, dans la mesure où l'enfant passe d'une école qui est généralement plus près de chez lui à un collège qui est généralement un peu plus éloigné.

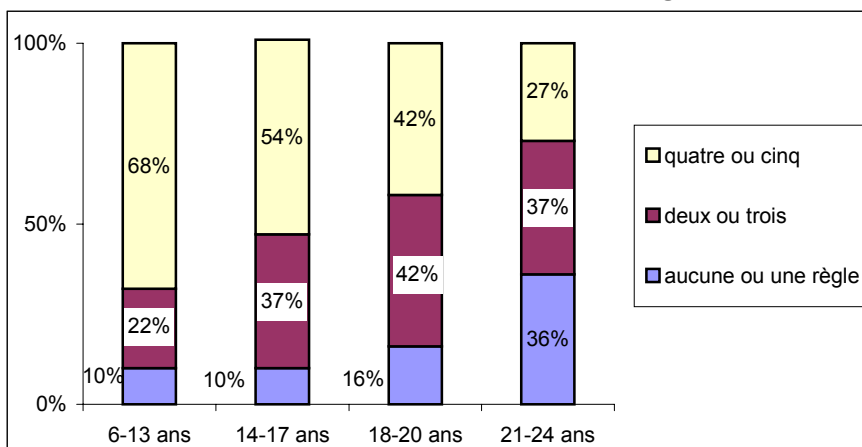
On remarque aussi cette notion de contrainte de déplacement par le fait que l'autonomie de déplacement est très différente dans le secteur rural et dans le secteur urbanisé, ce qui est légitimé par le fait que les modes de transports à disposition de enfants sont très différents.

Enfin, un facteur influant est le sexe de l'enfant. Les garçons sont généralement autonomes plus tôt, alors que les parents se rendent compte que les garçons, on en a largement parlé ce matin, prennent plus de risques, probablement parce que la demande et la pression des garçons est plus forte.

Un tout petit point sur la conduite accompagnée, car on en a abondamment discuté ce matin. On avait un peu plus d'1/3 de notre échantillon qui était en conduite accompagnée. (Je vous rappelle que notre échantillon est représentatif d'enfants au domicile de leurs parents et non pas de l'ensemble des enfants ou des jeunes). La conduite accompagnée est plus fréquente en milieu rural, plus fréquente parmi les garçons et on constate que le comportement des enfants qui ont pratiqué la conduite accompagnée ne diffère pas de ceux qui ont passé leur permis de conduire directement, ce qui conforte un petit peu les éléments que l'on avait pu voir ce matin.

Cette autonomie progressive des enfants s'accompagne de ce que nous avons nommé une « supervision » parentale, c'est-à-dire un ensemble de règles, de conditions, qu'imposent les parents à leurs enfants pour leur permettre de circuler de plus en plus librement et de plus en plus seul. 88% des parents imposent des conditions à l'autonomie.

Nombre de règles jugées très importantes par les parents au moment de l'accès à l'autonomie selon l'âge de l'enfant



Vous voyez ce niveau de supervision sur le graphique qui indique le nombre de règles édictées. Bien entendu, ce niveau de supervision, que l'on peut mesurer par le nombre de règles qui sont édictées, diminue avec l'âge, ce qui ne vous étonnera pas. Mais il est toujours à un niveau très élevé. Il est plus important pour les filles, il est aussi plus important pour les parents qui estiment que l'éducation routière est un élément prioritaire des différentes valeurs qu'ils transmettent à leurs enfants et qui estiment que sur la route le plus grand danger provient des autres. Les jeunes ressentent très fortement les règles qui leur

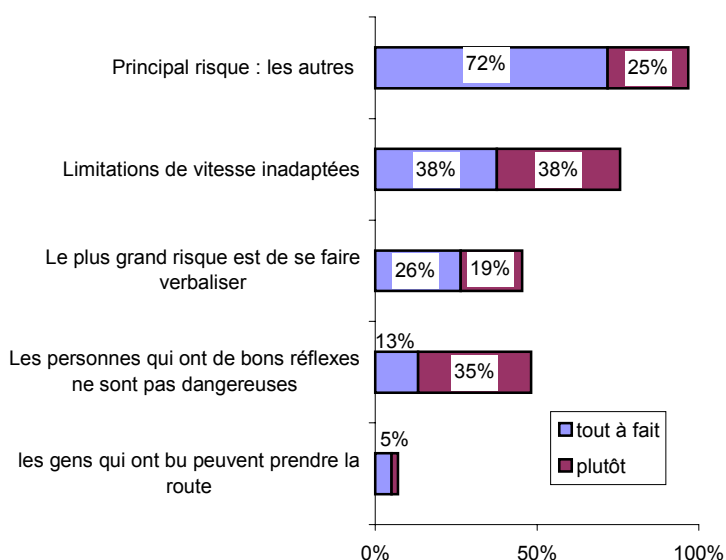
sont imposées, et je dirais même plus fortement que les parents, quand on compare les réponses des parents à celles des jeunes. Les enfants citent encore plus de conditions qui leur sont imposées. Enfin, je voulais souligner le fait que cette notion de supervision, ce contrôle parental, ne se fait pas dans un climat de méfiance, c'est-à-dire que la supervision est vraiment une forme d'accompagnement à l'autonomisation et non pas un indicateur de méfiance des parents vis-à-vis du comportement de leur enfant.

Les règles très importantes selon les parents	Ensemble
Respecter le code de la route	90%
Prévenir de ce qu'il fait	77%
Indiquer ses horaires	71%
Suivre un chemin déterminé	51%
Être avec d'autres enfants	22%
Être seul	21%

Juste un petit point sur le type de règles qui sont jugées très importantes par les parents : respecter le code de la route de façon majoritaire (90%). Ceci dit, on ne sait pas ce qu'il y a derrière ce respect du code de la route et probablement les pratiques sont très différentes d'une famille à l'autre sur les règles précises de ce code de la route qui sont imposées. Le deuxième point qui est particulièrement important, c'est d'une façon générale prévenir de ce que l'enfant fait, de l'endroit, des autres enfants avec lequel l'enfant est, de l'heure de retour, etc. Le troisième point est de suivre un chemin déterminé, qui est plus particulièrement imposé aux enfants petits. Alors, il y a aussi un point qui fait un peu débat, c'est être avec d'autres enfants. Etre avec d'autres enfants, pour certaines familles, est un critère positif, puisque l'enfant accompagné pourra faire des choix peut-être plus pertinents, si jamais choix il y a à faire sur la route. Pour d'autres parents, c'est au contraire quelque chose de négatif, puisque l'enfant risque d'être influencé de façon pas forcément positive par ses pairs.

Si on se penche désormais sur la façon de concevoir le risque routier (vu par les parents), on constate une chose qui est très importante, c'est que le risque routier provient d'abord des autres. Il est externalisé, un parent nous a dit « le danger c'est les autres ». Les parents considèrent donc pour eux-mêmes comme pour leurs enfants que le danger est issu de défauts de conduite, d'imprudences, etc. que font les autres conducteurs. Cette opinion est partagée par les parents des enfants et des jeunes. On parlait toute à l'heure de la valorisation de sa propre conduite, on remarque que dans cette enquête ce facteur est très important.

Les opinions des parents sur les dangers



Je voulais aussi souligner dans ce graphique que d'autres éléments peuvent conduire à une externalisation du danger, que sont le fait que les parents considèrent assez souvent que les limitations de vitesse, et on y reviendra, sont parfois inadaptées et que le plus grand risque est de se faire verbaliser et non pas l'accident.

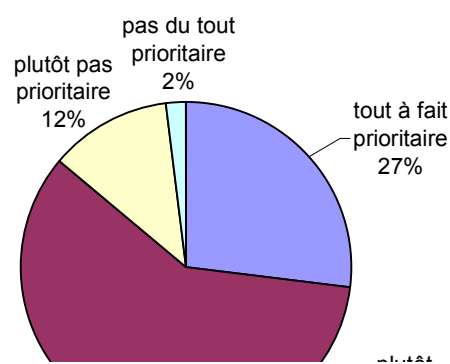
On a sollicité les parents sur le risque qui les inquiétait le plus vis-à-vis de leur enfant. Ce qui est intéressant à noter, c'est que le risque routier apparaît quasiment toujours au deuxième rang. Le deuxième rang c'est bien, en même temps on se rend compte que dans la pratique éducative, le premier risque est celui qui focalise réellement l'attention des parents. On remarque aussi que l'ordre des risques n'est pas du tout lié à la probabilité effective que l'enfant encoure face à ces risques. Je vous donne un exemple : pour les petits, le risque qui inquiète le plus les parents, et très largement devant, est le risque d'agression qui est un risque qui statistiquement n'est finalement pas très important. Pour les plus grands, le risque qui inquiète le plus les parents est la consommation de drogues et le risque routier n'apparaît enfin qu'au premier rang des préoccupations parentales qu'après l'âge de 18 ans. Il est plus important pour les garçons, ce qui manifeste en revanche ici de la clairvoyance par rapport au risque effectif.

Les risques qui inquiètent le plus les parents

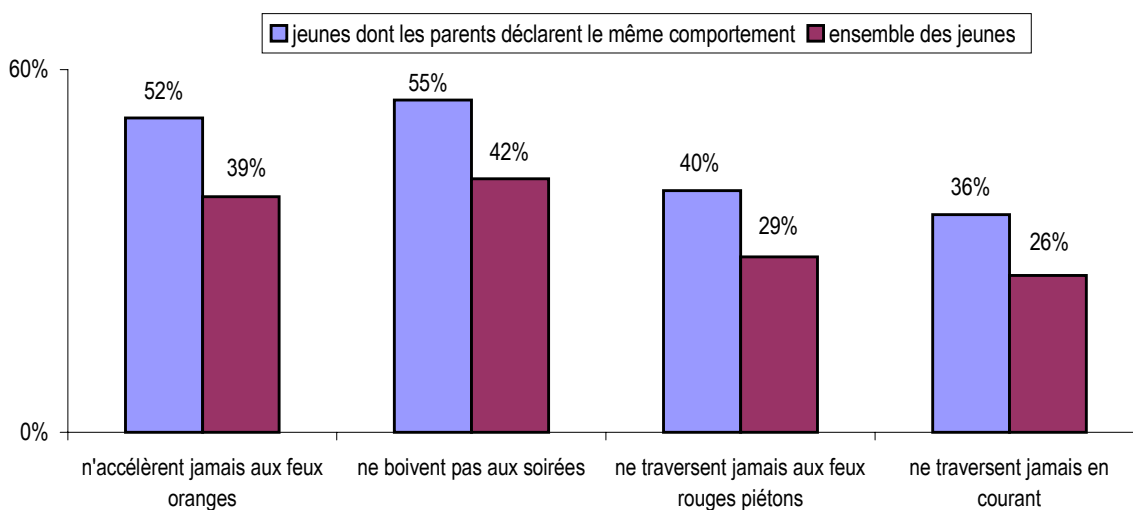
Risque qui inquiète le plus les parents	Moins de 8 ans	8-13 ans	14-17 ans	18 ans ou plus	Ensemble
Agression	40%	48%	22%	11%	31%
Accident de la route	28%	13%	22%	32%	26%
Alcool drogue	10%	16%	30%	25%	20%
Maladie grave	15%	14%	14%	13%	14%
Chômage, échec scolaire	6%	7%	6%	10%	7%
Dépression, suicide	1%	2%	6%	9%	4%

On a interrogé les parents afin de savoir si parmi l'ensemble des messages qu'ils souhaitent transmettre à leurs enfants, l'éducation routière était prioritaire. La part de camembert violette nous montre que ce risque apparaît plutôt prioritaire pour une grande majorité des parents. Cette importance du thème augmente avec l'âge de l'enfant et également lorsque le parent interrogé est une femme et en particulier lorsqu'il s'agit d'une femme peu infractionniste. Cet ensemble d'éléments ainsi qu'un certain nombre d'autres qui ressortent de l'enquête, montrent qu'il y a une certaine forme de culture globale de la sécurité routière dans les familles, qui fait que plus vous avez d'éléments positifs (un niveau d'infraction faible, un sentiment aigu du danger, etc.) et plus vous avez une chance que la sensibilité au risque routier soit forte dans l'éducation.

Par rapport à l'ensemble des messages que vous voulez transmettre à votre enfant, l'éducation routière est-elle



Nous avons ensuite essayé de comprendre les pratiques de transmission. D'une façon générale, les modalités de transmission des valeurs des parents sont essentiellement de deux types : l'exemple et l'explication. Plus de 80% des parents indiquent qu'ils transmettent leurs valeurs de ces deux manières, alors que la sanction et l'interdiction ne recueillent que 15% des suffrages parentaux. On va donc se pencher désormais sur chacune de ces modalités, l'exemple tout d'abord et l'explication ensuite.



Tout d'abord un graphique qui est assez parlant, puisqu'il montre l'impact de l'exemple parental. Sur la tranche la plus élevée vous avez à chaque fois les comportements des jeunes dont les parents déclarent les mêmes comportements et sur la tranche la plus faible le comportement de l'ensemble des jeunes. L'écart entre les deux nous indique tout simplement le poids de l'exemple parental. On constate que, sur un certain nombre de comportements infractionnistes que vous avez là, mais c'est valable pour tous, le fait que le parent commette au moins de temps en temps une infraction est un signe très influent sur le fait que le jeune reproduise ce comportement.

La valeur de cet exemple est bien appréhendée par les parents. On voyait dans le petit reportage que vous nous avez présenté que les enfants font des remarques à leurs parents et effectivement plus de la moitié font des remarques à leurs parents sur la vitesse, sur les imprudences qu'ils peuvent commettre. Et un tiers des parents change de comportement lorsque l'enfant est à côté d'eux. Ils changent tout particulièrement de comportement quand l'enfant est petit, et lorsque d'ordinaire ils commettent beaucoup d'infractions.

Ce contexte d'exemple parental est particulièrement important dans la mesure où rares sont les parents qui sont absolument non-infractionnistes. Nous en avons 5% dans notre échantillon, ce qui est donc faible. Les comportements qui sont les plus fréquents sont : le dépassement des limitations de vitesse qui concerne plus de deux tiers de notre échantillon et puis les comportements imprudents du type suivre de près le véhicule précédent ou accélérer au feu orange. Concernant les comportements infractionnistes, et cela confirme ce que je vous disais, leur hiérarchie est proche chez les parents et chez les jeunes. On

constate quelques petites différences : les jeunes commettent plus d'imprudences en vélo, en roller ou en skate (probablement parce qu'ils circulent plus facilement en skate que leurs parents), ils utilisent plus fréquemment le téléphone portable au volant et respectent moins les limitations d'alcool.

Sur le deuxième volet, « l'explication », nous avons essayé de comprendre comment et quand était abordé le risque routier. Ce risque est celui qui est abordé le plus précocement parmi les différents risques qui étaient proposés. C'est un risque qui est abordé très souvent et sous la forme de l'opportunité. On aborde donc le risque routier lorsque l'on est sur la route, lorsque l'on voit un reportage à la télévision qui concerne un accident, cela est donc toujours lié à un cas fortuit se passant au sein de la famille.

Les risques abordés avec l'enfant	ensemble
Accident de la route	92%
Agression	82%
Alcool drogue	70%
Maladie grave	65%
Chômage, échec scolaire	67%
Dépression, suicide	33%

Principaux sujets évoqués	ensemble
Imprudences des autres	38%
Panneaux, signalisation	29%
Limitations de vitesse	29%
Comportements à éviter à pied	29%
Comportements à éviter en voiture	28%
Alcool au volant	15%
Comportements à éviter en 2 roues	12%
De la ceinture	8%
Drogue au volant	5%
Téléphone portable	4%

Les thèmes abordés, et cela ne vous surprendra pas quand vous vous souviendrez que le danger vient des autres, portent essentiellement sur l'imprudence des autres. Ensuite, on voit apparaître des consignes de circulation qui deviennent de plus en plus précises quand l'enfant devient lui-même conducteur, où l'on voit apparaître des items plus précis comme ne pas conduire après avoir bu de l'alcool.

L'utilisation de supports de type livres, Internet, etc. est plutôt moins fréquente pour le thème de la sécurité routière que pour d'autres thèmes, comme par exemple la sexualité. On pense a priori que les parents se sentent plus compétents sur ce thème que sur d'autres thèmes de santé publique par exemple et que leur expérience de conducteur renforce ce sentiment de compétence qui les pousse à ne pas rechercher d'outils extérieurs.

En guise de conclusion je voulais évoquer une typologie que nous avons essayé d'établir sur la base des comportements parentaux, au regard de leur transmission du risque routier. Le thème est présent dans une très grande majorité de familles, sachant que l'importance du thème augmente avec l'âge de l'enfant et également avec les contraintes de l'environnement. Cependant, il y a une relégation assez fréquente du thème au second plan, et quand on voit effectivement les pratiques éducatives des familles, on se rend compte que cela peut être un thème qui rapidement passe vraiment à un plan assez secondaire. Un peu plus du quart des parents ne pratique en fait pas d'éducation sur ce thème, soit que le thème n'est pas du tout présent dans leurs sources d'intérêt, soit que bien qu'ils aient un intérêt pour le thème, ils n'ont pas de pratiques effectives de transmission. Cependant, parmi les

trois quarts des parents de notre échantillon qui ont des pratiques concernant l'éducation routière, on voit quatre modèles éducatifs :

- L'attente, qui concerne les enfants les plus petits et qui consiste à avoir un certain nombre d'idées, mais à ne pas encore les mettre en pratique.
- La modalité de l'exemple, qui consiste essentiellement à avoir un comportement irréprochable afin que l'enfant reproduise des comportements positifs et qui est une façon effectivement de transmettre, nous l'avons vu, des comportements de prudence.
- Une modalité qui fonctionne essentiellement sur le mode de la supervision et du partenariat et notamment le partenariat avec l'école, mais nous en parlerons toute à l'heure.
- Un dernier mode consiste à contrôler et à protéger ses enfants, grosso modo à ne pas les laisser faire ce qu'on estime qu'ils sont incapables de faire. Cette dernière modalité est celle qui réussit le moins dans la reproduction de comportements positifs.

Enfin, je voulais souligner quelque chose que j'ai déjà évoqué, c'est que l'une des entraves de la transmission du risque routier est le sentiment de compétence des parents qui les conduit à ne pas toujours rechercher à l'extérieur une aide dont ils estiment ne pas avoir besoin.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup et je précise que tous ces chiffres, toutes ces références sont dans le dossier du participant. Vous revenez toute à l'heure pour nous parler des enseignants.

Rémy Heitz, il y a une phrase que j'ai retenue dans cette étude c'est « le danger c'est les autres, le risque routier ne nous concerne pas nous, c'est forcément les autres ». C'est terrible quand des parents disent cela à leurs enfants.

Rémy Heitz :

Oui tout à fait. Je voudrais souligner tout l'intérêt que présente cette enquête du CREDOC qui montre et qui rappelle combien le rôle des parents est en effet absolument essentiel dans la transmission de normes, de valeurs. C'est quelque chose que l'on dit souvent, mais que l'on n'exploite peut-être pas suffisamment dans nos politiques de prévention. Alors, il y a bien sûr le bouc émissaire, l'insécurité routière c'est toujours les autres, mais ce que l'on voit bien aussi dans cette étude, c'est qu'on est encore marqué en matière de sécurité routière par le fatalisme. Une comparaison me venait à l'esprit, c'est celle avec l'entreprise, parce que dans l'entreprise aussi les enquêtes montrent souvent que le risque routier vient après des risques qui apparaissent en effet très impressionnants (le risque chimique, le risque électrique, différents risques industriels). Le risque routier vient souvent assez bas dans les préoccupations des chefs d'entreprise, alors que lorsque l'on regarde les chiffres, on sait qu'une très grande majorité des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation. Pour ce qui est de la famille, je pense que cette étude montre bien tout ce que l'on peut tirer dans cette interactivité entre parents et enfants, parce que les parents sont bien sûr des exemples, mais les enfants sont aussi des prescripteurs en matière de sécurité routière. Cela est d'ailleurs assez nouveau. Dans notre politique de sécurité routière, on « utilise » aujourd'hui, je n'aime pas ce terme, mais on utilise les enfants comme des sujets prescripteurs. Cet été par exemple, nous avons diffusé un Journal de Mickey à un million d'exemplaires, qui contenait bien sûr beaucoup de messages pour l'enfant futur

conducteur mais aussi beaucoup de messages pour le conducteur interpellé par ses enfants. D'ailleurs, l'enfant est aussi utilisé comme sujet passif. Hier, sur l'autoroute je voyais des panneaux à messages variables qui faisaient jouer un rôle à l'enfant, en interpellant en quelque sorte ses parents avec des messages que vous avez pu voir du type « papa et maman on vous aime ralentissez ». L'enfant comme potentielle victime de drames touchant les parents, est donc aussi un axe pour la sensibilisation des adultes. Je pense qu'il y a là beaucoup à rechercher, à trouver, dans ces liens familiaux. Ce matin on a beaucoup parlé de l'AAC, parfois en des termes un peu négatifs, mais ce qu'on ne mesure pas avec l'apprentissage anticipé de la conduite c'est l'effet tout à fait positif sur les accompagnateurs, la façon dont cela induit sûrement des évolutions de comportement chez les accompagnateurs et pas seulement sur les jeunes qui s'approprient à passer leur permis de conduire.

Bruce Toussaint :

On va voir dans quelques instants avec nos intervenants ce que l'on peut faire, ce que l'on doit faire. Mais d'abord, je voudrais écouter et donner la parole à Robert Rochefort qui analyse et scrute les comportements des Français depuis des années. Est-ce que dans cette étude, dans ce volet sur les parents, quelque chose vous a surpris ? Est-ce qu'il y a eu un moment où vous vous êtes dit je ne m'attendais pas à cela ?

Robert Rochefort :

Ce qui m'a le plus surpris, c'est que l'on retrouve derrière cette question de la sécurité routière et de l'éducation aux risques routiers toutes les problématiques de la transmission en général aujourd'hui. Toute à l'heure, Delphine parlait de la sexualité, et vraiment en regardant cette étude je me dis qu'on y est complètement. Je vous cite juste un exemple, cela a été dit dans le micro-trottoir qui est passé avant l'exposé des premiers résultats. Finalement, on n'est plus aujourd'hui dans un mode de transmission où on peut dire il y a une loi, il y a un code, apprenez-la par cœur et exécution ! La transmission ne fonctionne plus comme cela. Ce que l'on m'apprend dans cette étude, c'est que la transmission se fait surtout par l'expérience et par l'exemplarité, donc on est typiquement aujourd'hui dans une problématique qui concerne tous les secteurs de la vie. Comment substituer l'expérience pourrait-on dire à quelque chose qui est un savoir qui vient d'en haut. Le problème simplement c'est que, cela a été dit par les jeunes également, l'exemplarité est prise en défaut, c'est-à-dire que les enfants voient les parents qui ne respectent pas complètement le code de la route.

Bruce Toussaint :

5% de conducteurs se disent parfaits ai-je retenu.

Robert Rochefort :

Ce qui m'a fait un peu plus frissonner, c'est qu'un tiers des parents change de comportement quand ils ont leurs enfants. Allons un tout petit peu plus loin. Aujourd'hui - Rémy Heitz va avoir envie de me fusiller, mais c'est dans le cadre d'un colloque entre gens savants - respecter à 100% le code de la route est impossible. Quand vous arrivez par exemple à l'autoroute du sud à côté de la Porte d'Orléans et que vous voyez les écrans de limitation de vitesse, ils sont inapplicables. Je prends les cinq derniers kilomètres sur l'autoroute du sud, il n'y a pas une voiture qui l'applique et effectivement l'enfant voit son père agir comme cela. Cela est compliqué, parce qu'à partir du moment

où l'on est dans l'exemplarité pour la transmission, on doit aussi être totalement irréprochable dans ce que l'on impose aux gens, dans ce que l'on demande aux gens d'apprendre et de pouvoir transmettre.

L'autre élément qui m'a aussi frappé et c'est une vraie problématique : où sont les supports ? Il n'y a plus de supports pour l'enfant sur le code de la route. Monsieur Heitz nous disait avoir distribué plein de magazines pendant l'été et en même temps il explique qu'il est obligé de les diffuser via le Journal de Mickey, c'est-à-dire qu'on est obligé de passer par le ludique pour amener quelque chose qui est compliqué.

Bruce Toussaint :

C'est quand même la meilleure façon pour toucher des enfants. Si vous leur faites un cours magistral...

Robert Rochefort :

C'est compliqué. On va parler toute à l'heure de l'école et dans le débat aujourd'hui sur l'école, il y a un grand débat pour savoir s'il ne faut pas revenir aux valeurs fondamentales. Mais revenons aux parents : aujourd'hui quels sont les outils de la transmission ? En venant je me suis fait la réflexion : quand j'étais enfant, quels étaient les rapports que j'avais avec la voiture ? Et maintenant que je suis adulte quels sont les rapports que j'ai avec la voiture par rapport à mes propres enfants ? D'abord, quand j'étais enfant, j'ai 50 ans, comme beaucoup de gens de cet âge là, il n'y avait pas de voiture tout de suite chez moi. Mes parents n'avaient pas de voiture, mais j'avais une voiture à pédales, j'ai eu des Dinky Toys, ensuite le garage pour ranger les voitures et le jeu des 1 000 bornes. Et puis j'ai eu quand même un circuit 24. Quand je regarde mes enfants, depuis qu'ils sont tout petits, ils ont été habitués dans la voiture de leurs parents à faire tout cela. Ils ont vu leurs parents qui râlaient parce qu'il y avait des bouchons, parce que l'on n'allait pas assez vite sur l'autoroute, etc. Par contre, d'un point de vue ludique, ils n'ont plus de Dinky Toys, ils n'ont plus de petites voitures, mais ils ont eu un nombre absolument astronomique de simulateurs sur console vidéo ou sur ordinateur, pour faire les 24 heures du Mans chez eux, en allant extrêmement vite. C'est aussi cela la transmission. Alors, comment est-ce qu'on réfléchit par rapport à tout cela ? Voilà mes premières réflexions à partir de cette étude.

Bruce Toussaint :

Nous allons maintenant écouter Marie-Clémence Le Pape qui va nous parler de cette revue sur les pratiques de prévention des parents dans le monde. Qu'est-ce que l'on à apprendre des autres ? C'est tout l'objet de cette présentation.

Revue littéraire

« Stratégies parentales de prévention du risque : un bilan des recherches »

Marie-Clémence Le Pape

Doctorante en sociologie à l'OSC et à l'INRETS

Si l'influence de la famille a longtemps été laissée en marge des études sur le risque routier, des recherches sur ce thème commencent peu à peu à apparaître partout dans le monde. Cette communication se propose d'en recenser quelques unes et de présenter les résultats obtenus dans d'autres pays. Je ne présenterai donc pas ici la totalité des recherches menées sur le thème de la famille et du risque routier, mais je me concentrerai aujourd'hui sur la question suivante : les stratégies des parents pour prévenir leurs enfants du risque routier diminuent-elles le risque qu'ils soient impliqués dans un accident de la route ? Plus précisément, en quoi et comment cette intervention des parents permet-elle de réduire le nombre d'accidents comme le montre certaines études américaines ?

Dans cette communication j'insisterai sur quatre points :

- Premièrement, je montrerai comment et pourquoi un contrôle attentif des parents permet de diminuer le risque que leur enfant soit impliqué dans un accident de la route.
- Dans une deuxième partie, j'expliquerai toutefois que ce contrôle est différent pour les filles et pour les garçons.
- Puis, dans une troisième partie, je montrerai les limites de ces actions préventives.
- Enfin dans une quatrième partie, j'insisterai sur le fait que ce contrôle des parents doit s'adapter aux demandes d'autonomie des enfants et des adolescents.

Les actions préventives des parents pour protéger leurs enfants des dangers du monde dans lequel ils grandissent ne concernent pas uniquement le risque routier. L'étude menée en Ecosse montre que le risque routier n'est jamais l'inquiétude prioritaire des parents. Quand les enfants sont âgés de 7 à 13 ans, l'alcool et la prise de drogue sont leurs inquiétudes principales. Quand les enfants ont entre 14 et 18 ans, seuls 19% des parents pensent que le risque routier est le risque principal pour leurs enfants.

Même si le risque routier n'est pas la préoccupation principale des parents, une vigilance globale de ces derniers contribue toutefois à diminuer le fait qu'ils soient impliqués dans un accident de la route.

L'étude menée dans le Michigan montre que des enfants, dont les parents surveillent les sorties et les fréquentations par exemple, ont moins de chance d'être impliqués dans un accident de la route que ceux dont les parents n'exercent aucun contrôle.

De même, une recherche menée dans le Maryland montre que les jeunes qui ont déjà été impliqués dans un accident de la route ont 2,5 fois moins de chance de déclarer que leurs parents surveillent leurs activités que ceux qui n'ont jamais été impliqués dans un accident.

Cependant, une étude menée en 2001 aux Etats-Unis montre que la prévention du risque routier implique un certain nombre de règles spécifiques. Trois règles doivent en effet permettre aux parents de contrôler les activités de leurs enfants. Premièrement : « où vas-tu ? », c'est-à-dire quel type de trajet empruntes-tu ? Deuxièmement : « quand sors-tu ? », cette question revient à demander dans quelles conditions l'enfant ou le jeune circule. Troisièmement : « avec qui sors-tu ? », c'est-à-dire es-tu accompagné(e) par un ami ou par un adulte. Cette étude montre que les jeunes dont les parents leur posent au moins une de ces questions ont moins de chance de déclarer un comportement à risque que ceux dont les parents n'interviennent pas.

Ce contrôle est plus marqué chez les filles que chez les garçons. Deux études menées à plus de 15 ans d'intervalle (j'insiste sur ce 15 ans d'intervalle), insistent sur ce constat. Ce résultat ne peut que nous interpeller, surtout lorsque l'on sait que les garçons sont davantage impliqués dans des accidents graves que les filles.

Si un contrôle parental diminue le risque d'accident, des chercheurs américains se sont toutefois interrogés sur les limites de ces actions préventives. Selon ces chercheurs américains se pose tout d'abord le problème de la confiance. Dans quelle mesure la confiance des parents ne recouvre-t-elle pas un certain aveuglement quant à la réalité des pratiques de leurs enfants ? Le danger vient-il uniquement des autres ?

Deuxièmement, le contrôle n'est efficace que dans la mesure où les parents peuvent effectivement adapter leur vigilance au comportement de leur enfant. Or, un enfant qui n'a pas obéi à une règle fixée par ses parents aura plutôt tendance à vouloir cacher son comportement. Comment les parents peuvent-ils adapter leur contrôle alors même que leur source d'information est justement leur propre enfant ?

Troisièmement, il est possible que le parent n'ait pas été très clair ou très explicite dans la règle énoncée. Par exemple, une étude menée à la fois auprès de parents et de leurs enfants jeunes conducteurs, montre que si 63% de ces parents jugeaient avoir indiqué qui pouvait ou non conduire leur voiture, seuls 25% des jeunes reconnaissent en avoir été avertis. D'où la distinction proposée par ces chercheurs entre « parents given » et « parents received ».

Se pose pour finir le problème du relâchement de la supervision ou en d'autres termes quand les parents cessent-ils d'exercer un contrôle sur les activités de leurs enfants ? Ce point qui soulève de nombreuses questions n'a pas encore été très bien étudié par les chercheurs, voilà où en est actuellement la réflexion.

L'approche la plus classique consiste à prendre en compte le critère de l'âge. Aux Etats-Unis, 83% des adolescents de 15 ans indiquent avoir reçu des consignes de leurs parents concernant la conduite automobile, c'est seulement le cas de 69% des jeunes âgés de 18 ans.

Une autre approche consiste à prendre en considération le critère de l'expérience. Les parents relâchent-ils leur contrôle au fur et à mesure que l'année d'obtention du permis s'éloigne ?

D'autres chercheurs suggèrent aussi de tenir compte de la position d'ego dans son cycle de vie. Par exemple, un étudiant est-il soumis au même contrôle qu'un jeune travailleur ? Le fait d'habiter ou non chez ses parents est-il un critère important ?

Enfin, une sociologue française propose de s'interroger sur les conditions d'accès au véhicule. Un jeune qui dispose de son propre véhicule fait-il l'objet d'une même surveillance que celui qui emprunte la voiture de ses parents ?

J'espère avoir montré grâce à ce bilan que si les stratégies parentales de prévention du risque sont maintenant l'objet d'un peu plus d'attention de la part des chercheurs, de nombreuses questions subsistent. Pour moi, deux interrogations majeures restent encore irrésolues :

- D'une part, y a-t-il ou non une place spécifique du père et de la mère dans l'éducation au risque routier ?

- D'autre part, l'appartenance sociale est-elle ou non un facteur discriminant en ce qui concerne ces stratégies parentales de prévention du risque ?

Ci-après la liste des études utilisées, je vous remercie.



Pour en savoir plus

- Beck K., Shattuck T., Raleigh R., 2001a, "parental predictors of teen driving risk", *American Journal Health Behavior*, vol.25, n°1, p.10-20.
- Beck K., Shattuck T., Raleigh R., 2001b, "a comparison of teen perceptions on parental reports of influence of driving", *American Journal Health Behavior*, vol.25, n°4, p.376-387.
- Garabuau-Moussaoui I., 2000, « Roulez jeunesse, la voiture comme analyseur des relations parents/enfants », in *Objet social, objet banal, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Garabuau-Moussaoui I, Desjeux D. (dir.), Paris, L'Harmattan, p. 116 à 154.
- Hartos J., Eitel P., Simons-Morton B., 2002, "parenting practices and adolescent risky driving : a three-month prospective study", *Health Education and Behavior*, vol.29, n°2, p.194-206.
- Preusser D., Williams A., Lund A., 1985, "parental role in teenage driving", *Journal of Youth and Adolescence*, vol.14, n° 2, 73-84.
- 2004, *Parental Attitudes to Road Safety Education*, Scottish Executive Social Research.

Bruce Toussaint :

Merci pour les résultats de cette revue littéraire. On va demander maintenant à Jean-Pascal Assailly de venir au pupitre. Jean-Pascal qui était notre grand témoin de la matinée, va nous expliquer à présent s'il y a un lien entre la conduite des parents et la conduite des enfants.

Revue littéraire « La transmission intergénérationnelle

du comportement sur la route »

Jean-Pascal Assailly

Docteur en psychologie à l'INRETS

On s'était réparti le travail avec Marie-Clémence, qui s'occupait de la supervision et moi de la transmission. Je vais commencer par une image peut-être un peu poétique qui illustre à mon avis le mieux ce que sont les parents pour l'enfant. Les deux fonctions du parent : « le cerf-volant et le garde barrière ». Le cerf-volant : si votre fil est trop court il ne vole pas bien. Pour que le cerf-volant vole bien, il faut que le fil soit suffisamment long. C'est donc cela les parents et l'enfant, ni trop près, ni trop loin. Il y a beaucoup d'adolescents qui vont plonger dans le risque parce qu'ils ont été insécurisés, notamment dans l'histoire infantile où le fil est beaucoup trop court. C'est donc ce jeu entre le ni trop près ni trop loin, qui est un jeu essentiellement affectif et émotionnel, qui est très important. Et puis, le garde barrière, parce qu'entre 15 et 25 ans, bien plus que les médias ou même que les copains, la fonction de garde barrière des parents est fondamentale.

Il y a une petite littérature sur la transmission du comportement routier sur la route, analysant si les enfants conduisent comme les parents. C'est encore une petite littérature, pour l'instant j'ai trouvé cinq études. Mais en fait, il faut bien voir que cette petite littérature s'intègre dans un ensemble beaucoup plus vaste et que par contre, il y a une énorme littérature sur la transmission de l'alcoolisme ou de la toxicomanie des parents aux enfants par exemple, sur la transmission de la délinquance, sur la transmission de traits de personnalité comme la recherche de sensation, l'agressivité et cette fois cela se compte plutôt en centaines d'études. Vous voyez donc bien que notre objet a tellement de rapport avec l'alcool, le cannabis, le rapport à la loi, le respect des règles et l'agressivité, que cela met la puce à l'oreille. S'il y a tellement de transmission dans des domaines si proches des nôtres, c'est que cela vaut la peine de s'y intéresser. Il y a sans doute des ressemblances entre les transmissions intergénérationnelles entre différents champs comme la délinquance, l'usage de substances psychoactives et la route, mais il peut aussi y avoir des différences. Ce n'est pas sûr que le comportement routier se transmette de la même façon qu'un comportement délinquant d'un autre type. Quand on lit la littérature criminologique, on voit bien évidemment qu'il y a des taux différents de transmission selon le type de délit. Il n'y a pas exactement le même pourcentage de transmission entre le père et le fils selon le type de délit que l'on commet. On peut donc penser que sur la route il y en ait aussi de ce type là.

Alors, je rappellerai déjà quelque chose de très général : qu'est ce qui se transmet des parents aux enfants ? Trois choses.

- Il y a d'une part bien sûr les facteurs génétiques, nos parents nous transmettent nos gènes qui vont influencer ce que l'on est.
- Ensuite, à l'intérieur de leur influence environnementale il y a deux types d'influence : il y a ce que l'on va appeler « l'influence partagée » qui va s'appliquer à tous les enfants de la même fratrie (par exemple, la misère d'une famille).

Par contre, quelque chose que l'on commence à apercevoir mieux aujourd'hui est ce que l'on appelle « les facteurs non partagés », c'est d'ailleurs une observation souvent assez intrigante. Vous avez des parents qui ont deux enfants, un garçon et une fille ou même deux garçons, et on se demande vraiment s'ils sont de la même famille, parce que c'est l'opposé et chacun est toujours confronté en se disant « non, ce n'est pas possible ils ont une proximité génétique, ils ont les mêmes parents, ils ont le même milieu social, la même éducation et ils sont l'opposé. Autant il y en a un

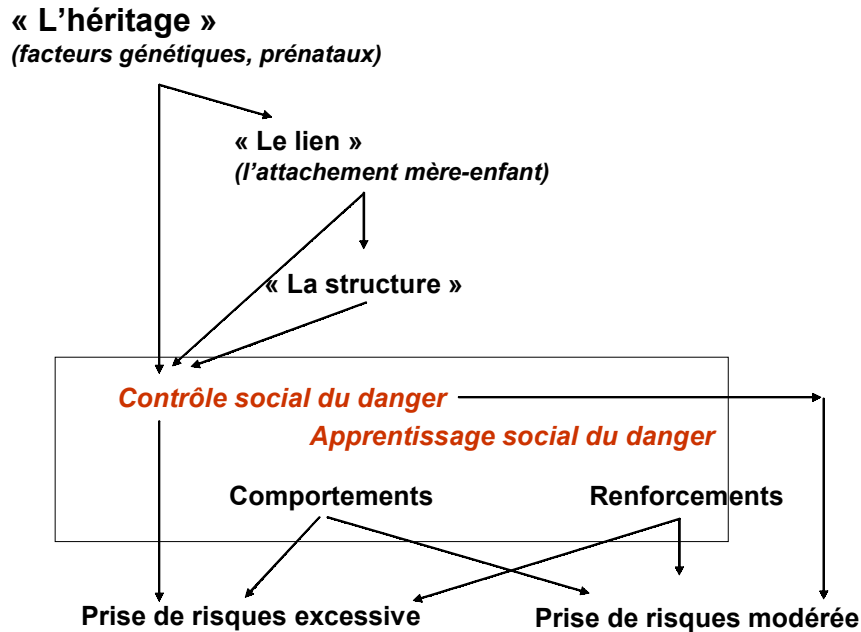
qui risque tout, autant l'autre est prudent. ». En fait, on n'élève pas du tout ses enfants de la même façon ! D'abord, on n'élève pas les filles comme les garçons, on n'élève pas les aînés comme les cadets et puis surtout cette thématique est bidirectionnelle, c'est-à-dire que les parents influencent l'enfant bien sûr, mais l'enfant influence aussi les parents. Par un certain nombre de traits qui lui sont propres, l'enfant va susciter des réponses parentales tout à fait différentes.

Ensuite, on a certain nombre de mécanismes qui peuvent jouer sur cette transmission.

On a bien vu effectivement les phénomènes d'imitation directe dans l'étude du CREDOC, sur le rôle de la supervision. Je rappelle que ce rôle de la supervision qui n'est ni le charybole de l'autoritarisme « fais ce que je te dis », ni le Scylla du laxisme « fais ce que tu veux », mais qui est la voie du milieu bouddhiste de l'autorité négociée « voici les règles et je vais t'expliquer pourquoi il vaudrait mieux que tu les respectes ». Cela n'est pas propre à la sécurité routière. Dans tous les domaines de développement de l'enfant, que ce soit la question de l'évolution vers les addictions, vers la délinquance ou vers les accidents de la route, on retrouve cette question d'une supervision négociée.

En dehors de ces phénomènes d'imitation, l'accident de la route peut se transmettre à l'intérieur d'un complexe plus global de comportement, ce n'est pas forcément une mauvaise habitude routière au volant comme on l'a vu, mais bien évidemment une configuration de traits qui peut être transmise à l'enfant.

Venons en maintenant à notre sujet. Vous avez une petite littérature, mais quand même très parlante. Ce qui frappe d'emblée, c'est l'écart entre la première étude qui est de 1970 et toutes les autres qui sont des années 2000. On voit donc bien que pendant trente ans, la recherche en sécurité routière ne s'est pas trop posée la question de l'influence des parents et cela montre que, parfois même les savants sont prisonniers de leur propre aveuglement. Je suis en train d'écrire un ouvrage sur ce thème là et je vais donc vous montrer à quel point c'est important les parents, avec tout ce qu'ils peuvent transmettre par différents mécanismes. J'ai déjà parlé des facteurs génétiques, les parents sont bien sûr la source de variation la plus importante, parce que ce sont ceux qui sont là le plus tôt, quand vous n'êtes encore qu'une cellule et qu'ils vous transmettent vos gènes. Si l'on prend l'exemple de l'environnement prénatal, ils sont encore là puisque par exemple si une mère continue à fumer pendant la grossesse, même si elle arrête après, ses enfants auront un facteur de risque très important de devenir eux-mêmes dépendants au tabac à l'adolescence. On sait maintenant qu'il y a des seuils d'imprégnation qui influencent la transmission dopaminergique dans le cerveau du fœtus. Ensuite, on aura bien sûr tout ce qui va se passer la première année entre l'enfant et la mère et notamment la sécurisation du lien qui aura des conséquences très fortes sur les enfants qui ont un lien insécure, c'est-à-dire qui ne se sentent pas assez en sécurité par la réponse de l'organisme maternel en cas de détresse. On a ensuite ce que j'appelle la « structure » qui va être toute l'évolution de la structure familiale au cours de l'enfance (les divorces, les décès, les déménagements, la façon dont le papa va jouer ou non son rôle) et puis ensuite, il y a ce dont on vient de parler, que l'on trouve plus entre 15 et 25 ans, à savoir les comportements et les renforcements des styles éducatifs.



On voit donc vraiment que les facteurs ne manquent pas et qu'à chaque moment de cette chronologie, depuis le moment où vous n'étiez qu'une cellule jusqu'à 25 ans où vous sortez un peu du sursis accidentel, on voit très clairement les facteurs de transmission. Concernant les facteurs, notamment sur des traits fortement liés aux prises de risques excessives, aux addictions comme la recherche de sensation, il y a une très forte corrélation sur les quatre dyades : père/fils, mère/fille, père/fille, mère/fils. On a des corrélations sur le trait de personnalité inverse, c'est ce que l'on va appeler la résistance aux effets de la sensation. Il y a une très belle étude qui a été présentée à Glasgow au dernier congrès sur l'alcool et les drogues qui montrait qu'au sein de toute la population des infractionnistes alcool (on ne parle donc que des infractionnistes alcool ici), ceux qui avaient une histoire familiale d'alcoolisme étaient beaucoup plus durs à traiter et avaient des taux de récurrence beaucoup plus importants, même après réhabilitation. On voit donc que du génétique au prénatal il y a sûrement des phénomènes très forts.

Toutes ces études génétiques du comportement nous montrent parfois des effets qui ne sont pas dans le génétique. Par exemple, ce que j'appellerai l'appariement sélectif ou l'endogamie, c'est-à-dire qu'on va souvent retrouver des cooccurrences très fortes entre le père et la mère, qui pourtant n'ont aucune proximité génétique, puisque c'est simplement le mari et la femme. On est donc plutôt sur le « qui se ressemble s'assemble » et on a une forte intercorrélation entre mari et femme, que ce soit sur la dépendance, sur la délinquance ou même sur l'accidentologie sur la route. C'est un effet purement de type environnemental. Il y a des études qui montrent très bien les quelques différences de transmission selon la dyade.

Corrélations du trait de recherche de sensations entre différents membres d'une famille Bratko et al. (2003)

	RDA	RE	DES	SUS	ST
Père-fils	.38**	.24	.24	.17	.28
Père-fille	.14	.30**	.37**	.17	.36**
Père-descendants	.25**	.26**	.27**	.18	.36**
Mère-fils	.18	.01	.08	.23	.14
Mère-fille	.09	.26**	.34**	.04	.17
Mère-descendants	.02	.15	.24**	.11	.16
Fils-moyenne des parents	.40**	.21	.29	.22	.25
Fille-moyenne des parents	.11	.30**	.40**	.14	.34**
Descendants-moyenne des Parents	.24*	.25**	.32**	.19	.31**
Père-mère	.15	.26**	.46**	.31**	.44**

Légende :

** = corrélations très significatives

RDA = recherche de danger et d'aventure

RE = recherche d'expériences

DES = désinhibition

SUS = susceptibilité à l'ennui

ST = score total

Sur les recherches de sensation on voit bien que la filière père-fils et la filière mère-fille marchent le mieux, c'est-à-dire que le parent du même sexe aurait plus d'influence sur la transmission de certains traits de personnalité.

Au-delà de ces traits de personnalité que l'on hérite de nos parents, vient ensuite tout simplement l'observation. Pendant 18 ans vous n'avez pas le droit de conduire, mais la banquette arrière est la première place de cinéma pour observer tout ce que votre parent fait. On a maintenant ces études qui montrent très clairement les phénomènes de transmission du style de conduite au sein des quatre dyades, c'est-à-dire les erreurs que l'on commet, les oublis, ne pas mettre son clignotant quand on doit tourner, choisir des mauvaises files quand on arrive à une intersection et bien sûr les infractions. On voit très bien des fortes corrélations sur les quatre dyades, sur les styles de conduite.

Relation forte pour les erreurs, pour les infractions, on peut donc penser que c'est un effet assez imitatif, assez fort, une imprégnation. Voir son père et sa mère commettre des infractions pendant 18 ans est un modèle d'influence fort. Par contre, si on distingue au sein des infractions, les infractions ordinaires (griller un feu rouge, ne pas respecter un stop) et les infractions plus agressives (les gens qui vont venir vous coller, les gens qui font des runs, qui font des queues de poisson, des infractions qui ont plus un lien avec l'agressivité), on voit bien que cela fait intervenir davantage la question des liens familiaux. Ce sont les enfants aux liens les plus perturbés qui commettent le plus ce type d'infractions agressives, ce qui pour tous les psychologues de l'enfant est un résultat assez compréhensible, car on sait bien que c'est essentiellement dans le lien mère-enfant que se passe toute la question de la

contention de la violence, des émotions négatives. Quand cela s'est mal passé, on a souvent des effets à long terme.

Sur la question de l'influence plus forte du père ou de la mère, il revient en général l'idée que le parent du même sexe a plus d'influence et souvent l'argument qui est invoqué par les chercheurs est le temps passé avec l'enfant. Les pères passent plus de temps avec leur fils, les mères plus avec leur fille, c'est pour cela que l'on a plus de transmission à l'intérieur du même sexe.

On a donc vu les styles de conduite, on va revenir maintenant sur les infractions et les accidents. Comme on l'a vu, la première étude, américaine, est très ancienne, car les Américains ont le même problème depuis trente ans. Là bas, on accède au volant très tôt, 14 ans, 15 ans, 16 ans. Il n'y a pas notre système d'auto-école, les gens se débrouillent à peu près tout seuls pour conduire et, bien sûr, puisque le surrisque des 15-25 est universel, ils y sont aussi confrontés. Les Américains se posent donc une question depuis trente ans : est-ce qu'il ne faudrait pas faire de l'éducation routière à l'école, au collège et à l'université pour essayer de faire diminuer ce surrisque, puisque les gens se débrouillent un peu trop par eux-mêmes ? Depuis trente ans, on a un certain nombre d'études évaluatives de l'éducation routière au collège et à l'université qui malheureusement se traduisent toujours par des conclusions très négatives : en disant que cela ne sert à rien, ils n'ont pas moins d'accident quand on leur a fait des séances d'éducation routière. Cela ne condamne absolument pas le principe d'éducation, c'est que peut-être ce qui a été fait dans ces collèges et ces universités, n'était pas suffisamment fondé scientifiquement et intéressant pour que cela ait un effet. En revanche, dès 1970, Carlson montre bien à partir des fichiers de la police qu'on a une corrélation entre les infractions du père et celles du fils, « tel père tel fils ». L'éducation aura donc du mal à contrer cela, car le déterminisme de l'infraction est essentiellement familial. Mais Carlson n'avait pas assez d'accident pour étudier la transmission intergénérationnelle de l'accident.

On a donc depuis quelques années des études sur l'accident qui sont très claires. Une étude américaine et une étude canadienne sur des grandes populations montrent très nettement que les parents qui ont des accidents donnent naissance à des enfants qui auront des accidents quand ils seront grands. Une autre filière d'ailleurs aussi intrigante, les parents qui commettent des infractions donnent naissance à des enfants qui commettront des infractions. Je pense notamment que l'étude qui va sortir en Colombie Britannique est très intéressante, puisqu'elle étudie le bilan des parents quatre ans avant l'obtention du permis et on suit l'enfant trois ans après qu'il ait le permis. On a donc vraiment l'effet longitudinal très clair de ce qu'aura été l'effet des parents avant le fait que l'enfant accède au volant.

Le Canada est un peu le paradis des chercheurs en sécurité routière, parce que c'est un peu comme si la FFSA était au Ministère de l'Intérieur. Au Canada, ce sont les assurances qui centralisent toutes les données sur les carrières de conducteurs totales de toute une famille, c'est-à-dire que l'on sait quand le père a passé le permis, toutes les infractions qu'il a commises et vous voyez dans ce tableau qu'il en commet plus que la mère.

	Pères	Mères	Total
Non respect d'une signalisation	1946	916	2862
Feu rouge	1444	662	2106
Stop	1358	741	2099
Feu orange	953	471	1424
Priorité	379	353	732
Ceinture	4696	1122	5818
Alcool	1134	114	1248
Défaut de permis ou d'assurance	1022	318	1340
Conduite sans permis	975	266	1241

Des choses assez évidentes apparaissent sur l'alcool par exemple : la différence entre le père et la mère est beaucoup plus importante, dix fois plus que sur la priorité, pour laquelle la mère est presque aussi mauvaise. Le Canada est donc vraiment le paradis des chercheurs en sécurité routière, je pense que quand j'aurai des petites ailes dans le dos c'est là que j'irai parce qu'on a toutes les informations sur la père, la mère, leurs infractions, leurs accidents et bien sûr les mêmes informations pour le fils et la fille ! On a ce regard dont nous demandons depuis longtemps au Ministère de l'Intérieur de notre pays de pouvoir bénéficier.

On voit bien un effet du type « résilience ». Il vaut mieux avoir un seul mauvais parent que deux. Quand il y en a un qui a beaucoup d'accidents, d'infractions, il vaut mieux que l'autre n'en ait pas, parce que l'on constate alors beaucoup moins d'effets négatifs. On est donc bien sur un effet que les généticiens du comportement diraient multiplicatif. Les enfants les plus à risque sont donc bien sûr ceux dont les deux parents sont mauvais conducteurs.

La montée en puissance de la mère, facteur d'optimisme pour la sécurité routière !

Lors de la phase d'apprentissage, lorsque vous aviez un passager adulte, le plus souvent qui était-ce ?

Mère 57%

Père 35%

Moniteur 4%

In Wilson, 2006

La dernière étude de Wilson en Colombie Britannique est intéressante parce qu'elle fait sortir de plus en plus l'influence de la mère, qui comme on l'a vu était souvent assez négligée. On a toujours pensé chez nous que ce qui est important c'est le père, parce que dans le temps les femmes ne conduisaient pas, que lors de déplacements en famille c'était toujours l'homme qui conduisait, donc forcément c'est lui qui imposait son modèle agressif, non respectueux des règles, etc. C'était forcément lui qui allait le plus peser sur la transmission. Aujourd'hui, avec les changements de la vie et surtout avec le divorce, l'enfant va avoir de plus en plus la mère comme conductrice pour ses trajets école, loisirs et même dans les phases de type conduite accompagnée, phase probatoire du permis, de l'accès graduel à la conduite, où la mère devient de plus en plus l'accompagnateur, et vous vous en doutez je me réjouis. Dans les nouvelles études, on voit donc surgir plus d'influence maternelle que paternelle sur le comportement du jeune, et cela c'est sans doute une raison d'espoir.

Pour conclure, maintenant que l'on a dit que les enfants conduisent comme les parents, cela pourrait effectivement non seulement désespérer La Prévention Routière mais aussi la Sécurité Routière. Il est clair qu'il y a des choses sur lesquelles on peut difficilement jouer, comme le biologique, la transmission génétique de la recherche de sensations, de l'agressivité, sorti effectivement des thérapies géniques ou des dépistages précoces, et on en est certainement pas là en sécurité routière. On n'en est pas au gène de l'accident de la route qu'on ne trouvera sans doute jamais. Pour autant, un dépistage précoce des situations familiales à risque ne serait peut-être pas inutile quand on voit les ravages que cela produit parfois. En revanche, sans aller jusqu'aux influences précoces qui ont lieu avant la naissance ou juste dans la première année de la vie qui est extrêmement importante, on va voir tout ce qui est plutôt aspect « imitation de comportement », sur lesquels on peut effectivement jouer dans le sens où, et je rejoins ce que disait Rémy Heitz, les nouvelles innovations pédagogiques (la conduite accompagnée, le permis probatoire, l'accès graduel à la conduite aux Etats-Unis et au Canada) redonnent effectivement beaucoup d'importance aux parents. Lors de la conduite accompagnée où les parents sont des modèles, ils peuvent peut-être bénéficier d'un effet positif de cette nouvelle expérience, tandis que dans le permis probatoire ils ont toute la responsabilité de la supervision, du contrôle des règles qui sont imposées pendant ces deux premières années. C'est donc un peu comme une seconde chance qu'offre la conduite accompagnée, c'est pour cela que je suis assez d'accord avec votre idée. Faire sortir les parents du « ne fais pas ce que je fais, fais ce que je dis », parce que c'est très clair que l'enfant pendant 18 ans a très bien vu ce que l'on faisait. L'enfant peut en effet améliorer le comportement des parents dans le sens où effectivement on voit bien que leurs mauvaises habitudes sont tout autant imitées que les bonnes. J'ai beaucoup parlé accidents et infractions, mais il est clair que cela veut dire aussi que c'est en miroir, c'est-à-dire que les parents qui conduisent bien protègent aussi l'enfant, parce qu'ils lui transmettent des modèles positifs, qui sont aussi en synergie quand le père et la mère sont en concordance.

On peut effectivement espérer qu'il y aura cette phase de seconde chance et d'amélioration du comportement parental, mais il ne faut pas pousser trop loin non plus dans la « parentification » de l'enfant. On ne peut pas faire porter à l'enfant le poids de la responsabilité de la prévention.



Pour en savoir plus

- Bianchi, A., Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behaviour : parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655-659.
- Bratko, D., Butkovic, A. (2003). Family study of sensation seeking, *Personality and Individual differences*, 35, 1559-1570.
- Carlson, W.L., Klein, D. (1970). Familiar vs. institutional socialization of the young traffic offender. *Journal of Safety Research*, 2, 12-25.

Bruce Toussaint :

Merci à Jean-Pascal Assailly pour cette présentation. Rémy Heitz, Jean-Pascal n'a pas été jusqu'à évoquer un gène de l'accident, mais presque. Qu'est-ce que cette étude vous inspire ? Ces résultats sont étonnants quand même.

Rémy Heitz :

C'est tout à fait important et intéressant ; d'ailleurs comme magistrat j'ai eu à connaître des analyses qui arrivaient aux mêmes conclusions pour la délinquance générale. Il ne faut pas non plus tomber dans une forme de fatalisme, et se dire finalement qu'il y a un déterminisme, que les enfants de chauffards resteront des chauffards. Je crois beaucoup à la règle et je pense finalement que l'on transmet bien une règle qu'on a bien intégrée. Je prends un exemple simple, celui de la ceinture de sécurité. Aujourd'hui, qui conteste l'usage de la ceinture de sécurité ? Pas ceux qui ont appris à conduire en bouclant leur ceinture de sécurité. Je reçois encore quelques courriers qui m'expliquent que la ceinture de sécurité, c'est très dangereux et qu'elle a beaucoup d'effets négatifs, mais je peux vous assurer qu'ils sont d'une classe d'âge que j'identifie assez vite dans leur courrier. Je pense que l'évolution sur la règle sera très positive et que par exemple la génération des enfants qui auront connu le contrôle automatique sur la vitesse aura une représentation de la puissance, de la vitesse, très différente de celle que nous pouvons nous-même avoir aujourd'hui.

Cela sera beaucoup mieux dans vingt ans et je pense qu'il y a de vrais motifs d'espoir. Regardez en trois ans ce qui s'est passé. On est passé de près de 8 000 tués sur la route à près de 5 000 tués, parce qu'on a mieux fait respecter les règles essentielles et on a encore beaucoup à attendre d'un respect plus stricte des règles, beaucoup d'experts ici présents le confirmeront. Il a peut-être certains endroits où il peut y avoir des incohérences, et où il y aura peut-être toujours des petites marges, mais dans l'ensemble, avec un respect plus scrupuleux des règles on peut encore sauver des centaines et des centaines de vies humaines et je suis moi-même persuadé qu'un jeune qui n'a pas forcément eu un bon exemple dans sa vie peut, en étant bien formé au permis de conduire, en recevant des messages clairs de la part des pouvoirs publics et des messages clairs en cas d'infraction également, corriger son comportement. On peut donc très bien contrebalancer cette tendance lourde et il faut la prendre en considération dans cette transmission génétique.

Bruce Toussaint :

Alors nous allons écouter maintenant Monsieur Michael McDonnell, directeur du Scottish Road Safety Campaign en Ecosse. Vous aussi, vous avez réalisé une enquête sur le rôle des parents dans le risque routier. Quelles ont été vos conclusions ?

Michael McDonnell

Directeur du Scottish Road Safety Campaign

Merci de m'avoir offert l'opportunité de venir m'exprimer ici cet après-midi. Je vais vous dire ce que furent les résultats de l'étude du Scottish Road Safety Campaign.

En dépit d'une décennie qui a été satisfaisante en matière de sécurité routière, l'Ecosse a été très affectée par le nombre d'enfants victimes d'accidents comparé au reste du Royaume Uni. Par conséquent, les autorités écossaises se sont engagées à tenter d'atteindre l'objectif du gouvernement britannique, qui consiste à réduire le nombre d'enfants blessés dans des accidents de la route de 50 % d'ici 2010. La bonne nouvelle est que l'année dernière, nous avons atteint cet objectif en obtenant une réduction de 55 % par rapport aux statistiques de la période de référence 1994-1998. Je suppose que ce sont les mauvais comportements qui font que chaque jour au moins un enfant est sérieusement blessé sur la route en Ecosse. Les autorités écossaises se sont engagées dans un travail en partenariat en croyant à leur succès a pu être atteint par une collaboration en bonne intelligence entre les trois « E », comme nous les désignons, l'éducation, l'infrastructure et les contrôles.

La promotion de l'éducation routière est un élément clé de la stratégie de sécurité routière des autorités, et le développement de meilleures capacités d'usagers de la route chez les jeunes est vitale à son succès. Il y a plusieurs partenaires clés et nous croyons que la position la plus importante dans cette liste est celle des parents. Conscientes de ce fait, les autorités écossaises ont été sollicitées pour entreprendre une étude sur les attitudes à l'égard de l'éducation routière qui a déjà été évoquée aujourd'hui. En outre, par une revue de la littérature, la recherche a cherché à atteindre des buts spécifiques. Premièrement, mesurer la compréhension des leçons de sécurité routière par les enfants. Deuxièmement, trouver quelles sont les préoccupations des parents à propos de la sécurité de leurs enfants sur la route. Troisièmement, explorer l'idée qu'ont les parents de la sécurité routière et les attitudes des enfants face à ces idées. Enfin, déterminer dans quelle mesure les parents s'impliqueront dans l'éducation routière et comment cela peut être facilité.

Ce rapport a identifié un besoin fondamental d'éduquer les parents eux-mêmes à la sécurité routière, particulièrement sur certains points clés

De quoi les enfants sont-ils effectivement capables ? Souvent, l'éducation routière augmente les connaissances sans accroître les capacités et cela crée une illusion de compétence. Nous avons donc des enfants qui peuvent parler du sujet mais qui ne sont pas nécessairement capable de le mettre en pratique. Ils possèdent le jargon, nous pouvons donc présumer qu'ils sont capables de se comporter en conséquence. Maintenant, nous savons que ce n'est pas le cas.

- « Que savent les parents eux-mêmes ? » « En quoi leur savoir est-il déficient ? », était un autre aspect clé de l'étude. Savent-ils ce que sont les messages clés en sécurité routière et lesquels transmettre à leurs enfants ?
- Enfin, comment les efforts des parents pourraient être le mieux complétés par ce qui se déroule dans le système scolaire. Comme dans votre étude, il est bon de savoir que la sécurité routière est perçue comme un des plus grands soucis à l'égard des

enfants parmi les risques de brutalités, l'alcool ou la drogue. Les parents croient qu'ils ont un rôle important à jouer, environ 67% se voient comme ayant la première responsabilité. En d'autres termes, deux tiers des parents pensent être les premiers éducateurs des enfants au risque routier. La plupart croient aussi que leurs enfants ont développé des capacités et une prise de conscience suffisante, une surestimation qui conduit souvent à une tragédie, et on a vu que ces capacités se détériorent lorsque les enfants grandissent ou lorsqu'ils sont avec des amis.

Les parents croient également que le rôle de l'école est de renforcer les messages clés de sécurité routière, mais peu de parents ont une connaissance de ce qui se déroule effectivement dans les écoles. Pour tous les enfants, le rôle de l'école est de faciliter le développement et le renforcement d'attitudes matures et responsables, qui amélioreront les comportements d'usagers de la route et prépareront les jeunes aux tâches de conduite.

Dans sa conclusion, le rapport met en évidence un certain nombre de recommandations clés.

Premièrement, nous devrions produire un simple dépliant avec les stratégies clés de sécurité routière, résumant ce qui a déjà été fait. Cela aidera à identifier des moyens avec lesquels les parents pourront le mieux soutenir les efforts d'éducation routière qui sont entrepris à l'école. Par conséquent, l'année dernière, le Scottish Road Safety Campaign a lancé un outil majeur appelé « Street sense », qui est désormais utilisé à travers toute l'Ecosse par les enseignants, mais qui encourage la participation des parents à ces travaux. En outre, les autorités écossaises ont récemment apporté un financement de trois ans à un programme intitulé « Kept craft », un projet de formation des enfants piétons destiné aux 5 à 7 ans, reposant sur les parents volontaires pour dispenser de l'éducation routière.

Il y a un autre aspect à ce problème, en relation avec les niveaux d'alphabétisation de ceux qui sont dans les zones défavorisées et les groupes ethniques minoritaires. Il est nécessaire de cibler certains groupes de parents dont les enfants ont plus de probabilité d'être impliqués dans un accident de la route. En Ecosse, les enfants piétons des plus basses catégories socio-économiques ont quatre fois plus de probabilité d'être tués que ceux qui appartiennent aux plus élevées. Et de plus en plus, les unités de sécurité routière dans toute l'Ecosse sont en train de se rendre compte de ce problème et de s'y attaquer au niveau local.

A un niveau politique plus large, le rapport conclut qu'il nous faut résoudre les inégalités qui exposent les enfants aux problèmes de sécurité routière. Il nous faut protéger par l'éducation, améliorer notre environnement collectif par la construction d'infrastructures plus sûres et renforcer la réglementation routière quand cela est nécessaire. En outre, nous devons améliorer l'accès aux services publics pour les familles et encourager le climat politique qui réduira la pauvreté.

A beaucoup d'égards, les résultats de notre étude sont proches de ceux présentés au début de cet atelier. On accorde aux enfants leur indépendance avant qu'ils ne la méritent. On accorde plus d'autonomie aux garçons qu'aux filles et souvent à un plus jeune âge. De la même manière également, les parents ne perçoivent pas un manque de qualification de la part de leurs enfants, mais plutôt le comportement des autres usagers de la route comme le plus grand risque. En terme de risque, l'insécurité routière figure dans les trois premières sources d'inquiétude avec les produits toxiques et la violence. Jusqu'à présent, en Ecosse, l'accident reste la plus importante cause simple de décès entre l'âge d'un an et de 39 ans. Les parents attachent une grande importance à l'éducation routière et savent que leur exemple personnel peut influencer sur le comportement de leurs enfants, ce qui est mis en lumière à la fois par l'étude présentée aujourd'hui et par celle réalisée par les autorités écossaises. Le rôle de l'école est complètement accepté dans les deux études et son utilité est hautement valorisée par les parents et les enfants interrogés. Finalement, les deux études s'accordent sur le fait de renforcer le lien entre les parents et l'école, afin que les

enfants développent des capacités, des attitudes et des comportements qui apporteront une base saine pour préserver leur sécurité sur la route le restant de leur vie.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup. Monsieur McDonnell sera avec nous aussi toute à l'heure pour nous parler d'une autre étude concernant les enseignants. On va demander maintenant à Marie-Madeleine Decorde de prendre la parole. Que vous inspirent tous ces résultats en tant qu'association Familles Rurales ?

Marie-Madeleine Decorde

Secrétaire nationale pour la sécurité routière, Familles Rurales

Tout d'abord, en tant que représentante du premier mouvement familial français, je suis tout à fait heureuse de participer à ce colloque où la dimension parentale dans l'éducation à la sécurité routière est reconnue et où on a pu voir au cours des interventions de cet après-midi le rôle majeur de l'exemplarité dans la famille. Pour notre mouvement Familles Rurales, la famille constitue le premier lieu d'éducation et d'épanouissement de l'enfant. Les valeurs que nous portons sont des valeurs de responsabilité et de solidarité. Deux valeurs essentielles pour pouvoir circuler en étant conscient des dangers que l'on prend soi-même, que l'on fait peser sur les autres. Tout ce que j'ai pu entendre, spécifiquement cet après-midi, en particulier les interventions de Monsieur Assailly puis de Monsieur McDonnell, me montre l'importance du rôle de la famille et je suis vraiment ravie que dans ce colloque on insiste là-dessus.

Un point évoqué également ce matin et qui me semble important, c'est cette autonomisation progressive et encadrée. Il apparaît dans l'enquête que les parents craignent beaucoup plus pour leurs filles que pour leurs garçons, et qu'ils ont plus peur de l'agression que du risque routier. Ce genre d'attitude parentale, aurait certainement à être modifié. On a parlé de l'influence déterminante de l'exemple parental par la transmission des valeurs, Rémy Heitz rappelait toute à l'heure le respect des règles, je pense qu'une des missions d'un mouvement comme le nôtre, est certainement d'avoir auprès des familles ce rôle de rappel de l'importance des règles dans l'éducation. Un enfant qui aura été éduqué au respect des règles et au respect de l'autre, à la responsabilisation, transposera cela de la même manière dans sa conduite sur la route, il le fera dans d'autres comportements qui pourraient être délictuels éventuellement.

Par ailleurs, l'importance de la spécificité du milieu rural, où les déplacements ne peuvent se faire malheureusement que de façon individuelle ou avec beaucoup de difficultés pour accéder à des transports en commun, a été soulevée.

Bruce Toussaint :

Il y a un besoin d'autonomie très tôt pour ces jeunes.

Marie-Madeleine Decorde :

Exactement. Nous avons développé dans nos actions (nous agissons auprès des différents publics), des actions notamment auprès des jeunes. Quelque chose qui n'apparaît pas du tout dans l'enquête, c'est justement le rôle que pourraient jouer les associations qui sont des lieux tiers, qui au moment de l'adolescence peuvent être justement des lieux tampon qui permettent aux jeunes d'être acteurs de leur propre prévention.

Bruce Toussaint :

Comme La Prévention Routière par exemple ?

Marie-Madeleine Decorde :

Exactement, ce n'était peut-être pas le thème et le lieu ici, mais je pense qu'il y a certainement un rôle important par rapport à cela. Je pense également que ce milieu associatif peut engager des partenariats avec l'école, parce qu'on demande beaucoup à l'école, on le verra dans la table ronde suivante. Il y a des intervenants extérieurs, La Prévention Routière en fait d'ailleurs partie et nous travaillons avec elle. Je pense que cela se passe justement bien quand il y a différents acteurs, parce qu'il y a une espèce de cohérence dans ce qui est proposé aux jeunes et l'important dans tout ce que vous avez soulevé aujourd'hui, c'est la cohérence. Quand des parents demandent à des jeunes de respecter des règles et qu'ils ne les respectent pas, on voit que cela ne fonctionne pas. Nous avons des exemples au plus haut niveau qui nous montrent des infractions, les gens ont du mal à suivre, à respecter les règles. Ce sont vraiment des points qui me sont donc apparus très importants.

Bruce Toussaint :

Et les deux-roues ?

Marie-Madeleine Decorde :

J'en viens justement à des points qui sont vraiment spécifiques de notre milieu rural. Les chiffres montrent que 75% des victimes sont des victimes locales, que 46% des victimes de 0 à 14 ans sont des cyclistes ou des piétons. Le mouvement à une revendication par rapport à l'importance de la prise en compte des cyclos, puisque les jeunes à partir de 14 ans vont se déplacer sur ce genre d'engin, que les parents n'ont parfois pas tout à fait conscience des risques que prennent leurs jeunes quand ils ont débridé les véhicules. Il y a une campagne de la DSCR à ce sujet et nous sommes vraiment acteurs à ses côtés contre le débridage des deux-roues.

Il faudrait également développer au niveau du Conseil National de Sécurité Routière une commission spécifique deux-roues, qui inclurait non seulement les motocyclistes, mais également les cyclistes, les cyclomotoristes et même les piétons.

Il y aurait également une réflexion à avoir sur le risque qui concerne en particulier les jeunes enfants dans la traversée des villages. Je pense qu'en France on n'a pas vraiment une politique de protection par rapport à ces lieux qui sont des lieux où beaucoup de jeunes se font faucher. Il y aurait une réflexion à avoir avec des moyens relativement simples, peut-être réduire tout simplement l'espace accordé aux voitures et donner davantage de place aux autres acteurs dans la circulation dans un village. Il y aurait certainement aussi à améliorer les marquages et tout ce qui concerne les infrastructures. On sait que dans le milieu rural on a parfois un petit peu de mal à avoir un entretien correct.

Et puis, un point évoqué à plusieurs reprises, très important me semble-t-il : la sensibilisation des parents et je terminerai là-dessus. On a parlé du retour de la maternité, je pense qu'il est très important de les sensibiliser au moment où ils ont « un bébé tout neuf ».

Bruce Toussaint :

Un bébé tout neuf ou une voiture toute neuve ?

Marie-Madeleine Decorde :

Un bébé tout neuf dans une voiture toute neuve pourquoi pas ! Il est important de faire prendre conscience aux parents de l'importance qu'a cet enfant pour eux, il faut dès ce moment les accompagner pour le respect des protections (siège bébé, etc.) de manière à ce que très vite ils enclenchent le système de la ceinture de sécurité avec le bébé, parce que les chiffres montrent qu'un certain nombre de bébés sont tués en voiture par éjection dans les premières années de leur vie. Je pense qu'il y a vraiment un travail à faire à ce niveau, nous sommes prêts à nouer des partenariats avec l'école, avec La Prévention Routière bien entendu, avec le Ministère, parce que nous pensons que notre rôle d'association est un rôle d'intermédiaire, de tiers. Nos 60 ans d'existence font que nous sommes des experts auprès de ces familles, nous avons donc une crédibilité, nous avons des acteurs de terrain (3 000 associations), 180 000 familles qui prennent leur carte et donc un moyen de les contacter. Il y a d'autres associations qui pourraient également le faire et il y en a qui le font, La Prévention Routière en est une, mais en tant que familiaux nous sommes très investis depuis longtemps, puisque nous avons commencé notre campagne en 2001 et non pas en 2002.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Madame Decorde pour ces propositions.

Marie-Madeleine Decorde :

J'aurais une autre proposition, c'est que la prochaine semaine de sécurité routière porte sur le thème « famille ou parents et sécurité routière », cela est un petit clin d'œil à Monsieur Rémy Heitz.

Rémy Heitz :

Tout à fait et je pense que ce qui vient d'être dit est très important. Ce matin j'ai entendu, lorsque Jean-Pascal Assailly a évoqué cette question de la sensibilisation dans les maternités, que cela a pu prêter un peu à interrogation ou à sourire, mais cela est très important quand on voit le nombre d'accidents tout à fait idiots avec par exemple des sièges enfants mal utilisés. Et puis, cela rappelle aussi que l'hécatombe des jeunes n'est pas que le fait des jeunes, sur les 1 500 jeunes tués dans ce pays sur 5 200 tués, nous évaluons à 35% le nombre de victimes passives. C'est énorme ! Il s'agit de jeunes passagers, de piétons renversés, c'est donc à prendre en considération et je rejoins tout à fait ce que vous venez de dire et je retiens aussi l'idée d'une semaine consacrée et dédiée à la famille. D'ailleurs, cette année nous traitons des petits trajets quotidiens lors de la semaine de la sécurité routière et ce sera donc l'occasion de parler des familles.

Bruce Toussaint :

Docteur Marcelli bonjour, vous êtes psychiatre et votre avis justement de médecin sur ce dossier nous intéresse.

Dr Daniel Marcelli

Professeur de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent

Je remercie La Prévention Routière de me donner l'occasion de m'exprimer et d'intervenir à deux niveaux, peut-être à partir de ce qui vient d'être dit dans une première partie et une deuxième partie sur un sujet qui m'intéresse qui est la répétition des accidents.

Pour ce qui concerne la première partie, je voudrai formuler trois remarques préliminaires. Le thème du colloque était quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route et j'ai souvent entendu parler « enfants », Monsieur Assailly a différencié lui l'enfant et l'adolescent. Je crois qu'il faut bien différencier la problématique de l'enfant de la problématique de l'adolescent. Toutes les enquêtes montrent que c'est autour de l'adolescence, en gros 13-14 ans, et chez les jeunes adultes de 23-24 ans que le problème de sécurité routière se pose de manière maximum. C'est à ces périodes que l'accidentologie a le plus de mal à réduire le nombre d'accident, puisque sur cette tranche d'âge il y a encore une augmentation, alors que dans tous les autres âges il y a une diminution. C'est donc qu'il y a quelque chose qui pose problème à ce moment et il faut bien différencier l'enfant et l'adolescent et je crois que je ne l'ai pas assez entendu dans la réflexion des personnes ici.

Le deuxième point que je trouve intéressant, c'est ce qui vient d'être dit sur l'importance du modèle parental. Alors, effectivement le psychiatre d'enfants et d'adolescents que je suis ne peut pas s'empêcher de se réjouir en se disant qu'enfin on reconnaît que les parents y sont pour quelque chose dans la manière dont les enfants se comportent et se conduisent. Ce qui est intéressant maintenant, ce n'est peut-être pas de reprendre ces vieilles lunes en disant « mais vous culpabilisez encore les parents ». Il faut trouver un langage différent, un langage optimiste, un langage qui est plus en conformité avec notre époque, mais je crois qu'il faut quand même dire aux enfants, aux parents, aux familles, combien les parents sont des modèles pour les enfants. D'abord, les parents sont les modèles qui sont principalement imités par leurs enfants et on verra au niveau des adolescents comment cet acquis du modèle de l'enfance va se dialectiser au cours de l'adolescence. Mais, si il n'y a pas ce fond de sauce de l'enfance et s'il n'y pas ce modèle de l'enfance, cela risque d'exploser à l'adolescence et c'est cette articulation qu'il faut énoncer. Quand un parent est plus observateur des règles qu'un autre, il est un facteur de résilience de ses enfants, et je crois qu'il y a là un message optimiste qui n'est plus dans le discours de la culpabilité, mais un discours d'efficacité.

Le troisième point qui apparaît est un point énorme, c'est la conduite différentielle en fonction du sexe. La conduite différentielle en fonction du sexe dans les deux sens : les parents ne se comportent pas de la même manière selon qu'ils ont un garçon ou une fille adolescent, et les garçons et les filles ne se comportent pas de la même manière lorsqu'ils sont au volant. Il y a peut-être à approfondir cette dimension, sachant que ce n'est pas forcément une dimension politiquement correcte, puisqu'on aboutit effectivement à une différenciation des comportements en fonction des sexes, ce qui dans une certaine optique de la société est inacceptable. On est donc effectivement sur des enjeux particulièrement délicats.

Je vais essayer brièvement de voir du côté des ados, du côté des parents et du côté du lien parent-ado. Il me semble important de bien comprendre deux choses dans la différence entre l'adolescent et l'enfant. L'enfant allait à son activité, à son sport, à sa poterie, à la danse et éventuellement il prenait son vélo ou le bus ou il allait à pied, il prenait son chemin que lui avaient montré ses parents et il ne se posait pas de question, il allait dans son chemin. L'adolescent, et c'est la différence avec un enfant, va se trouver un jour à un carrefour et se dire « mais cette route là, ce chemin là, cette rue où est-ce qu'elle va ? ». Il a envie de prendre la route inconnue, le chemin inconnu. Cette envie pour moi psychiatre de l'adolescent est consubstantielle à l'adolescence et fait partie de la santé psychique de l'adolescent. En même temps, en prenant un chemin inconnu l'adolescent prend un risque. Il faut donc qu'effectivement ce risque se déroule dans un contexte qui soit suffisamment sécuritaire pour que l'adolescent n'ait pas de risque, c'est cela l'enjeu. Ce n'est pas que l'adolescent ne prenne pas le chemin inconnu, vous avez compris que c'est une métaphore, mais quand il le fait qu'il le fasse d'une façon suffisamment sécuritaire. Comment peut-il le faire ? Il n'y a pas trente six mille solutions, l'adolescent en allant dans un chemin inconnu veut rompre avec ce que lui a dit de faire son père et sa mère. Et on vu que son père et sa mère veillent sur lui et cherchent à savoir où il va, quand il va, etc., toutes règles qu'il est nécessaire d'imposer à l'enfant et également à l'adolescent. Mais, l'adolescent lui va tenter de les contester. Il les contestera en gardant avec lui un sentiment de sécurité si dans son enfance il les a acquises. Si dans son enfance il ne les a pas acquises, quand il part il ne se soucie plus de rien. C'est donc dans le socle de l'enfance que le modèle parental est quelque chose d'essentiel. Parce qu'à l'adolescence il va y avoir quelque chose d'extrêmement important au niveau du système de valeur. L'enfant croit en ce qui est bien et ce qui est mal, il croit à un modèle. Ce que papa fait, c'est bien, etc. Il croit au bien et au mal. L'adolescent lui croit au vrai et au faux. Quand un parent dit à son adolescent « tu fais pas ça » alors qu'il le fait lui-même, rien n'est plus exhortant pour un adolescent. Cela est en lien avec le changement de valeur dans lequel évolue l'adolescent. Le changement de valeur, c'est le vrai et le faux, alors que l'enfant c'est le bien et le mal. Il y a quelque chose d'essentiel que l'adolescent doit entendre, et même si le parent ne respecte pas la règle, c'est ce que je dis régulièrement, ce que le parent doit essayer de transmettre c'est que même s'il ne respecte pas la règle, il y a pour lui une limite à laquelle il se contraint. Par exemple, un parent qui fume peut dire à son enfant : attention c'est dangereux de fumer, mais tu vois moi, j'ai été pris par la dépendance au tabac, mais quand tu es en ma présence, je m'interdis de fumer. Je m'interdis de fumer dans la cuisine quand tu es là. A ma dépendance, je me donne une règle impérative que je me contrais de respecter et là le parent d'un seul coup devient vrai et non pas factice. Transférez cela à la conduite routière : il est vrai que de temps en temps, je fais quelques infractions, mais quand tu es là je m'astreins scrupuleusement à respecter car j'ai le souci de ta vie. Ce souci de ta vie c'est, j'espère, ce que je te transmets et que quand tu partiras dans un chemin inconnu tu t'approprieras le souci de ta propre vie. Car c'est en fonction de la manière dont les parents se sont souciés de la vie de leur enfant, que quand l'adolescent s'en va, il pourra lui-même petit à petit être porteur de son propre souci de vie et de cette manière de se préserver. Voilà donc au niveau de l'adolescence. Concernant les parents, je viens d'en parler un petit peu au niveau des modèles, cela me paraît très important.

Au niveau ensuite de la différence des sexes garçon / fille, il me semble que l'on butte sur un roc extrêmement important et je trouve qu'un des problèmes des études sur les grands nombres, en particulier des études anglo-saxonnes, c'est qu'elles ne différencient pas assez les garçons et les filles. D'une manière générale, ce qu'il faut quand même savoir c'est que les filles font du mal à leur corps et les garçons agressent la société. Les filles font des tentatives de suicide, font des scarifications, font des troubles du comportement alimentaire, font des dépressions. Les garçons font des bagarres, font des vols, font des comportements délinquants et des accidents de voiture. Quand une fille va mal c'est contre elle, c'est à son corps qu'elle s'en prend. Quand un garçon va mal c'est à l'extérieur qu'il s'en prend d'une

certaine manière. Et on est là devant deux modèles tout à fait différents qui montrent les enjeux. Sur quoi cela bute-t-il ? Cela bute sur un paradoxe. On le voit bien, les parents donnent plus d'autonomie aux garçons alors qu'ils sont plus à risque. Qu'est-ce qu'il y a derrière cela ? Il y a l'illusion de la compétence dont parlait très bien Monsieur McDonnell toute à l'heure. Au fond, ce qu'on veut transmettre à un garçon, c'est l'illusion de la compétence, ce qu'on veut transmettre à une fille, c'est l'illusion de sa fragilité. Il faut donc effectivement garder la fille et laisser le garçon aller. On voit bien comment l'illusion de la compétence est quelque chose sur quoi on va buter au niveau de l'apprentissage des garçons, outre le fait que quand un garçon va mal, il a tendance à extérioriser son mal être sur l'environnement, par exemple à conduire comme un fou, etc.

Je voudrais terminer sur l'étude que j'ai essayé de conduire concernant les accidents à répétition. Je suis médecin, je suis psychiatre et je pense que la prévention primaire n'est pas du registre des médecins, mais de la société. En revanche, quand une population s'est montrée comme étant à risque, il est du devoir des médecins d'essayer de faire en sorte que cette population ne soit pas dans un surrisque. Alors, il y a différentes populations à risque, par exemple un jeune qui a fait une tentative de suicide, il n'est pas acceptable que ce jeune ne soit pas pris en charge pour éviter une récurrence. On sait que la récurrence concerne à peu près 35 à 40% des jeunes suicidaires. Il en va de même pour les jeunes qui ont un accident de circulation, un accident de deux-roues, un accident de mobylette, etc. Je pense qu'un jeune qui s'est montré lui-même comme étant à risque devrait faire l'objet d'une évaluation soignée de façon à ne pas répéter le risque, car on sait que la répétition d'accident est un des éléments extrêmement important, avec bien sûr une dimension d'escalade. J'ai donc conduit plusieurs études et la dernière, celle qui est actuellement en cours, a montré très clairement qu'à partir d'une échelle de conduite à risque d'accidents de l'adolescent, que la survenue d'un accident est très fortement corrélée à un certain nombre d'éléments, tels que la recherche de sensation, tels que des problématiques anxieuses, tels que des problématiques dépressives, tels que des tensions conflictuelles familiales, etc. Il y a un ensemble de facteurs qui font que l'accident n'est jamais une fatalité, ni un accident en terme événementiel. Dans tout accident, il y a une implacable logique sur laquelle il faudrait insister et communiquer. L'accident est une logique, ce n'est pas un accident. C'est la logique de quoi ? De ce que j'évoquais toute à l'heure au niveau de la dépression ou de l'anxiété. Prenons l'exemple de l'anxiété, les jeunes aiment bien se donner des sensations, un jeune qui va bien qui aime bien les sensations est normal et notre société doit lui permettre de faire en sorte qu'il se confronte à ces sensations. Un jeune qui va bien, lorsqu'il a envie d'avoir des sensations, va prendre sa mobylette ou son VTT et va aller faire de la mobylette ou du VTT dans un endroit approprié, le plus souvent en mettant son casque et ses genouillères. Un jeune qui est anxieux ou qui a des traits dépressifs, lorsqu'il va prendre des risques, il va les prendre à la grâce de Dieu, dans un lieu non approprié et évidemment dans ces cas le risque d'accident est majeur. On voit bien comment le profil psychique du jeune va le mettre en situation d'avoir ou non un accident, et bien entendu, ce jeune risque d'être dans une répétition d'accidents et d'escalade. Il me semble donc qu'il y a l'ensemble des éléments que l'on a vu et tout spécifiquement pour les jeunes qui ont eu des accidents, et c'est quand même une population considérable. Il faudrait insister sur une prévention secondaire, puisque ce sont des jeunes qui spontanément se sont montrés à risque, c'est-à-dire une prévention de la répétition des accidents.

Pour terminer, puisque Madame Decorde a parlé des familles rurales, je trouve que la manière dont les jeunes utilisent ou pas leur mobylette ou leur vélo, utilisent ou pas leurs instruments d'indépendance, est un excellent moyen de comprendre avec eux la manière dont ils souhaitent accéder à l'autonomie. Un certain nombre de jeunes souhaitent avoir un instrument d'autonomie, un deux-roues, et quand ils l'ont ils l'entretiennent normalement et en général ils s'en servent pour leur autonomie. Un certain nombre sont dans un lien paradoxal avec leurs parents et veulent un instrument merveilleux qu'ils passent leur temps à briquer, mais dont à la limite ils ne se servent pas, parce qu'ils ont peur de l'abîmer ou

alors s'arrangent pour qu'il soit toujours cassé ou toujours en panne pour toujours dépendre de leurs parents dans les véhicules. Il faut faire attention à ces deux catégories de jeunes, car ce sont souvent des jeunes à risque qui ont du mal à gérer leur propre autonomie.

Bruce Toussaint :

Merci beaucoup Daniel Marcelli pour cette présentation. On a pris un peu de retard mais on tient absolument à vous donner la parole aujourd'hui, je vous propose donc de poser quelques questions à nos intervenants et je vous demanderai encore une fois d'être le plus bref possible.

Questions de la salle

De la salle :

J'interviens plus en tant que parent que professionnelle. J'ai retenu beaucoup de choses très intéressantes dans ce qui vient de se dire. Je souhaiterais un peu attirer l'attention du public et celle de Monsieur Heitz sur le comportement des jeunes en deux-roues. Je suis à la fois automobiliste et motarde et donc je suis très sensibilisée à cette question et très investie dans le milieu de la moto. J'observe sur la route de nombreux comportements d'adolescents sur des scooters ou des motos qui font des acrobaties entre les voitures, je pense que vous en avez vu.

Rémy Heitz :

Oui, c'est une préoccupation majeure en effet, la part des conducteurs de deux-roues, quelle que soit d'ailleurs la classe d'âge concernée, dans le total des personnes tuées et blessées ne cesse d'augmenter. Nos réponses aujourd'hui sont de deux ordres : bien sûr la prévention, la sensibilisation et nous allons faire une opération très importante prochainement sur le débridage contre lequel nous souhaitons maintenant mobiliser beaucoup de moyens et également sur les règles. L'immatriculation des cyclomoteurs par exemple, qui est en place maintenant depuis 18 mois, commence aujourd'hui à porter ses fruits. Et nous voyons que sur les accidents de cyclomoteur nous avons une baisse des jeunes tués, nous voyons déjà cette baisse s'amorcer en 2004, cela est encourageant. La responsabilisation des jeunes et la volonté de bien faire respecter les règles par cette classe d'âge également, doivent donc pouvoir nous permettre d'améliorer une situation qui n'est aujourd'hui pas acceptable.

De la salle :

Je suis éducateur spécialisé, je poserai cette question : qu'est-ce que l'on peut attendre des parents pour qu'ils fassent une transmission exacte des valeurs quand eux-mêmes sont dans des situations de misère, de stress et de difficultés ?

Jean-Pascal Assailly :

Ce que l'on peut faire c'est la politique de la famille. Là encore, je serais tenté de dire et je pense que Familles Rurales sera d'accord avec moi, on n'a pas assez investi cela. Nous les

psys, on pose un peu comme cela des grandes règles, en disant faites attention, voilà ce qui se passe à six mois, faites attention, voilà ce qui se passe à 15 ans, parfois même on critique un peu les parents en disant qu'ils jouent trop la politique de l'autruche, qu'ils mettent la tête dans le sable en disant pourvu que cela tombe sur la tête du fils du voisin. Alors, c'est vrai qu'il ne suffit pas de charger comme cela les parents, parce que sinon, je suis bien d'accord avec vous, pour certains la barque est déjà bien trop pleine. Pour les familles dont vous parlez, il est très clair qu'il faut créer des postes budgétaires pour aider ces familles en détresse qui ne sont plus capables d'assurer notamment la gestion de la phase dangereuse des 15-20 ans.

Daniel Marcelli :

Je crois que votre question est une question très importante et la première chose à faire c'est de sortir d'un certain misérabilisme. Il faut leur dire : au fond vous avez encore une richesse, c'est d'être le modèle de vos enfants. Et cette richesse, même si vous êtes dans une société qui vous disqualifie, qui vous dévalorise, la manière dont vous vous comportez va montrer à vos enfants quelque chose. Dans toutes les enquêtes, les enfants des familles qui vont très mal et qui arrivent à s'en sortir, on retrouve toujours dans ces familles, une règle, qu'en général la mère plutôt que le père (hélas) a imposée et s'est imposée à elle-même de respecter. Et cette règle a construit les jeunes. Et donc la première chose, j'entends toute la dimension économique etc., mais je crois également que c'est de ne pas renoncer et d'insister sur leur valeur de modèle et la valeur du respect de la règle nécessaire pour eux et pour leurs enfants.

De la salle :

Nadine Poinot, association Marilou, j'ai été très intéressée par l'intervention de Monsieur Marcelli avec qui je partage complètement la proposition qu'il a faite, à savoir qu'il fallait intervenir auprès des récidivistes. J'ai été contactée toute à l'heure par une chargée de mission sécurité routière qui va mettre en place un module et je voulais souligner que nous, association Marilou, intervenons auprès de la PJJ (Protection Judiciaire de la Jeunesse), auprès de délinquants routiers, de primo délinquants et de récidivistes mineurs et que l'on peut faire ce travail nous en tant que victimes. Notre témoignage est très important. Je voulais dire aussi à l'éducateur spécialisé que vous pouvez dire à ces parents qui se plaignent d'être dans la misère qu'ils ont une grande chance, c'est d'avoir leurs enfants en vie.

Bruce Toussaint :

Merci pour ce témoignage. Je vous propose que l'on passe à la suite de notre après-midi et au rôle des enseignants. Je remercie tous les intervenants qui étaient là d'avoir participé à cette table ronde. Les enseignants, on en parle juste après ce micro-trottoir.

Micro-trottoir