

Etude de la perception du risque chez les 12-15ans

Synthèse et propositions d'action

La Prévention Routière et la FFSA réfléchissent à des actions de prévention spécifiques à la tranche d'âge des 12-15 ans, qui s'avère particulièrement exposée au risque d'accident, notamment en cas de pratiques du cyclomoteur, possible dès l'âge de 14 ans. Pour ce faire, elles ont confié la réalisation d'une étude à l'association Complex'cité qui intervient dans l'évaluation des politiques publiques et à Danielle Rapoport Conseil, qui réalise des études qualitatives ad hoc, des études fondamentales sur des thèmes transversaux (« le temps », « les peurs », « les ruptures de vie » etc.) et des études psychosociales. Les auteurs se sont appuyés sur des entretiens avec des adolescents mais aussi avec des parents entendus séparément, ainsi que sur une recherche bibliographique. Elles apportent ainsi un éclairage sur la perception que les adolescents se font du risque routier. Leur analyse se fonde sur la psychologie de ces adolescents, marquée par l'affirmation de soi comme jeune adulte, et met en évidence l'influence de l'environnement familial et de l'éducation reçue.

Une quête d'expériences hors du milieu familial

L'entrée au collège à 11 ans marque la première rupture avec la sphère maison-école, qui formait un tout protecteur et très proche pour la majorité des enfants. Cette tendance se conforte à partir de 12 ans, quand deux parents sur trois laissent leur enfant sortir seul dans la journée. Dès 14 ans, les adolescents découvrent de nouveaux lieux et expérimentent de nouvelles relations humaines : sorties chez les copains, déambulation en groupe dans le quartier, sorties en ville, au cinéma, rencontres amoureuses... L'instrument privilégié de cette mobilité est le cyclomoteur. Il est à la fois un objet de convoitise et un objet symbolique. Curieusement, le vélo, qui autorise, même aux plus jeunes, une certaine autonomie de déplacement, n'a pas sa place dans ces représentations adolescentes. Il ne constitue pas un mode déplacement à part entière, il appartient comme le roller et la trottinette, à l'univers ludique, à la démonstration physique et sportive. La question de la mobilité des adolescents ne se réduit pas à un enjeu pratique – répondre au besoin de déplacement – elle est l'occasion d'une confrontation symbolique entre parents et enfants. « Trop dangereux ! », diront parfois les parents. D'autant que les adolescents affichent plutôt leur volonté de transgression, surtout chez les garçons, qui expriment leur obsession de la vitesse, leur esprit de compétition... Mais les adolescents ne franchissent pas toujours le pas, soucieux de pas enfreindre le cadre posé par les parents. Ainsi la prise de risque dépend-elle largement de l'éducation au sein de la famille.

Le rapport à la règle dépend des parents

L'étude souligne l'influence de la relation parents-enfants, plus ou moins structurée, sur la perception que les jeunes se font du risque. Elle distingue quatre profils de parents :

- Les « confiants »

Ces parents ont posé des limites aux adolescents. Dans ce cadre, ils les laissent vivre leurs expériences, tout en leur expliquant les conséquences de leurs actes. Résultat, des adolescents matures équilibrés, qui transgressent rarement la règle.

- Les « exemplaires »

Ils fonctionnent davantage en proposant un modèle à l'enfant. Le respect de la règle est acquis mais il est parfois pesant et les prises de risque peuvent être ponctuelles.

- Les « abandonnistes »

Ils ont laissé la tâche d'éduquer leur progéniture à d'autres, comme l'école ou la fratrie. Ils ne perçoivent pas l'importance de leur propre rôle. Au bout du compte, leurs adolescents n'ont intégré ni le respect de la règle, ni le respect d'autrui et ils se soucient peu des conséquences de leurs actes.

- Les « aveugles »

Ils refusent simplement d'admettre que leurs enfants courent des risques. Ils les laissent donc privilégier leur plaisir au détriment des risques. Ceux-ci n'hésitent pas à se montrer manipulateurs et ils transgressent les règles par provocation.

Cette diversité des modèles parentaux impose aux responsables en charge de la prévention, d'élaborer des stratégies différentes dans chaque cas. 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 « abandonnistes » et encore plus dans les familles « aveugles » 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, plus encore que pour les autres, en s'appuyant par exemple sur des témoignages directs.

PRINCIPALES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS POUR L'ACTION

- Les statistiques des accidents montrent que les accidents dits de circulation augmentent au fur et à mesure que l'enfant grandit avec une inflexion très nette à 14 ans.

Les statistiques d'accidentologie routière recoupent les différentes enquêtes sociologiques récentes qui mettent en évidence l'âge effectif de l'autonomie adolescente et de l'indépendance spatiale, c'est-à-dire la possibilité pour un adolescent de se déplacer seul (et/ou avec des copains). L'indépendance spatiale est effective dans une très grande majorité de familles dès 11 ans, elle est acquise à 13 ans.

61 % des parents estiment que 12 ans est l'âge auquel un enfant peut sortir seul sans être accompagné par un adulte.

Le désir d'un mode motorisé individuel s'exprime vers 13 ans : 56 % des jeunes de 13 ans manifeste ce désir, l'interdit est net pour 70 % des parents, cependant 27 % des garçons et 17 % des filles savent que leurs parents ne sont pas hostiles à la possession d'un cyclomoteur.

Le vélo est rejeté dans l'univers de l'enfance.

- Le cyclomoteur représente l'accès au premier mode motorisé individuel et l'entrée dans une sphère de dangers qui génèrent la crainte et une position de refus chez la plupart des parents. Son acquisition est le résultat d'une négociation entre parents et enfant qui **met en jeu le projet éducatif parental** et les contraintes objectives des modes de vie. La distance du domicile familial aux centres attractifs de la vie urbaine, les contraintes de l'accompagnement en voiture qui pèsent sur les parents, pour satisfaire les besoins objectifs de déplacement de leurs enfants sont des facteurs qui favorisent l'acceptation des parents. En revanche, la présence d'un réseau de transport efficace et surtout d'une tarification adaptée aux catégories jeunes permettent aux parents d'argumenter leur refus d'achat de cyclomoteur et de négocier des alternatives à leur désir de mobilité et d'indépendance.
- **La prévention** des risques d'accidents en direction des mineurs de 12-15 ans qui représentent 5 % de la population **ne concerne pas seulement l'adolescent mais aussi les parents.**
La relation parentale et l'existence d'un projet éducatif parental qui incluent la mobilité motorisée et l'apprentissage de cette mobilité de manière précoce constitue le ferment d'une prévention plus efficace qui devrait s'inscrire dans **un parcours de formation au permis de conduire.**
Les règles de la responsabilité individuelle et collective engendrées par le droit de circuler ne rentrent pas dans les normes éducatives des parents, seule la peur de l'accident entretient la résistance à l'achat.

- **La possession d'un « engin motorisé » est un désir de garçon : 27 % des garçons, contre 17 % des filles.**

La population des 14-16 ans, la plus exposée, et plus particulièrement les jeunes garçons, manifestent par la manipulation experte d'un engin motorisé leur désir de puissance et leur besoin d'exister au regard de leurs pairs.

- **Les conduites à risques dans l'usage (moteur débridé) et dans les pratiques ne sont pas perçues comme des risques d'accident, elles sont les signes d'une plus grande maîtrise de l'engin et elles constituent une sorte de rituel de passage initiatique.**

- **La relation à l'autorité et à la règle** est d'autant plus faible que le brevet de sécurité routière (BSR) ne fait pas référence, l'enjeu consiste à être aux limites de règles minimales concernant le code de la route, d'expérimenter des plaisirs tacitement tolérés par la société (la vitesse et le déni de l'autre).

Les jeunes filles situent mieux les grands interdits de la sécurité routière : alcool, vitesse, et sont plus sensibles au danger : fatigue, inattention et dépassement de la vitesse autorisée.

- **Un point de vue partagé par les parents et les enfants : le danger c'est d'abord les autres**, les risques sont générés par les automobilistes.

- **Deux types d'actions sont à développer : des actions pédagogiques et des actions de communication.**

Il nous semble pertinent d'aborder la question de la prévention à partir de la notion d'ordre symbolique, ce qui implique de travailler sur les dispositifs institutionnels et la légitimité de la Prévention Routière en tant qu'acteur d'un parcours de maîtrise de la mobilité motorisée.

Il s'agit de donner à chaque jeune le sentiment qu'il peut exister socialement par le BSR qui lui reconnaît une part de compétence et de valoriser le projet éducatif parental par un contrat de confiance qui met à l'épreuve la maîtrise et la compétence du jeune conducteur et la responsabilité des parents.

- **La valorisation du BSR dans ses modalités d'apprentissage et d'obtention.**

La légitimité de la prévention individuelle doit être affirmée à partir d'un corps de doctrines qui fonde l'obtention du brevet de sécurité routière et prend en compte la responsabilité de l'adolescent et des parents. Il doit s'inscrire dans le cadre d'un rite de passage qui marque la transition entre la sphère familiale et la sphère sociale.

- **Le suivi de l'apprentissage à la conduite et l'acquisition de la maîtrise du cyclomoteur**

Il s'agit de construire un parcours de formation au permis de conduire, ponctué par des étapes qui peuvent être sanctionnées ou récompensées.

- **La formation des formateurs**

à l'aide d'un kit pédagogique qui situe les comportements adolescents et les enjeux de la maîtrise du risque au plan symbolique et pratique.

- **Une caution pédagogique**

Par la création d'un héros positif, qui incarnerait les bonnes valeurs de la conduite et de la prévention dans le registre des valeurs adolescentes.

D'une manière générale impliquer les parents, via l'institution scolaire et les acteurs de la prévention dans un contrat de confiance.

- **Une communication en direction des parents**

Faire connaître le BSR, les sensibiliser à la responsabilité parents/adolescent , faire valoir le projet pédagogique parental.

- **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 la tension de la société contemporaine qui valorise les comportements à risques et où la mort et la souffrance sont des représentations virtuelles qui ne les touchent pas.

ÉCHANTILLON DE L'ÉTUDE

❶ 4 GROUPES DE 7/8 JEUNES DE 14 à 16 ans

↳ 2 GROUPES DE GARÇONS - PARIS RP

♦ GROUPE 1 : PETITE CEINTURE - 8 garçons

- **Âges** : 4 de 15 ans, 2 de 15 ans^{1/2}, 2 de 16 ans
- **Équipement** : 5 motorisés et 3 non-motorisés

♦ GROUPE 2 : GRANDE CEINTURE - 7 garçons

- **Âges** : 2 de 14 ans, 2 de 15 ans, 1 de 16 ans, 2 de 16ans^{1/2} –
- **Équipement** : 3 motorisés et 4 non-motorisés

↳ 2 GROUPES ANGERS ET ENVIRONS :

1 GROUPE DE GARÇONS ET 1 GROUPE DE FILLES

♦ GROUPE 1 : FILLES

- **Âges** : 2 de 15 ans, 3 de 15 ans^{1/2}, 2 de 16 ans
- **Équipement** : 3 motorisés et 4 non-motorisés

♦ GROUPE 2 : GARÇONS

- **Âges** : 1 de 14 ans, 1 de 15 ans, 1 de 15 ans^{1/2}, 5 de 16 ans
- **Équipement** : 4 motorisés et 4 non-motorisés

↳ Les participants sont venus aux groupes par duo et trio de « pairs »

Les critères retenus pour la répartition de l'échantillon

- ✓ Motorisés et non-motorisés
- ✓ Motorisés récents et motorisés depuis plus d'un an
- ✓ Pratiques de différents sports de « déplacements » : vélo, roller, skate board
- ✓ Diversité des CSP des parents et des types de familles : « classique » ou « monoparentale »

❷ 8 INTERVIEWS DE PARENTS

↳ 4 INTERVIEWS À ANGERS

- Mère : au foyer – Père : ouvrier - 1 fils 16 ans non motorisé - famille classique
- Mère : femme de ménage - Père : livreur - 1 fils 16 ans motorisé depuis 1an^{1/2} - famille classique
- Mère : auxiliaire de vie dans une maison de retraite - Père : imprimeur indépendant
1 fille 15 ans^{1/2} non motorisée - famille classique
- Mère : caissière - Père : hôte d'accueil Leclerc -1 fille 15 ans non motorisée - famille classique (père dépressif)

↳ 4 INTERVIEWS À PARIS

- Mère : commerciale - Père : manager d'un restaurant - 1 fils non motorisé - en instance de divorce
- Mère : secrétaire - Père : gérant d'une société de parking - 1 fils 16 ans motorisé depuis 1an – famille classique
- Mère : au foyer • Père : travaille dans le textile -1 fils 15 ans non motorisé – couple séparé
- Mère : agent local de gestion – Père : officier de sécurité dans la police -1 fils 15 ans non motorisé – famille classique, père souvent en déplacement