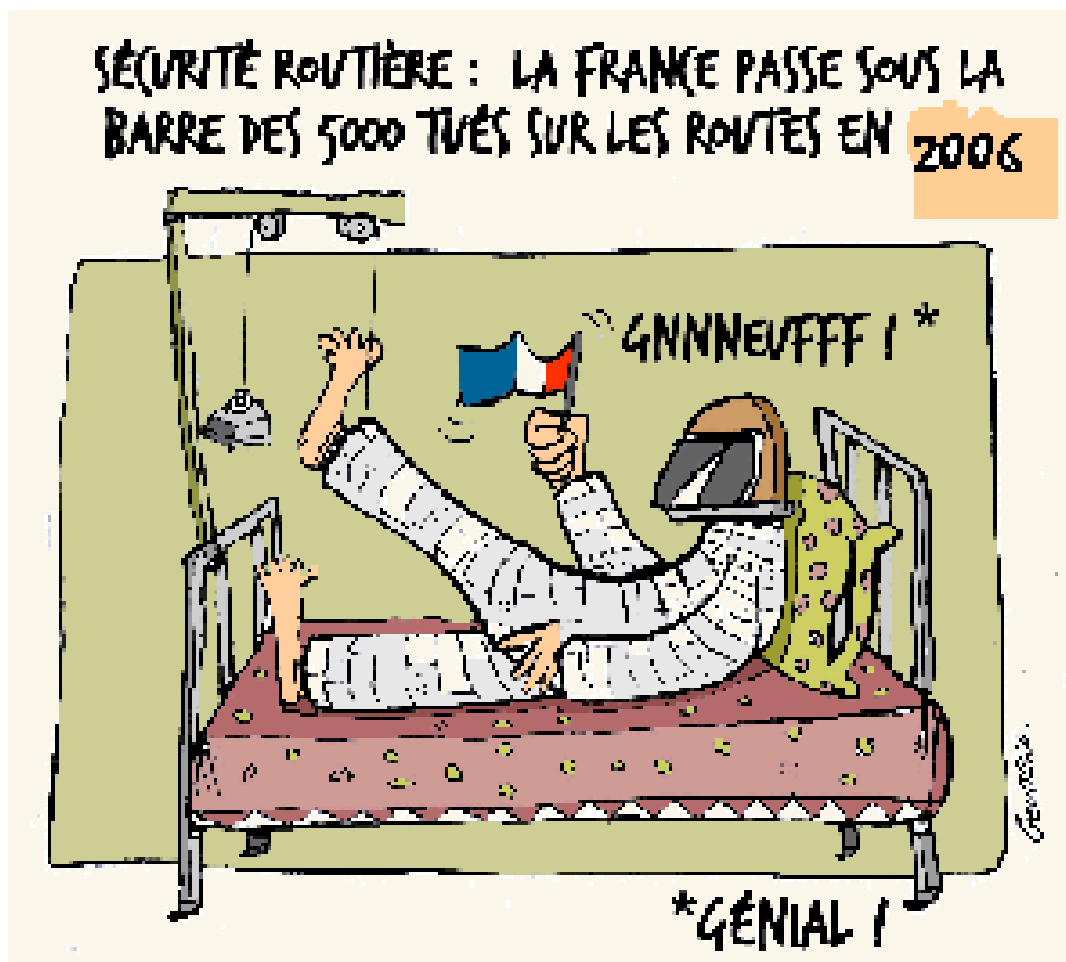


IUT d'Aix en Provence
Département HSE
Avenue Maurice Sandral
BP156
13708 LA CIOTAT cedex

SENSIBILISATION A LA SECURITE ROUTIERE AU LYCEE MEDITERRANEE



SOMMAIRE

Remerciements	5
Liste des abréviations	5
Introduction	6
I. Présentation	8
I.1 Notion de sensibilisation	8
I.2 Historique	10
I.3 Statistiques	12
I.3.1 Un bilan favorable de 1970 à nos jours	12
I.3.2 Bilan de l'année 2005 et du premier semestre 2006	12
a) Des progrès contrastés	
b) Les chiffres chez les jeunes	
II. Les acteurs de la sécurité routière	18
II.1 Le premier ministre	18
II.2 Les ministères	19
II.3 Les partenaires de la sécurité routière	20
II.3.1 Les associations	20
II.3.2 Les collectivités locales	20
II.3.3 Les assurances	21
II.3.4 Les auto-écoles	21
III. L'accidentologie en France	22

III.1 La diversité des usagers et les motivations de l'utilisateur	22
III.2 Les facteurs de risques	23
III.2.1 La vitesse	23
III.2.2 L'alcool	24
III.2.3 La drogue	26
IV. Transmissions du message de sensibilisation	28
IV.1 La perception du risque routier	28
IV.1.1 Agir sur l'utilisateur	29
IV.1.2 Formes du risque routier	30
a) L'inattention	
b) L'inconscience	
c) La frime	
IV.2 Importance des différents intervenants	32
IV.2.1 Le continuum éducatif	32
a) A l'école et au collège	
b) Le permis de conduire	
c) Après le permis de conduire	
d) L'expérience de la conduite	
IV.2.2 Importance des intervenants	35
a) Scolaires	
b) Parents	
c) Efficacité des intervenants externes	
IV.2.3 Rôle de l'école	38
a) Les obstacles	
b) Transmission du message	
Conclusion	41
Annexes	44

REMERCIEMENTS

Nous tenions à adresser nos remerciements aux personnes qui nous ont aidé et conseillé lors de l'élaboration de ce projet.

ABREVIATIONS

AAC : Apprentissage Anticipé de la Conduite
AXA : Grand groupe international d'origine française spécialisé dans l'assurance
BSR : Brevet de Sécurité Routière
CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CPE : Conseillers Principaux d'Education
CRS : Compagnie Républicaine de Sécurité
CSR : Centre d'Education Routière
DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
DR : Direction des Routes
DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
ENS : Evènement Non Souhaitable
FFSA : Fédération Française des Sociétés d'Assurances
GEMA : Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances
MACIF : Mutuelle Assurance des Commerçants et Industriels de France et des cadres et des salariés de l'Industrie et du Commerce
MAIF : Mutuelle d'assurance des instituteurs de France
MAAF : Mutuelle d'assurance des artisans de France
PDASR : Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière
SAMU : Service d'Aide Médicale Urgente
SMUR : Service Mobiles d'Urgence et de Ranimation

Introduction

L'étude dont ce projet tuteuré fait l'objet, propose l'analyse des risques routiers sur le territoire Français. Il permettra d'avoir une meilleure connaissance de ces dangers afin de proposer des solutions pour diminuer la probabilité et la gravité des accidents. Cette insécurité est reflétée par des chiffres marquants. On comprend alors toute l'importance d'une prise de conscience générale du problème et le besoin d'une réaction efficace. La sensibilisation à la sécurité routière passe par des chiffres alarmants, aggravés ou non par le type de déplacement.

Ainsi, la moto est, de loin le mode de déplacement le plus dangereux avec 16,6% de personnes tuées pour moins d'1% du trafic.

En tenant compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué lors d'un accident de moto est vingt fois plus élevé par rapport à un accident de voiture.

En ce qui concerne les accidents corporels, les voitures sont plus souvent responsables (48%) que les motos (31%), en revanche la proportion s'inverse pour les accidents mortels.

Trois quarts des personnes tuées le sont sur les routes nationales et départementales. Cela se traduit par le volume important du trafic sur ces routes de campagne, réparti sur un kilométrage considérable. La faible densité de véhicules rend plus difficile leur surveillance et leur sécurisation, favorisant ainsi les vitesses élevées.

Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15- 24 ans. C'est la nuit, le week-end et l'été que l'on dénombre le plus d'accidents mortels.

Ce phénomène qui n'est pas spécifique à la France, est plus lié à l'apprentissage de la vie qu'à l'apprentissage de la conduite. En effet, les conducteurs novices âgés ont beaucoup moins d'accidents que les jeunes conducteurs.

Suite à ces résultats, il est nécessaire d'agir en amont, à l'aide de campagnes de prévention et réaliser une sensibilisation renforcée, plus précoce. C'est dans ce cadre et avec notre vision de jeunes que nous avons réalisé ce projet qui s'articule autour de quatre parties.

Dans un premier temps, nous avons remis le problème de l'insécurité routière dans son contexte, par une présentation générale et un bilan chiffré.

Ensuite, nous nous sommes intéressés aux principaux acteurs de la prévention, afin de comprendre le rôle de chacun.

Puis, dans le but d'agir au mieux sur la méthodologie de sensibilisation, nous avons traité l'accidentologie et ses facteurs de risque.

Enfin, nous avons orienté notre étude sur les outils nécessaires à une bonne transmission du message de prévention.

I. Présentation

I.1. Notion de sensibilisation

La sensibilisation routière fait partie de la **prévention routière** ou **sécurité routière**, c'est-à-dire qu'elle agit sur l'ensemble des mesures visant à éviter les accidents de la circulation.

Faire attention aux homonymes et ainsi distinguer en France :

- La Prévention routière qui est une association française
- La Sécurité routière qui est un organisme interministériel

Quelques définitions :

Prévention : action visant à réduire la probabilité d'occurrence des événements redoutés.

Protection : action visant à réduire la gravité des conséquences d'un événement redouté.

Sécurité : absence de toute circonstance susceptible de provoquer une lésion aux personnes.

Accident : événement imprévu qui porte atteinte à la santé et l'intégrité physique de l'individu.

Danger : propriété intrinsèque d'un équipement, d'une substance, d'une méthode de travail ou pour ainsi dire une action, de causer un dommage à la santé des personnes.

Risque : probabilité que le dommage potentiel se réalise lors de l'exposition à un danger.

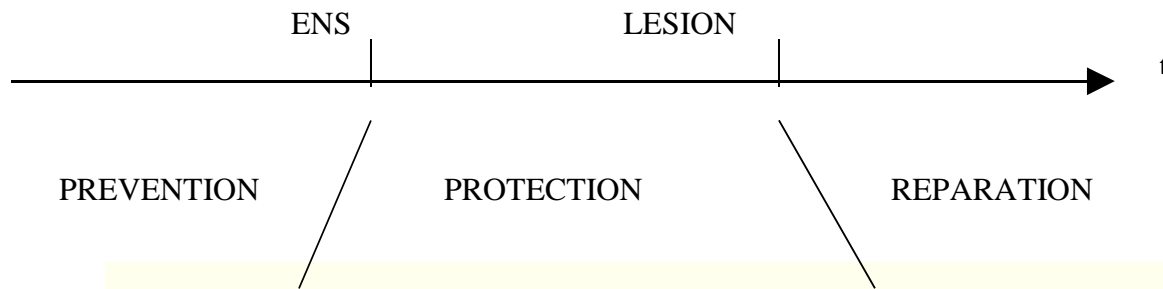
$$\text{RISQUE} = \text{DANGER} * \text{EXPOSITION}$$

C'est une grandeur à 2 dimensions :

- Sa probabilité d'apparition
- Sa gravité

Risque d'accident : situation dangereuse qui réunit les conditions qui vont rendre l'accident possible.

Dans la vie de tous les jours, le risque routier : c'est d'être exposé à un danger de la route on dit que c'est l'événement non souhaitable (ENS). Or l'accident n'est pas instantané, il a une durée dont il faut rechercher l'origine et les causes afin de déterminer les mesures qu'il faut entreprendre pour le réduire ainsi que ses conséquences.



La sensibilisation routière est une mesure de prévention, c'est-à-dire qu'elle intervient en amont de l'accident en nous informant sur les différents dangers liés à la circulation et leurs risques. Elle n'a pas un rôle de réprimande ni de morale envers les automobilistes, mais sert à rappeler aux conducteurs qu'il faut respecter le code de la route, car pour faire diminuer le nombre d'accidents il faut diminuer leurs risques d'apparition.

Or : **RISQUE = DANGER * EXPOSITION**

Les flèches pointent de 'RISQUE' vers 'DANGER', de 'DANGER' vers 'EXPOSITION', et de 'EXPOSITION' vers 'ou'.

Donc si nous voulons réduire le risque de manière préventive il va falloir notamment sensibiliser les jeunes sur leur approche du danger et la manière dont ils s'exposent : **leur faire prendre conscience de leur perception particulière du risque et des dangers réels auxquels ils s'exposent.** Afin de mieux comprendre la prévention d'aujourd'hui, il est nécessaire de revenir sur les actions passées.

I.2. Historique

En France, l'année la plus meurtrière fut 1972 avec plus de 16 500 tués. Auparavant, la courbe de mortalité suivait la croissance de la circulation. En effet avant cette date la réglementation était plutôt légère :

- **1893** : certificat de capacité pour la conduite des véhicules.
- **1899** : premières limitations de vitesse ; 30 km/h en rase campagne et 20 km/h en agglomération.
- **1917** : création des premières auto-écoles.
- **1921** : instauration du code de la route.
- **1922** : le certificat de capacité pour la conduite des véhicules prend le nom de permis de conduire.
- **1954** : la limitation de vitesse en agglomération est de 60 km/h.
- **1959** : sanction de la conduite en état d'ivresse.
- **1961** : limitation à 90 km/h en fin de semaine pour les routes les plus chargées.
- **1965** : mise en place de la mesure d'alcoolémie par air expiré (alcootest).
- **1969** : la vitesse est limitée à 90km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.
- **1970** : loi fixant le seuil du taux d'alcool dans le sang des conducteurs : 0,80g/l de sang pour une contravention et 1,20 g/l pour un délit.

Ces mesures ont permis de faire baisser le nombre d'accidents malgré la progression de la circulation : entre 1973 et 2002, le nombre d'accidents et de victimes a été divisé par deux alors que la circulation routière a été multipliée par 2,5. Les deux mesures importantes qui suivirent l'année noire (1973) furent la limitation de la vitesse en 1973 et le port de la ceinture de sécurité en 1975. Cette année-là, le nombre de morts diminua d'environ 15 600.

- **1973** : - limitation de la vitesse à 110 km/h sur les routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes, puis limitation à 120 km/h sur autoroute et à 90 km/h sur les routes.

- port de la ceinture à l'avant pour les véhicules récents hors agglomération, port du casque hors agglomération pour les vélomoteurs, et partout pour les motos.

- **1974** : nouvelles limitations de vitesse : 90 km/h sur route 110 km/h sur voies express à 2x2 voies 130 km/h sur autoroutes.

- **1975** : - port de la ceinture obligatoire pour les passagers avant, en agglomération la nuit de 22h à 6h et en permanence sur les voies rapides urbaines.

- interdiction de mettre les enfants de moins de 10 ans à l'avant, obligation pour les piétons de marcher à gauche hors agglomération, obligation pour les motos d'allumer les phares le jour.

- limitation des cyclomoteurs à 45 km/h par construction.

- **1976** : port du casque obligatoire hors agglomération pour les usagers de cyclomoteur.
- **1979** : création du système de bonus-malus sur les primes d'assurance afin de responsabiliser financièrement les mauvais conducteurs.
- **1983** : le seuil du délit d'alcoolémie passe de 1,2 g/l à 0,80 g/l.
- **1986** : contrôle technique obligatoire.
- **1988** : mise en place de l'AAC (apprentissage anticipé de la conduite) appelé aussi conduite accompagnée.
- **1989** : limitation de la vitesse en agglomération à 50 km/h.
- **1990** : ceinture obligatoire pour tous les passagers.
- **1992** : entrée en vigueur du permis à points.
- **1996** : mise en place du BSR (brevet de sécurité routière).
- **2002** : le BSR est obligatoire pour conduire un cyclomoteur.
- **2003** : mise en place de radars automatiques.
- **2004** : entrée en vigueur du permis probatoire.

Face au nombre exorbitant de tués en 1972 (>16500) qui correspond à la moitié de la population de la Ciotat d'aujourd'hui, des mesures ont été prises. Cependant on remarque qu'il faut beaucoup de temps pour faire évoluer l'éducation routière et la faire entrer dans les moeurs. Une chose, maintenant quasi-banale, telle que le port de la ceinture a tout de même mis 68 ans avant de devenir obligatoire depuis qu'est instauré le certificat de permis de conduire.

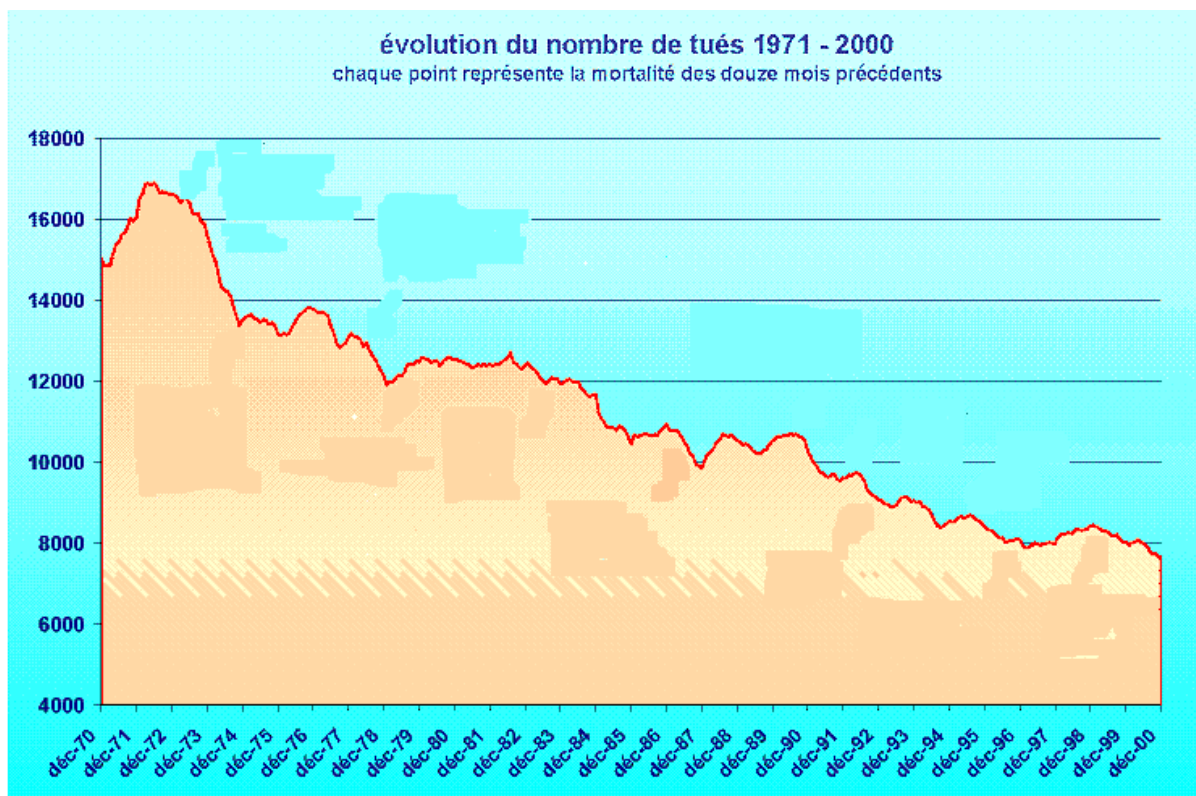
En 2005 le nombre de tués sur les routes a diminué, mais s'élève tout de même à 5318 personnes soit l'équivalent de la population de Gémenos.

Quelles sont l'évolution et les tendances de l'accidentologie en France ?

I.3. Statistiques

I.3.1. Un bilan favorable de 1970 à nos jours

Il y a eu de nombreux progrès depuis 1970 puisque le nombre de morts sur les routes a été en constante diminution jusqu'en 2000, la baisse moyenne annuelle du nombre des personnes tuées s'établissait à 2,3%.



Evolution du nombre de tués par catégorie d'usagers

2000	5008	431	793	886	255	272	7643
2001	4998	426	778	1011	242	265	7720
2002	4602	366	819	973	211	271	7242
2003	3509	372	592	813	190	255	5731
2004	3186	321	550	814	167	194	5232
2005	3065	356	635	881	180	201	5318
usagers de	autos	cyclos	piétons	motos	vélos	utilitaires	Total

5318 personnes ont été tuées sur les routes en 2005 alors que la circulation a été multipliée par un facteur proche de trois depuis 1973.

Depuis 2001, on a constaté une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003, 8,7 % en 2004 et 4,9 % en 2005. En quatre ans, entre 2001 et 2005, le gain s'élevait à – 35,6 % pour le nombre de personnes tuées et – 29,6 % pour le nombre de personnes blessées.

I.3.2. Bilan de l'année 2005 et du premier semestre 2006a. Des progrès contrastés

L'objectif défini par le Comité interministériel de la sécurité routière le 1^{er} juillet 2005, consistant à passer sous le seuil des 5 000 personnes tuées, a été atteint en 2005. 4 975 personnes ont trouvé la mort sur les routes françaises dans les six jours suivant leur accident.

Avec une diminution de plus de 10 % du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées (données provisoires) au premier semestre 2006 par rapport au premier semestre 2005, la tendance favorable se confirme.

Remarque : On entend par accident corporel de la circulation routière un accident qui fait au moins une victime, c'est-à-dire une personne blessée ou tuée, qui implique au moins un véhicule et se produit sur une voie ouverte à la circulation.

Les nouvelles modalités de décompte des personnes tuées et des blessés :

La nouvelle définition de la gravité des blessures, appliquée depuis le 1^{er} janvier 2005 dans un souci d'harmonisation européenne, répond à la demande des associations de victimes. On compte parmi les « personnes tuées » celles qui décèdent dans les trente jours qui suivent l'accident au lieu de six jours. On parle désormais de « blessés hospitalisés », c'est-à-dire séjournant plus de 24 heures à l'hôpital (au lieu de « blessés graves » et de « blessés légers »), et de « blessés non hospitalisés » qui reçoivent des soins médicaux, éventuellement à l'hôpital sans toutefois y être admis plus de 24 heures.

Sur cette nouvelle base de calcul à 30 jours, le bilan 2005 et des premiers mois de l'année 2006 s'établit ainsi :

Pour 2005 :

5 318 personnes tuées (- 4.9%)

108 076 personnes blessées (- 3%)

85 390 accidents corporels (-1%)

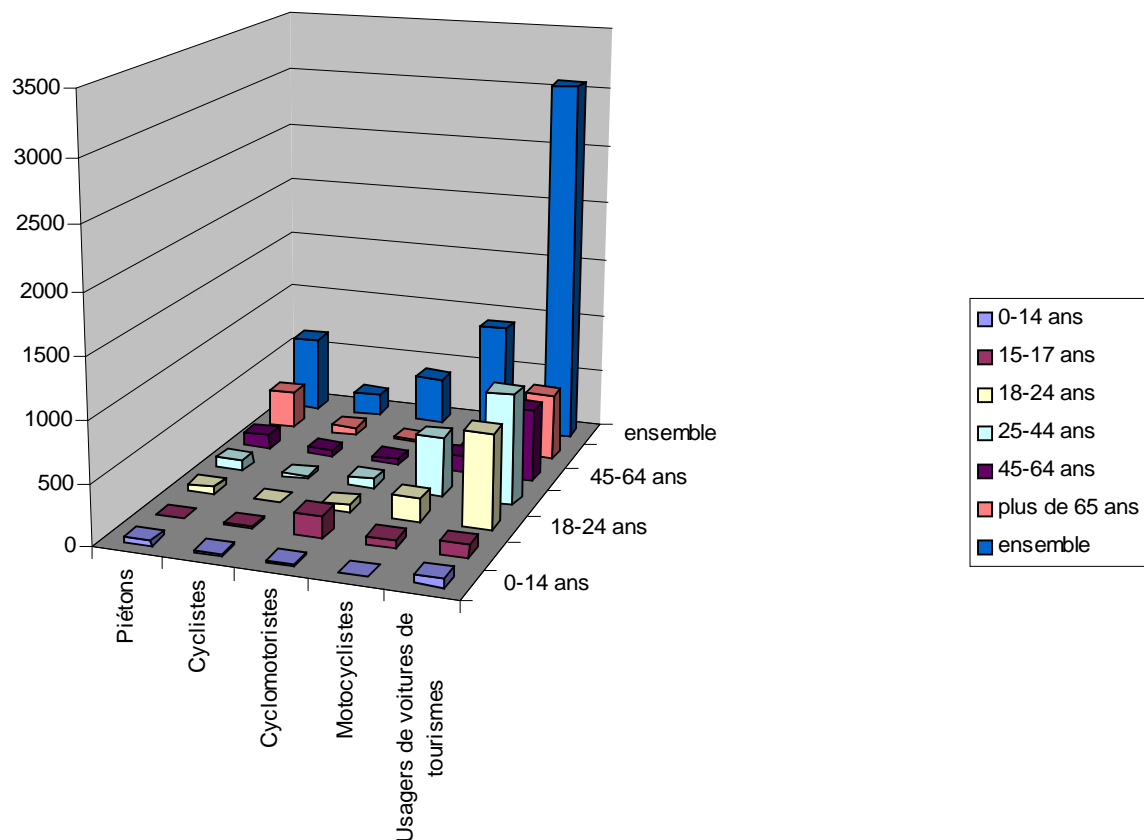
Pour les 5 premiers mois de l'année 2006 (données provisoires) :

1 747 personnes tuées (-11.1%)

39 381 blessés (-5.6%), dont 15370 hospitalisés plus de 24H (+ 16.9%)

741 accidents corporels (-9.1%)

Nombre de personnes tuées par catégories d'usagers en fonction de l'âge



On constate sur le graphique ci-dessus que les mortalités respectives des cyclistes et surtout des piétons concernent des tranches d'âge élevées. Inversement, la tranche d'âge 15-24 ans est la plus représentée chez les cyclomoteuristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes.

Les progrès enregistrés ne profitent pas à tous les usagers de la route de la même façon. Si les conducteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires sont les principaux bénéficiaires de la chute de la mortalité routière (environ - 10% du nombre de personnes tuées), **les résultats se sont sensiblement dégradés pour les autres catégories d'usagers, particulièrement vulnérables en milieu urbain :**

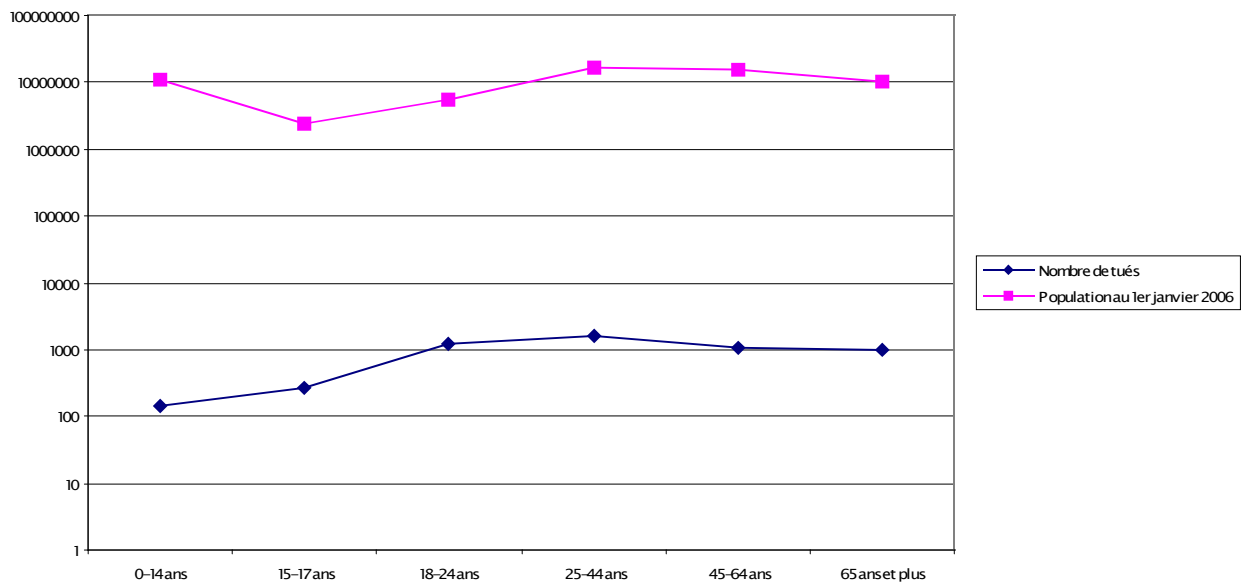
- 1- les cyclistes : + 0,6 %
- 2- les motocyclistes : + 1,3 %
- 3- les cyclomoteuristes : + 3,8 %
- 4- les usagers de poids lourds : + 4,7 %

5- les piétons : + 8 %

b. Les chiffres chez les jeunes

Les jeunes de 18-24 ans forment une catégorie à risque pour les accidents de la route : alors qu'ils représentent environ 10 % de la population, ils correspondent en 2005 à plus de 23 % des tués (1 222 tués) et 22 % des blessés (24 163 blessés).

Nombre de personnes tuées en France par rapport à la population (échelle logarithmique)



D'après le graphique ci-dessus on observe que le plus grand nombre de tués par rapport à la population représentative touche les 18-24 ans. On comprend alors l'enjeu du combat de la sécurité routière pour faire diminuer ces chiffres. Il faut concentrer les actions de Sensibilisation Routière sur des programmes qui concernent les jeunes et sans cesse les responsabiliser.

Victimes en fonction de l'âge

France entière	Usagers de voitures de tourisme				Dont conducteur			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	30	265	756	1 021	0	0	1	1
5-9 ans	13	276	786	1 062	0	2	0	2
10-14 ans	32	324	814	1 138	0	8	6	14
15-19 ans	343	1 939	3 365	5 304	149	817	283	2 100
20-24 ans	577	3 330	6 376	9 706	430	2 306	329	6 635
25-29 ans	325	1 970	4 429	6 399	263	1 447	261	4 708
30-34 ans	242	1 700	3 785	5 485	194	1 314	953	4 267
35-39 ans	207	1 481	3 201	4 682	175	1 187	568	3 755
40-44 ans	187	1 320	2 906	4 226	154	1 057	338	3 395
45-49 ans	192	1 206	2 541	3 747	150	935	946	2 881
50-54 ans	178	1 058	2 200	3 258	157	811	670	2 481
55-59 ans	154	925	1 824	2 749	129	684	347	2 031
60-64 ans	102	545	1 063	1 608	78	385	758	1 143
65-69 ans	92	550	808	1 358	65	351	515	866
70-74 ans	134	570	727	1 297	86	362	473	835
75-79 ans	150	545	588	1 133	108	355	374	729
80 ans et plus	85	477	516	993	133	306	324	630
Âge indéterminé	7	172	117	289	15	121	62	183
Total	3 160	18 653	36 802	55 455	2 286	12 448	24 208	36 656

On constate que c'est dans la tranche d'âge des 20-24 ans qu'il y a le plus grand nombre de victimes. De 18 à 24 ans, le risque est essentiellement lié à l'usage de l'automobile (790 tués et 13 074 blessés), notamment en tant que conducteur (558 tués et 8 444 blessés), ainsi qu'aux deux roues motorisées (338 tués et 8 562 blessés). Avec l'accès des jeunes aux motos de grosse cylindrée, le risque "motocycliste" (24 % des tués et 21 % des blessés dans la tranche d'âge) est le troisième risque important auquel sont confrontés les 21/24 ans.

Le risque "conducteur" devient prépondérant dans cette tranche d'âge (48 % des tués et 39 % des blessés dans la tranche d'âge). 61 % des jeunes automobilistes se tuent en fin de semaine (vendredi, samedi, dimanche), dont 65 % la nuit. Pour les 18-24 ans, les fins de

semaine sont les jours à plus haut risque. La moitié des décès de jeunes, dans un accident de la route, se produit durant les week-ends et jours fériés.

Le risque "passager de voiture" (15 % des tués et 17 % des blessés) devient proportionnellement moins important (17 %).

Tous ces chiffres nous montrent une chose : depuis 1972 de très nets progrès ont eu lieu, mais les jeunes, les plus sensibilisés actuellement, sont toujours les plus touchés et forment une population à risque. En effet, jamais les moyens mis en œuvre pour lutter contre cette « bête noire » que sont les accidents de la route, n'ont été si importants. A la télévision, à l'école, dans la rue, sur les murs, les campagnes de sensibilisation routière sont partout et sont introduites dans notre éducation dès le plus jeune âge.

Pour mieux comprendre ce réseau de Sécurité Routière, intéressons nous à l'organisation de ce dispositif de sensibilisation et d'action mis en place pour protéger les citoyens.

II. LES ACTEURS DE LA SECURITE ROUTIERE

La lutte contre l'insécurité routière est une affaire de plus haut point, elle se distingue par ses chiffres démesurés de tués et blessés sur les routes. L'État a donc un rôle majeur dans ce combat mais il n'est pas seul, sont également concernés : les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations ainsi que tous les usagers. En fin de compte, « c'est l'affaire de tous ».

II.1. Premier Ministre

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), est présidé par le Premier Ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) est désigné par le Premier Ministre, il assure le secrétariat du comité et l'aide dans ses missions. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

II.2. Les Ministères

Ministère de l'équipement et des transports

La Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR), est responsable de la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de sécurité routière.

Les Principaux services gestionnaires

La direction des routes (DR), responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes.

Ministère de l'Intérieur et Ministère de la Défense

- La police est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national. Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique concernées principalement par la circulation et la sécurité routière (détachements autoroutiers, motocyclistes, CRS, police des frontières).
- La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action. La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national.
- Les préfetures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

Ministère de la Justice

Il prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application.

Ministère de la Santé

La direction générale de la santé organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé

le mieux adapté (en collaboration avec le SAMU, services d'aide médicale urgente, et le SMUR services mobiles d'urgence et de réanimation).

Les partenaires de l'urgence participent au réseau de l'urgence : pompiers, médecins, établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences, les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés, les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

Ministère de l'Education Nationale, de la Recherche et de la Technologie

La Direction de l'enseignement scolaire met en œuvre la politique relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels.

La Direction de l'enseignement supérieur est responsable de l'ensemble des formations postérieures au baccalauréat, elle arrête notamment le contenu des enseignements et a en charge la formation initiale des enseignants de premier et second degré.

II.3. Les partenaires de la Sécurité Routière

II.3.1 Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre... Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) apporte son appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour des actions innovantes ou expérimentales.

II.3.2. Les collectivités locales

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie. De nombreuses collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associés à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des PDASR.

II.3.3. Les assurances

La DSCR entretient des liens avec les trois grandes familles de l'assurance (FFSA, GEMA et GROUPAMA). Ce partenariat se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun progressive de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière. Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF, MACIF, MAAF) et ont désigné des correspondants locaux, intégrés au réseau local sécurité routière.

II.3.4. Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par 13 000 auto-écoles employant 23 000 moniteurs. Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations (ECF, CSR).

Cependant malgré la mise en place de tous ces moyens les chiffres sont là, et le nombre d'accidents également. Il y a toujours un peu plus d'un millier de jeunes qui meurent sur nos routes et 20 000 blessés à la suite d'un accident. Peu d'actions de santé publique ont provoqué autant de législation et de réglementation. Le code de la route est devenu un monument, témoignant de l'engagement certain du Gouvernement dans cette bataille, mais ces actions demeurent encore insuffisantes. L'insécurité routière demeure la première cause de mortalité des adolescents et des jeunes adultes.

Afin de déterminer des actions à entreprendre, il est essentiel d'analyser l'accidentologie en France.

III. L'ACCIDENTOLOGIE EN France

III.1. La diversité des usagers et les motivations de l'utilisateur

La première difficulté dans la conduite d'une politique de sécurité routière est la coexistence, sur les mêmes routes, d'utilisateurs aux aptitudes et aux comportements différents. Entre les apprentis, les personnes âgées, les agressifs, les distraits, les alcoolisés ou les redresseurs de torts, quel est le dénominateur commun? Comment trouver un équilibre entre les décisions prises librement par un individu et celles que la société impose à l'ensemble des utilisateurs ?

Se déplacer au moyen d'un véhicule motorisé est aujourd'hui une situation conventionnelle. Le faire avec une préoccupation de sécurité constante n'est pas une démarche naturelle. La familiarité avec les situations à risques entraîne une conduite qui devient pour la majorité des utilisateurs un comportement conditionné par l'environnement (l'outil, les règles, les autres...) déterminant un mode de conduite qui subira peu de variations et qui s'automatise avec le temps.

Une stratégie de sécurité routière doit tenir compte de la complexité de la relation entre la personnalité d'un individu et son comportement sur la route.

Les difficultés de la sécurité routière, qui visent à modifier le comportement des individus par la création de « motivations sécuritaires », rejoignent celles que l'on observe dans toutes les activités humaines. La banalisation de ces activités et le développement de comportements relativement automatisés (qui font partie de la personnalité de l'individu) ne sont pas faciles à modifier une fois installés. On ne peut pas se résoudre à la simple transmission de messages par des spots publicitaires. Il faut inclure la sécurité routière dans un environnement social où la sécurité est une valeur défendue avec des moyens convaincants, pour que l'ensemble des habitants puissent adhérer à ces objectifs et acquérir les convictions indispensables à son évolution favorable.

III.2. les facteurs de risques

III.2.1. La vitesse

Un accident mortel sur deux est dû à la vitesse et est un facteur aggravant des accidents. La vitesse provoque ces accidents dans la mesure où elle réduit les possibilités de manœuvrer à temps pour éviter le danger. Elle les aggrave puisque, bien entendu, plus on roule vite, plus le choc est violent et donc plus les conséquences sont graves.

La vitesse ne permet pas de gagner du temps, contrairement aux idées reçues. Quand on roule sur autoroute par exemple à 150 km/h au lieu de 130 km/h pendant 100 kilomètres, on prend une avance de six minutes seulement. Or personne ou la plus part de la population n'en tient compte. Certaines personnes préfèrent prendre des risques inconsidérés pour gagner quelques petites minutes.

Sur le conducteur.

Les limitations de vitesse ont été fixées à partir d'observations scientifiques portant sur les limites de l'individu (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux chocs) et de lois physiques (freinage, adhérence). Au-delà de ces limites, la sécurité des usagers de la route est mise en danger.

Plus la vitesse augmente, plus le champ visuel est réduit. A grande vitesse, il se réduit à une vision centrale de la route.

A pied, on dispose d'un champ de vision de 180°, celui d'un automobiliste diminue jusqu'à 100° à 40 km/h et 30° à 130 km/h.

De plus, on a des difficultés à enregistrer et analyser les images car celle-ci défilent trop vite, ce qui nous oblige à nous concentrer sur une vision en tunnel et nous négligeons des informations importantes comme la signalisation ou la présence de piétons.

Rouler vite fatigue, car ce ne sont pas les vitesses modérées qui provoquent l'endormissement mais la conduite rapide. En effet, le conducteur est obligé de traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps entraînant perte de vigilance et stress, qui sont les deux facteurs principaux de l'accident.

Les conséquences de l'accident sont d'autant plus graves que la vitesse est élevée. Jusqu'à 30 km/h la probabilité d'être tué lors d'un choc frontal est quasi nulle, mais à 70 km/h elle est de 50 % et au-dessus de 80 km/h la mort est presque inévitable. Bien entendu, les passagers du véhicule doivent être ceinturés.

Il s'agit donc de sensibiliser les jeunes sur ce sujet en leur démontrant les effets réels de la vitesse. Les conséquences d'une conduite rapide, sensiblement élevée par-rapport aux limitations indiquées, entraîne l'accident et correspond à une conduite extrêmement dangereuse puisque le risque **d'être tué** est présent.

Aucun être humain n'est immortel, les limites fixées par la réglementation minimisent le risque d'accident et sont proportionnées en fonction des limites de l'individu.

Il faut donc comprendre qu'une infraction sensible aux limitations de vitesse correspond à un suicide en cas d'accident voire même un homicide si l'on percute des personnes tiers...

Remarque : Rappelons qu'il y a cumul des vitesses lors d'un choc entre deux véhicules, les 2 roulant très facilement à plus de 40 Km/h, la probabilité de mourir en cas de choc frontal est quasiment inévitable...

III.2.2. L'alcool

Il est vraiment navrant d'être obligé d'avoir peur du Gendarme pour arrêter de rouler en ayant consommé de l'alcool.

L'alcool est à l'origine d'un tiers des accidents mortels, et de près de la moitié de ceux impliquant un véhicule seul (ce qui montre qu'un conducteur qui a bu n'est plus maître de son véhicule). Ce phénomène est à l'origine d'une légende dangereuse, qui affirme que l'alcool fait moins d'effet si l'on mange en buvant. Ce qui est faux, manger atténue certes légèrement les effets, mais prolonge grandement leur durée.

A savoir que le pic d'alcoolémie est atteint une heure après avoir pris le dernier verre au cours d'un repas, et une demi-heure si l'on est à jeun.

On ne saurait donc trop conseiller de surveiller votre taux, grâce aux éthylotests que l'on peut se procurer en pharmacie, grandes surfaces ou gratuitement chez son agent MMA : beaucoup moins cher que si c'est un gendarme qui vous le tend !

Les effets de l'alcool.

L'alcool a 2 effets différents sur l'organisme.

L'effet sédatif qui intervient dès 0,20 – 0,30 g/L. Au delà, l'alcool ralentit les réflexes et perturbe la coordination. Et selon la quantité d'alcool absorbée, cela peut aller jusqu'à un rétrécissement du champ visuel ou la perte de la faculté d'analyse.

Le deuxième effet, est la modification du comportement, la perte de l'autocontrôle, qui accroît les risques. Le premier effet d'une prise d'alcool, avant même l'apparition de l'effet sédatif, est l'augmentation de la vitesse spontanée. Un verre et demi, et on accélère pour passer un feu orange qu'on aurait probablement marqué à jeun. La lutte contre l'alcool au volant doit se fixer plusieurs objectifs :

- Elle passe d'abord par l'abaissement de la consommation moyenne des gens, chez qui la prise d'alcool est quotidienne. Au delà d'un demi-litre d'équivalent vin par jour, on fait partie de la catégorie des gens qui peuvent avoir un problème d'alcool quelque soit le moment où ils prennent le volant. Ca dépasse le cadre de la sécurité routière, **c'est un problème de santé publique.**

En 2005, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de personnes tuées auraient pu être réduits de 25,5 % (27,8 % en 2004).

- De plus, en ce qui concerne les gens qui ont bu de manière manifeste et qui sont au dessus du seuil légal, il faut qu'ils s'abstiennent de conduire. Dans 85% des cas d'accidents mortels liés à l'alcool, le responsable était un buveur occasionnel qui sortait un repas de famille ou d'un « pot » entre amis.

En Angleterre, un conducteur qui sort d'un pub en étant au-dessus du seuil légal, laisse sa voiture et prend un taxi.

En France, celui qui sort du bistro en ayant trop bu veut quand même ramener sa voiture, sinon il se sent ridiculisé. Mais ce qui est ridicule, c'est qu'il ramène sa voiture en étant saoul. Taxi, conducteur désigné, transports en communs, il y a pourtant des solutions. Il faut appuyer, développer et banaliser ces démarches qui chaque jour peuvent sauver des vies et éviter des traumatismes.

En effet on parle beaucoup des tués sur les routes, mais comment pouvons-nous oublier les 40 000 blessés graves, de tout âge, qui sortent handicapés à la suite d'accident de la route...

Il s'agit de démontrer aux jeunes que la plus part des accidents liés à l'alcool ont pour origine des buveurs occasionnels qui n'ont pas su dire « non » au verre de trop. Ce n'est pas une honte de se défilier et de dire « non » je ne prends pas le volant ! C'est là que les parents mais également les enfants ont un rôle extrêmement important à jouer :

- Les parents doivent être sensibilisés puisque même si ils ne le disent pas assez souvent, ils préfèrent être réveillés en pleine nuit par leurs enfants que par la Police ou la Gendarmerie. Ils préfèrent entendre qu'on demande de venir les chercher car ils ne sont pas en état de prendre le volant ou que le conducteur devant les ramener a trop bu, plutôt qu'être demandés au service de réanimation des urgences !
- Les jeunes doivent avoir conscience du danger et être suffisamment responsabilisés pour entreprendre cette démarche.

III.2.3. La drogue au volant.



La consommation, la culture et la vente de cannabis touche tous les milieux et près d'un jeune sur deux (16-24 ans) a déjà fumé un joint. Par ailleurs, presque tous les jeunes conduisent, à 2 ou 4 roues.

Les 18-24 ans sont donc les plus touchés sachant qu'un tiers de ces consommateurs fume quotidiennement, et la même proportion fume plus de 10 joints par jour ! Statistiquement il est donc certain qu'une frange de cette population teste ses limites, mariant joint et volant. Souvent sans avoir conscience que la limite sur la route, ce peut être un mur...

Mais plus de la moitié des jeunes fumeurs (comme pour les buveurs d'alcool) n'a pas conscience des dangers de la route sous l'effet du produit. Seul un petit quart de cette population s'interdit de conduire après un écart. Pourtant, 42% des consommateurs mélangent cannabis et alcool, ce qui a pour conséquence de décupler leurs effets.

Joint et volant : Des effets stupéfiants

Les effets sont variables selon le consommateur et le produit, mais la tendance générale est à la détente. Psychiquement, le cannabis provoque une légère euphorie et un sentiment d'apaisement qui entraînent une distorsion sensorielle et une « viscosité mentale ». Il perturbe ainsi la perception spatio-temporelle, la mémoire immédiate et la concentration. Physiquement, le cannabis augmente le rythme cardiaque (palpitations), fait gonfler les vaisseaux (yeux rouges), diminue la salivation (bouche sèche) et peut provoquer des nausées.

Il en résulte que le fumeur éprouve des difficultés à anticiper et que ses réflexes sont ralentis. Sa vision est troublée, particulièrement la nuit, et son activité mentale focalisée sur un seul objet, reléguant ses autres gestes au niveau du réflexe.

Le fumeur conducteur a donc le sentiment de respecter les limitations de vitesse. Malgré les effets évoqués ci-dessus et d'ailleurs recherchés par les consommateurs, deux tiers d'entre eux pensent que le cannabis n'altère pas les capacités à conduire un véhicule. Pourtant, certains reconnaissent qu'une fois arrivés à bon port, ils n'ont pas le moindre souvenir du trajet effectué ! D'autres évoquent le plaisir de la conduite sous cannabis comme une activité ludique (un jeu vidéo, un grand voyage, du coloriage ...), bien éloignée de la réalité de la route.

Evidemment, c'est dans la consommation festive de cannabis que réside le plus grand

danger, puisqu'elle est souvent accompagnée d'alcool. Ce mélange détonant exacerbe les effets de l'alcool : perte de contrôle, sentiment de puissance et aucune notion de limite.

Tout comme l'alcool il est nécessaire de répéter qu'au delà du bien-être ressenti, l'enjeu est bien plus important. Lorsqu'on prend le volant on a la responsabilité de sa vie, celles de nos passagers et celles des personnes pouvant se trouver en face de notre route !

IV. TRANSMISSION DU MESSAGE DE SENSIBILISATION

Dans cette partie nous allons traiter la perception du risque du point de vue des jeunes et donner les « outils » nécessaires à une bonne transmission du message de sécurité routière. Comment changer les mentalités et faire passer le message ?

Les enfants et adolescents sont au cœur d'un réseau éducatif constitué par ;

- les parents
- le milieu scolaire
- les médias
- autres intervenants externes.

Pour transmettre un message il faut de la cohérence entre les différents intervenants.

4 grands thèmes doivent être étudiés, on distingue alors les points suivants :

IV.1. La perception du risque routier : Aspects comportementaux et Méthodologie d'apprentissage

L'ampleur du risque est souvent minimisée, très peu savent à quel point la mortalité des jeunes est conditionnée par les accidents de la route !

Généralement ce n'est pas le premier risque pris en compte. Les problèmes d'alcool, de drogue, de violence passent prioritairement.

Le risque routier n'est pas perceptible au sein même des établissements scolaires mais seulement une fois sorti de ceux-ci. Par conséquent les établissements ne se sentent pas

toujours concernés. Si l'établissement en a pris conscience (chef d'établissement, équipe pédagogique, professeurs), alors se pose le problème de la perception de la part des élèves. Ceux-ci ne *conçoivent pas le risque routier tel qu'il est vraiment* et c'est toute la philosophie du problème. C'est sur ce point qu'il faut s'attarder afin d'améliorer nos efforts de sensibilisation auprès des jeunes.

IV.1.1. Agir sur l'usager : L'information, la formation, l'éducation, l'adhésion

L'individu est complexe, chaque personne a sa propre personnalité et sa propre perception du risque. On a pu identifier les parcours « comportementaux » de manière générale, nous allons donc pouvoir nous baser dessus afin d'agir au mieux sur l'usager.

La connaissance, qui est le premier stade de notre évolution possible vers une modification de comportement. Une information nous est transmise par notre environnement, par exemple l'augmentation du risque d'accident en fonction de la vitesse de circulation.

La relation avec cette connaissance, c'est-à-dire le niveau de reconnaissance que nous lui accordons, est une étape importante qui va commander notre attitude, favorable ou défavorable, à une adaptation de notre comportement à cette connaissance. Nous pouvons refuser cette relation entre vitesse et risque, et cette contestation est fréquente chez les conducteurs qui aiment conduire rapidement des véhicules puissants. Une bonne communication en sécurité routière ne doit pas seulement informer, elle doit être capable de convaincre ceux auxquels elle s'adresse.

La décision de modifier son comportement pour l'adapter à la connaissance maintenant admise. A ce stade pour l'exemple de la relation avec la vitesse, c'est le passage de la seconde étape : « je suis persuadé que la conduite rapide accroît les risques d'accidents » à la troisième qui est : « je vais conduire plus lentement car je pense que j'ai tout intérêt à le faire ». Il faut parfois 10, 20 ans pour passer ce cap. L'expérience, la relation avec la vie et le risque qui se modifient au cours de l'existence, seront les facteurs déterminants d'une mutation qui peut ne jamais se produire. Le passage à l'acte, se traduit par l'adoption d'un

nouveau comportement : « je conduis moins vite ». La décision n'est jamais définitive, et peut être remise en question transitoirement, ou pour une plus longue durée.

Différents risques pour différents niveaux, les risques encourus dépendent du niveau scolaire.

- Ecoles primaires ; traversée des rues/ risque piéton
- Collèges ; piéton/vélo/2 roues
- Lycée ; 2 roues/voitures

IV.1.2. Formes du risque routier

- Les comportements des jeunes :
 - **l'inattention** (risque de se faire renverser)
 - **l'inconscience**
 - **la frime** (accident concernant les adolescents).

a. L'inattention

C'est un comportement qui survient surtout en fin de journée lorsque l'on est fatigué et que l'on pense à se reposer, mais qui est source de nombreux accidents puisqu'une certaine attention est demandée lorsque l'on veut traverser une route, un passage piéton. La probabilité d'occurrence d'un accident est toute particulière lors des sorties de cours qui correspondent à un relâchement de l'attention et parallèlement à des heures de plus grande circulation.

b. L'inconscience

Les jeunes sont inconscients en ce qui concerne les dangers et sont vulnérables face à ceux-ci. Ainsi ils prennent des risques inconsidérés. Dans la région on observera :

- absence du port du casque,
- vitesse excessive en scooter en agglomération,
- portable au volant,
- non port de la ceinture de sécurité,
- Non-respect des priorités, des stops...

On a vu que les 3 années qui suivent le permis de conduire sont les 3 années les plus dangereuses en terme d'accidents (mortels ou non). Il faut systématiquement répéter quels sont les effets d'une conduite dangereuse aux jeunes concernés, car **ce n'est pas seulement leur vie qu'ils mettent en danger mais également celles de leurs ami(e)s et celles d'inconnus ...**

Les accidents n'arrivent pas qu'aux autres et il ne faut pas attendre d'en souffrir pour **se remettre en cause** et se poser les bonnes questions, car pour la plupart nous nous cachons la vérité, « on ne conduisait pas si vite et que de toute façon il n'est rien arrivé ».

Une façon fortement répandue de percevoir le risque routier est de penser que le danger : c'est d'abord les autres !

Il faut accepter les remarques venues de l'extérieur et les analyser, un point de vue extérieur est souvent un point de vue objectif et enrichissant.

Il s'agit donc de faire comprendre aux jeunes que ce qu'on leur dit est pour leur bien, qu'ils doivent prendre du recul par rapport à leurs actes et se remettre en cause de manière objective. Si ce n'est pas pour eux qu'ils le fassent pour autrui, car des familles payent injustement par des vies le court plaisir insouciant de la vitesse et l'égoïsme d'une seule personne.

c. La frime

Elle touche essentiellement les garçons. L'idée est de braver les interdits et le danger pour faire preuve de virilité et de « courage ». On les observe alors roulant en survitesse, faisant des courses, buvant excessivement !

On remarque que les risques s'accumulent et gagnent de l'importance au fil des expériences. On va d'abord boire un peu d'alcool tout en sachant que l'on prend le volant. Puis l'occasion d'après, ayant pris un peu d'assurance (puisque l'on sait que l'on peut le faire sans ennui : pas d'arrestation par la police, pas d'accident, **donc pas de sensation de risque**), on va rouler plus rapidement. **En somme on connaît des limites que l'on essaie de repousser toujours plus ... jusqu'au moment où ... Mais il est trop tard : c'est l'accident.**

Ce qu'il ne faut pas cesser de répéter c'est que l'accident peut nous arriver à tout instant et qu'il met également en jeu la vie des personnes qui nous entourent.

Aujourd'hui comme on l'a vu précédemment, la sensibilisation routière rentre dans les mœurs. On la retrouve à la télévision, sur des panneaux publicitaires, à l'école lors de

campagnes de prévention, de manière récurrente, avec des images choques rappelant les dangers de la route adressés aux titulaires ou non du permis de conduire.

Une réalité du problème qui existe aujourd'hui, c'est la **banalisation du terme « accident » et donc de ses risques**.

A présent lorsqu'on parle de risque d'accident aux jeunes, ils prétendent connaître les dangers liés à la route et les avoir apprivoisés et n'intègrent pas ou plus ce qu'on leur enseigne.

Il faut donc dans un premier temps les ramener à la réalité et à l'importance du problème. Pour cela il faut non pas les considérer comme des jeunes mais comme des **adultes** puisqu'ils ont au moins 18 ans et qu'ils doivent agir en conséquence, c'est-à-dire en tant que personnes **responsables**.

Le but étant de les valoriser dans leurs rôles de jeunes conducteurs et leur faire découvrir une autre dimension de la conduite, une approche différente qui les rendent responsables et les incitent de ce fait à faire attention. Il faut leur donner le sentiment d'être impliqué, en tant que détenteur du permis de conduire, dans cette guerre contre l'insécurité routière.

Dans un deuxième temps il faut **convaincre** les jeunes des arguments que l'on a avancés par des **exemples concrets illustrés par des photos/films**, afin qu'ils prennent vraiment conscience de la réalité, et qu'ils ne puissent nier les informations qu'on leur donne. Il s'agit de leur apporter des éléments qu'ils n'oublieront pas.

Ainsi il faut entreprendre une communication en direction des adolescents. Les campagnes doivent être crédibles et les mettre en relation avec la réalité dans la mesure où ils vivent dans une société qui valorise les comportements à risques et où la mort et la souffrance sont des représentations « virtuelles » qui ne les touchent pas.

IV.2. Importance des différents intervenants

IV.2.1. Le continuum éducatif

Le continuum éducatif repose sur trois principes fondamentaux :

- l'éducation à la sécurité routière qui concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs) du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie ;
- l'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu, en famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà ;
- la plupart des accidents ayant pour origine un comportement inadapté de l'usager, l'éducation à la route et à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

Dans ce contexte, **la chaîne du continuum éducatif** se met progressivement en place en trois grandes étapes :

a. A l'école et au collège

- à la fin de l'école primaire, une attestation de première éducation valide les premières acquisitions depuis l'école maternelle et tout au long de l'enseignement primaire.
- au collège, l'attestation scolaire de sécurité routière passée en classe de 5^{ème} est nécessaire si l'on veut obtenir le brevet de sécurité routière et conduire un cyclomoteur ; la seconde attestation, passée en classe de 3^{ème} est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.
- une attestation de sécurité routière, est également mise en place pour ceux qui n'auront pu obtenir leur attestation dans le cadre scolaire.

b. Le permis de conduire

Il se transforme de deux façons, au niveau de l'examen et dans ses principes généraux :

- **les principes généraux :** Le permis probatoire, qui a été mis en place en 2004, vise à mieux encadrer les premières années de conduite et à responsabiliser les jeunes conducteurs et les conducteurs commettant des infractions. Partant avec un capital de six points, le conducteur qui vient d'obtenir son permis a une période probatoire de trois ans (ou deux ans s'il a suivi la filière de la conduite accompagnée) pour acquérir son total de 12 points. S'il commet des infractions, à partir d'un retrait de 3 points, il doit suivre une formation obligatoire. S'il perd son

capital de 6 points en une seule fois, son permis est annulé et il doit repasser l'ensemble des épreuves.

- **au niveau de l'examen :** L'épreuve théorique générale (le code) qui touche tous les apprentis conducteurs est rénovée. Les situations présentées aux candidats prennent plus en compte les aspects liés aux facteurs de risques et mettent davantage l'accent sur les attitudes positives à avoir vis-à-vis des autres usagers de la route (faisant appel aux acquis comportementaux). L'épreuve de conduite pour les véhicules légers (catégorie B, la plus passée) se voit rallongée de 22 à 35 minutes et placée dans un contexte de sécurité routière.

c. Après le permis de conduire

Des stages de formation et de sensibilisation post-permis se sont multipliés depuis quelques années. Ils se divisent schématiquement en deux groupes.

D'une part, des stages obligatoires sont organisés, pour les conducteurs novices qui ont commis une infraction grave, et à l'appréciation de la justice dans le cadre des mesures alternatives de peines et des travaux d'intérêt général.

D'autre part, sur la base du volontariat (outre les stages de reconstitution partielle de points concernant les personnes ayant commises des infractions). C'est souvent dans le cadre de l'entreprise que des formations complémentaires se développent sous des formes variées telles que des rendez-vous d'évaluation pour les jeunes conducteurs, rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés ou actions de sensibilisation aux risques routiers.

Ce suivi qui concerne l'ensemble de la population permet de faire rentrer dans les mœurs l'éducation à la sécurité routière.

Cependant nous devons toujours travailler sur les moyens de faire passer du mieux possible ce message de sensibilisation et améliorer continuellement le travail et la qualité de communication des différents intervenants.

d. L'expérience de la conduite

Il est nécessaire qu'à tous les niveaux, parents, professeurs, amis de fassent passer le message de sécurité et changer la perception du risque chez les jeunes.

L'apprentissage des erreurs est difficile à transmettre et c'est malheureusement l'accumulation de celles-ci et la perception personnelle de leurs conditions de survenue qui apporteront l'expérience capable d'abaisser les risques. On discerne donc ici les limites de l'apprentissage initial qui nécessite l'acquisition des mécanismes de la conduite avant d'être l'acquisition d'une aptitude à éviter l'accident.

Le simulateur de conduite peut paraître une solution alternative pour acquérir l'expérience des risques, mais les plus performants sont trop chers pour permettre une telle utilisation. Des instruments plus simples, proches des jeux vidéo, peuvent avoir un effet inverse et donner l'impression d'une maîtrise des risques qui provoquera une confiance excessive et dangereuse.

L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) se destinant aux jeunes à partir de 16 ans peut être une alternative à ce problème puisqu'il augmente la durée de la conduite « encadrée », donc l'expérience du jeune conducteur. Cependant il nécessite un environnement familial "favorable" c'est-à-dire disponible et attentif ce qui n'est pas évident puisque seulement 10% des permis sont acquis en France après un apprentissage anticipé.

De plus près d'un million de permis de conduire sont délivrés chaque année, il s'agit d'une formation de masse. Même en augmentant le nombre d'heures de conduite, qui de plus est un coût, on peut douter de l'efficacité d'une transmission rapide de l'expérience de l'accident puisque comme on l'a dit plus haut l'apprentissage des ennuis se fait sur une longue période.

Il y aura toujours des accidents de débutants, c'est pourquoi il faut aussi agir sur les facteurs propres à la réduction des risques (vitesse, infrastructure, etc...). Cette sensibilisation est réalisable entre autres grâce aux intervenants internes ou externes aux établissements scolaires.

IV.2.2. Importance des intervenants

a. scolaires

Les Conseillers Principaux d'Education (CPE), interviennent directement auprès des enfants surpris lors de comportements dangereux ou inhabituels (ex ; violence, traversée imprudente devant l'établissement...) et peuvent agir de manière très influente sur les élèves.

Le CDI, par l'affichage d'informations visualisées constamment, ou par la possibilité de diffuser des vidéos sur le risque routier pouvant donner lieu à des débats...

L'infirmerie, car elle peut transmettre le volet accident notamment en ce qui concerne les effets de la drogue, de l'alcool...

b. Rôle particulier des parents

Engager **les parents** dans la démarche de sensibilisation, permet de gagner en efficacité s'ils répètent et diffusent le message.

Dans les familles où la relation éducative est forte, il s'agira de valoriser la « bonne conduite ». Les campagnes devraient relayer le message des parents et renforcer le respect de la règle. Dans les familles où la communication est difficile, ou bien dans celles où les parents n'apportent pas d'importance aux conduites dangereuses et donc au risque d'accident, il est urgent de remettre l'enfant en contact avec la réalité et le convaincre que ses actes et sa conduite sont particulièrement dangereux pour lui et pour les autres, en s'appuyant par exemple sur des **témoignages directs**.

Cet engagement difficile à obtenir peut se réaliser en augmentant les contacts et informations aux parents, ou en les associant à des activités telles que des journées de sensibilisation, c'est-à-dire en leur donnant des responsabilités les impliquant sur ce sujet et faire en quelque sorte valoir un « **projet pédagogique parental** ».

De plus cela permettrait un dialogue qui n'est pas toujours évident entre parent/enfant, et par conséquent une assimilation plus ancrée du message de sensibilisation.

Il faut donc instaurer une véritable communication en direction des parents.

En ce qui concerne les engins motorisés des 14-17 ans on constate que l'implication des parents dans leurs rôles d'éducation et d'apprentissage à ce type de mobilité est faible, et que seule la peur de l'accident entretient la réticence à l'achat.

Encore une fois, il doit y avoir une réelle relation parentale, la plus précoce possible puisqu'elle constitue le fondement d'une prévention plus efficace.

c. Efficacité des intervenants externes

Leurs interventions lors de campagnes de sensibilisation est nécessaire puisque dans leurs différents rôles ils arrivent à captiver l'attention de leur auditoire. Effectivement, il est souvent plus facile d'accepter des remarques que l'on reçoit de personnes externes à notre entourage, que de personnes étant proches de nous tels que les parents, ou les frères et sœurs, car la conversation devient rapidement une confrontation. Chacun des interlocuteurs « se bloque » sur son point de vue et aucun échange ne peut avoir lieu.

Leur présence est donc des plus utiles, sachant qu'aujourd'hui l'objectif de la prévention routière est de sensibiliser au maximum les jeunes par le dialogue.

-Police et Gendarmerie.

L'impact de leurs interventions est très partagé. En effet, chez les petits, le prestige de l'uniforme entraîne une grande écoute. A l'inverse, chez les adolescents, leur image est assez négative ils voient en eux la seule idée de répression.

En effet il faut expliquer que si les forces de l'ordre mettent des contraventions ou retirent des points c'est que la situation dans laquelle nous étions se révélait être dangereuse pour nous ou des tiers, donc se justifie.

Les chiffres sur le nombre de blessés ou de morts n'auraient jamais autant diminué (en 5 ans 2000 morts en moins sur les routes de France) si Policiers et Gendarmes n'étaient pas là pour rendre nos routes plus sûres.

-Pompiers.

Leurs interventions sont rares mais très positives, surtout lors de reconstitution d'accident qui leur confère une grande crédibilité. De plus leur présence est inhabituelle c'est donc un sérieux atout.

-Médias. (TV/différentes campagnes)

« L'image a un impact qu'aucun discours ne peut avoir » puisque l'image plus que les paroles reste imprimée dans nos mémoires.

-Assurances

Grâce à leur partenariat pour la lutte contre l'insécurité routière ils arrivent à sensibiliser les jeunes puisqu'ils sont directement en contact avec eux lorsqu'il s'agit d'assurer une voiture et de ce fait de leur faire passer le message de « Danger de la route ». En effet lorsqu'on est jeune conducteur le coût de l'assurance est élevé. Afin de payer moins cher l'enjeu est de ne pas avoir d'accident pour obtenir du malus.

-Auto-écoles

La plupart des jeunes sont lâchés derrière leur volant après une trentaine d'heures et après avoir passé leur code de la route qui n'intègre que des notions théoriques. Effectivement ne sont abordées dans ce règlement que les valeurs qu'on ne doit pas dépasser et « qu'il faut respecter » sous peine d'être réprimandé. Ce qui marque les jeunes plus que les Causes d'un accident sont les « Effets de l'accident » **et ce qu'il pourrait leur arriver s'ils dépassent ces valeurs limites.**

Ainsi il faudrait rajouter aux cours du Code des vidéos et/ou des témoignages chocs de personnes qui ont vécu un accident et qui peuvent témoigner de leurs douleurs physiques ou mentales.

IV.2 .3. Le rôle de l'école

Parmi les missions de l'école on trouve; « Permettre aux élèves de devenir des citoyens » et « Eduquer au sens le plus large du terme » pour reprendre des expressions de professeurs.

Les avantages d'une prise en charge par l'école :

- l'accès à tous (et obligatoire jusqu'à 16ans)
- l'égalité d'enseignement
- l'éducation à la citoyenneté
- la possibilité de débattre sur différents sujets, d'où une meilleure assimilation.

a. Les obstacles à l'éducation au risque routier

Le programme annuel est très intense et les enseignants manquent déjà de temps pour le terminer, il est donc difficile d'intégrer en plus des heures pour sensibiliser les élèves. De plus malgré leur qualité de pédagogues, les professeurs de collèges ou lycées ne disposent pas des informations, des outils leur permettant de transmettre « efficacement » le message de sensibilisation. Ils peuvent cependant faire partager leurs expériences en tant que conducteurs.

De plus la sécurité routière ne s'insère pas directement dans un programme si ce n'est l'éducation civique.

L'éducation au risque routier dépasse le cadre de la simple transmission du savoir, pour toucher le domaine de l'éducation des jeunes !

Les enseignants sont les principaux acteurs, ce sont les interlocuteurs les plus proches des jeunes. Leur bonne volonté est un enjeu considérable dans la réussite de cette sensibilisation. La transmission des notions se fait par les cours mais aussi et surtout par les sorties, l'aspect ludique l'emportant en efficacité.

Une idée intéressante consisterait à faire intervenir les élèves des classes supérieures auprès des plus jeunes sur ce thème, par des exposés ou en temps qu'accompagnateurs de sorties ce qui les responsabiliserait et leur feraient prendre conscience des dangers (traverser une route, visiter un lieu en leur laissant les responsabilités de faire l'appel, de regrouper...). On obtiendrait un double impact, à la fois sur les plus jeunes à l'écoute de leurs aînés et sur les « grands » ainsi valorisés.

Le but étant d'une certaine manière de les éduquer, en leur faisant prendre conscience de la « perception du risque », grâce aux plus jeunes élèves à encadrer.

Dans tous les cas il faut un maximum d'actions et une multiplication des interventions et acteurs. Cette répétition permet l'intériorisation du message concernant le risque routier.

Il est possible d'envisager d'autres méthodes encore, qui consisteraient à intégrer des matières directement applicables à la compréhension de la sécurité routière.

Exemples : en mathématiques, calculs de distances de freinages en fonction de la vitesse, en sciences physiques : mesure des effets de l'alcool...

b. Transmission du message par des méthodes adaptées

- approche concrète ; suite à la théorie...la pratique. Une mise en situation pratique (par la constitution de circuits en collaboration avec la Gendarmerie et les auto-école tels que simulateurs...) permet la mise en œuvre des consignes et l'apprentissage est d'autant plus facile. Cette méthode n'est souvent pas suffisamment développée.
- approche ludique ; sous forme de jeux ...
- approche dramatique ; par des images chocs sans abus car sinon on tombe dans le phénomène de banalisation. Par des témoignages d'accidentés.
- approche explicative ; c'est à dire comprendre les raisons des règles de conduite (cette approche étant complémentaire à toutes les autres).

CONCLUSION

Ce projet tutoré qui portait sur un sujet délicat nous a permis d'enrichir nos connaissances en matière d'analyse des risques routiers.

Les accidents sont le plus souvent dus à une faute des conducteurs mais environ 60% des personnes tuées ne sont pas responsables : il s'agit des piétons, des passagers et des conducteurs non responsables. C'est d'autant plus révoltant vis à vis des personnes qui les subissent.

Toutes les solutions que nous avons pu préconiser tout au long de ce sujet pour sensibiliser les populations permettraient de sauvegarder de précieuses vies quotidiennement.

Certains constats nous incitent à croire que la situation (qui a déjà beaucoup évolué ces dernières années) peut encore tendre vers une amélioration. En effet les différents points suivant nous permettent de le penser sans utopie:

- L'alcool a une influence considérable sur les accidents. Si aucun conducteur ne conduisait avec un taux d'alcoolémie positif, il y aurait **une réduction d'environ 25% des personnes tuées.**

- Le dépassement des limitations de vitesse est en recul mais reste un comportement de masse, si tous les conducteurs respectent les limitations **25% des accidents mortels pourraient être évités.**

En trois ans, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français a diminuée de plus de 6 km/h, ce qui a contribué à **75% de la baisse des personnes tuées sur les routes.**

- Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment depuis que le non respect est sanctionné par le retrait de 3 points du permis. **Au moins 509 vies auraient été sauvées si chacun avait respecté cette règle.**

- Environ 2,5% des accidents mortels auraient pu être évités** si les conducteurs n'avaient consommés du cannabis.

- Téléphoner au volant **multiplie par quatre le risque** d'accident même avec un dispositif mains libres.

- Environ 2% des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 3% de ceux impliqués dans un accident mortels **n'ont pas le permis.**

La **communication** avec l'**information**, les campagnes, la mobilisation locale d'une part, et les **contrôles** d'autre part, sont les modes d'action les plus efficaces en faveur de la sécurité routière.

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules participent aux progrès de la sécurité.

En vingt ans, le nombre de personnes tuées a été divisé par plus de 2, alors que la circulation augmentait de 80%.

Ces chiffres sont prometteurs mais encore insuffisants, tant qu'il y aura des accidents sur la route, il y aura des familles souffrantes, des personnes brisées... Et quand bien même le très improbable « zéro mort sur la route » serait atteint la sensibilisation restera un sujet omniprésent.

BIBLIOGRAPHIE

Documents :

- Revue de la Sécurité Routière N° 147 Mai-Juin 2006
N° 148 Juillet-Août 2006
N° 149 Septembre-Octobre 2006
- Revue Gendarmerie info N° 293 Janvier 2006
- La Sécurité Routière en France - Bilan de l'année 2004 - 2005 (édition la documentation française)
- L'éducation au risque routier – phase établissements scolaires, CREDOC/Prévention Routière et FFSA 6 juillet 2005 (par Delphine CHAUFAUT et Elodie DAVID-ALBEROLA)

Sites Internet :

- www.ladocumentationfrancaise.fr
- www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/
- www.preventionroutiere.asso.fr/

ANNEXES

QUESTIONNAIRE SECURITE ROUTIERE

Sexe : M F
Age : 19 à 25 ans 26 à 39 ans 40 à 60 ans + de 60 ans

Etes-vous titulaires de différents permis de conduire ?

Oui 69% 67% 45% 77%
Non 31% 33% 55% 23%

Quel est le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent ?

Voiture 100% 100% 100% 100%
Moto

Avez-vous déjà eu un accident lors de vos déplacements personnels ou professionnels ?

Oui 31% 50% 70% 50%
Non 69% 50% 30% 50%

Vous arrive-il de dépasser les limitations de vitesses :

En agglomération	oui 50% 9% 40% 32%	non 50% 91% 60% 68%
En campagne	oui 88% 74% 60% 45%	non 12% 26% 40% 55%
Sur autoroute	oui 82% 69% 60% 23%	non 18% 31% 40% 77%

De combien de Km/h les dépassez-vous environ ?

15 à 20 km/h 15 km/h 15km/h 10km/h

Attachez-vous vos ceintures de sécurité :

Pour les petits trajets	oui 100% 91% 85% 86%	non 9% 15% 14%
Pour les longs trajets	oui 100% 96% 85% 100%	non 4% 15%

Vérifiez-vous que vos enfants sont attachés même lors de courts trajets ?

Toujours 100% 88% 85% 60%
La plus part du temps 12% 15% 40%
Rarement

En cas de retard :

Vous allez être tenté de prendre plus de risques et rouler plus vite. 75% 42% 50% 27%
Vous restez calme, tant pis pour le retard. 25% 58% 50% 73%

Vous arrive-t-il de téléphoner en conduisant ?

Oui 38% 65% 40% 18%
Non 62% 35% 60% 82%

Avez-vous déjà grillé un feu tricolore ?

Oui 56% 33% 40% 36%
Non 44% 67% 60% 64%

Un stop ?

Oui 32% 22% 30% 18%
Non 68% 78% 70% 82%

Quelle est la limite d'alcool autorisée dans le sang ?

0.3 g/L 9% 43% 50% 68%
0.5 g/L 85% 52% 50% 32%
0.8 g/L 6% 5%

Avez-vous déjà conduit en ressentant que vous étiez au-dessus de la limite autorisée ?

Oui 56% 43% 50% 50%
Non 44% 57% 50% 50%

Vous est-il déjà arrivé de prendre le volant sachant que vous n'étiez pas en bonne forme physique ?

Oui 100% 83% 70% 50%
Non 17% 30% 50%

Si oui, à cause :

Stress 50% 15% 5% 10%
Enervement 32% 15% 15% 30%
Fatigue 94% 70% 80% 60%

Quel est selon vous le nombre de tués sur les routes de France en 2005 ?

2543 7% 4% 10% 10% 5543 69% 61% 35% 40%
3543 12% 13% 30% 40% 6543 12% 22% 25% 10%

Quelle est la portion d'âge la plus touchée par les accidents de la route ?

15 à 17 ans 6% 5%
18 à 24 ans 94% 88% 90% 90%
25 à 44 ans 12% 5% 10%
45 à 64 ans

Est-ce que vous ressentez le fait de conduire comme :

Un plaisir	si oui,	sensation de liberté 62% 90% 60% 90%
88% 51% 60% 63%		sensation de supériorité
		plaisir du sport automobile 38% 10% 40% 10%
Une obligation	si oui,	sensation de peur par rapport aux autres 33%
12% 49% 40% 37%		37% 5%
		manque de confiance en soi 17% 5%
		les dangers que représente la route 100% 50%
		73% 90%

Avez-vous déjà pratiqué le sport automobile sur circuit (kart, moto, rallye...) ?

Oui 44% 25% 15% 12%
Non 56% 75% 85% 88%

Reproduisez-vous ce type de conduite sur route ouverte ?

Oui 12% 5% 30%
Non 88% 95% 70% 100%

Pensez-vous être capable de repasser votre permis de conduire ?

Oui 81% 73% 60% 50%
Non 19% 27% 40% 50%

Avez-vous déjà vu des campagnes de sensibilisation (télé, affiches...) ?

Oui 100% 95% 100% 90%
Non 5% 10%

Si oui, pensez-vous que les images chocs sont trop dures ?

Oui 12% 23% 25% 27%
Non 88% 77% 75% 73%

Après les avoir vu, vous roulez :

Moins vite 5% 10% 5%
Plus prudemment 25% 43% 40% 35%
Comme d'habitude 75% 52% 60% 60%

Pensez-vous que les jeunes sont assez sensibilisés sur la sécurité routière ?

Oui 25% 9% 15% 25%
Non 75% 91% 85% 75%

Que faudrait-il, selon vous, pour que les jeunes prennent conscience des dangers de la route ?

.....
.....
.....
.....

MERCI

Compte rendu du questionnaire

Voici les résultats de l'analyse du questionnaire que nous avons élaboré pour connaître l'attitude des personnes au volant de leurs véhicules, et leurs suggestions pour améliorer la prise en compte du risque routier.

Nous avons séparé les usagers par tranches d'âges pour mieux cibler les points à améliorer.

Pour les 19-25 ans :

- Seulement 31% ont été victimes d'un accident
- Dépassement des limitations de vitesses de 15 à 20 km/h en moyenne
- 100% attache leur ceinture
- 38% téléphonent en conduisant
- 56% ont conduit après avoir bu
- 100% conduisent même en mauvaise forme physique
- Pour 88% la conduite est un plaisir
- 75% pensent ne pas être assez sensibilisé à la sécurité routière.

Pour les 26-39 ans :

- 50% ont été victime d'un accident
- Dépassement des limitations de vitesses de 15 km/h
- 91% attache leur ceinture
- 65% téléphonent au volant
- 43% conduisent après avoir bu
- 9% pensent que les jeunes sont assez sensibilisés.

Pour les 40-60 ans :

- 70% ont été victime d'un accident
- Dépassement de 15 km/h des limitations
- 85% attachent leur ceinture
- 50% conduisent après avoir bu
- 15% pensent que les jeunes sont assez sensibilisés.

Pour les plus de 60 ans :

- 50% ont été victime d'accident
- Dépassement des limitations de 10 km/h
- 64% ont franchis un feu rouge
- 50% conduisent après avoir bu
- 25% pensent que les jeunes sont assez sensibilisés.

Les différentes suggestions :

- Participer à des stages réflexes, sur l'alcool, les dangers
- Participation active des jeunes dans les campagnes
- Organiser des réunions avec des accidentés
- Sensibiliser les jeunes dès le collège
- Augmenter la diffusion des spots télé
- Ne plus vendre de voitures puissantes
- Inciter les jeunes à faire partis des équipes de sensibilisation.

Ainsi, les différentes personnes interrogées pensent que les jeunes ne sont pas assez sensibilisés à la sécurité routière. Les suggestions qui reviennent le plus sont l'organisation de stages de conduite, une implication plus accrue des jeunes dans les campagnes et une sensibilisation plus précoce pour qu'ils prennent conscience des dangers.