

Les Accidents de la Voie Publique Chez les Jeunes de 18 à 24 ans

INTRODUCTION

Selon l'observatoire interministériel de sécurité routière, les jeunes de 18-24 ans ne constituent que 9% de l'ensemble de la population française mais représentent à eux seuls, 21.3% des tués sur les routes soit 1218 morts sur un total de 5731 tués.

Ce sont les premières victimes des accidents de la route et chaque année, plus de 1500 jeunes trouvent la mort en voiture ; ainsi sur 874 usagés tués en 2003, 609 étaient conducteurs et le reste était des passagers.

En ce qui concerne les conducteurs des véhicules à deux roues, la mortalité représente 22.3% des tués sur les routes françaises en 2003.

Avec près de 6000 morts sur les routes chaque année en France, les accidents de la voie publique restent un réel problème de santé publique.

De nombreuses pistes sont étudiées par les pouvoirs publics pour limiter les risques d'accidents et leur gravité :

- le durcissement de la répression et
- la multiplication des actions de prévention.

Pourquoi les jeunes de 18 à 24 ans ?

Le facteur principal de risques d'accidents des 18-24 ans réside dans la jeunesse.

Ce n'est pas un problème de sécurité routière proprement dit, mais celui du style de vie des jeunes.

Les jeunes prennent plus de risques que les autres.
Par goût de cette prise de risques, ils se déplacent souvent en moto.

Ils ont un sentiment d'invincibilité et d'invulnérabilité (c'est le cas lorsqu'ils refusent de porter le casque...)

Enfin, l'accidentalité des jeunes touche en majorité les garçons.
En effet, ils :

- sont dans le passage vers l'âge d'homme qui les amènent à se fixer des épreuves personnelles,
- ont besoin de se rassurer sur leur valeur personnelle et leur rapport avec le monde et les autres,
- testent le sens de la vie : conduisent très vite pour avoir un sentiment d'exaltation,
- affirment leur virilité dans cet âge où celle-ci est une préoccupation essentielle. Conduire vite et dominer la route constituent une série de métaphores sexuelles : « C'est déjà se penser être un homme et revendiquer des attitudes viriles »,
- ont des valeurs sociales dominantes et agressives : rivalité, performance et vitesse,

D'autres facteurs, comme l'inexpérience, l'utilisation du téléphone portable, la sur occupation des véhicules, l'état de la voiture, le non port de la ceinture de sécurité... augmentent également le risque d'accidents.

Enfin, l'envie de franchir l'interdit, de s'affirmer au sein d'un groupe de consommateurs d'alcool ou de drogues.

Dans cette enquête, nous nous intéresserons plus particulièrement aux accidents de voitures.

Statistiques

Pourquoi la répression ne marche-t-elle pas ?

Faut-il durcir la répression ou multiplier les actions de sensibilisation ?

Qu'en est-il des mesures prises ?

En quoi l'utilisation de la répression des accidents de la voie publique (AVP) chez les 18-24 ans les amène à changer les comportements ?

Par ailleurs, la nécessité d'une prévention n'est plus à démontrer.

Celle-ci peut s'adresser aux jeunes sous la forme d'une prévention « choc », c'est-à-dire une prévention par la peur.

En quoi l'utilisation de la peur dans les messages de prévention des AVP chez les jeunes de 18-24 ans les amène à changer de comportement ?

Suite à ces questionnements et aux éléments de réponses trouvés d'après nos recherches, nous avons retenu les hypothèses suivantes :

- * **Les moyens de répressions ne toucheraient pas la population à risque.**
- * **Les messages utilisant la peur ne toucheraient pas le public à risque.**

RAPPEL EN MATIERE DE PREVENTION

La prévention est l'ensemble des mesures prises pour éviter un danger, un risque, un mal, pour l'empêcher de survenir.

On distingue trois formes de prévention : la primaire, la secondaire, et la tertiaire.

La prévention routière, ou sécurité routière est l'ensemble des mesures visant à éviter la survenue des accidents de la circulation, (prévention du risque) ou à atténuer leurs conséquences.

Ici nous parlerons particulièrement de la prévention « choc », c'est à dire une forme de prévention, venue d'Angleterre, qui a pour but, par l'intermédiaire d'images choquantes, de marquer profondément les esprits.

Pour commencer voici un rappel des mesures concernant la sécurité routière prises en France.

Historique des mesures prises en France :

- *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 »
- *1958 : sanction de la conduite en état d'ivresse
- *1974 : nouvelles limitations de vitesse : 90km/h sur route ; 110km/h sur voies express à 2 fois 2 voies ; 130km/h sur autoroutes
- *1975 : première loi sur le port de la ceinture : obligatoire pour les passagers avants, en agglomération la nuit de 22h à 6h et en permanence sur les voies rapides urbaines
- *1976 : port du casque obligatoire hors agglomération pour les usagers de cyclomoteurs
- *1982 : décret sur la conduite sur routes mouillées limitant la vitesse à 80km/h sur routes ; 100km/h sur voies express ; 110km/h sur autoroutes
- *1983 : le seuil du délit d'alcoolémie passe de 1.2g/l à 0.80g/l
- *1988 : mise en place de l'AAC (apprentissage anticipé de la conduite), appelé aussi conduite accompagnée
- *1989 : limitation de la vitesse en agglomération à 50km/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 : radar automatique
- *2004 : entrée en vigueur du permis probatoire
- *2005 : instauration d'un certificat médical d'aptitude à la conduite

C'est par les différentes campagnes anti-tabac que les messages chocs sont arrivés en France.

La sécurité routière s'est approprié ce moyen de communiquer dans le but de toucher un maximum de personnes. Parmi les spots, diffusés à heure de grande écoute, nous trouvons en première ligne, les campagnes destinées au port de la ceinture de sécurité.

- Le spot anglais : l'adolescent non ceinturé à l'arrière qui lors d'un choc frontal tue sa mère assise à l'avant. Slogan : « un enfant de 25 kg à un choc à 50km/h se transforme en un projectile d'une tonne. »
- La famille assise sur la rambarde de leur balcon, la bande son évoquant un vrombissement de voiture suivi d'un crissement de pneu, la famille projetée du balcon sur le bitume suivi du slogan : « sans ceinture de sécurité, un choc à 50 km/h équivaut à une chute du 4^{ème} étage. A l'avant comme à l'arrière, la place du mort elle celle sans ceinture. »
- La petite fille non ceinturée à l'arrière qui lors d'un accident de la route est projetée à travers le pare brise sur le capot de la voiture sous les yeux de son père.

Ces deux derniers spots brisent un tabou en mettant en scène la mort d'un enfant, ce qui est censé marquer profondément les esprits.

Ces films publicitaires constituent pour *Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la sécurité routière* « un véritable levier pour la prise de conscience et pour le changement de comportement ».

Après la diffusion du spot anglais plus de 12% de personnes supplémentaires ont portés leur ceinture.

D'autres thèmes de sécurité routière ont adoptés les messages « chocs » : la vitesse ainsi que la consommation d'alcool au volant, en présentant toujours des scénarii d'accidents.

Une autre forme de prévention choc a vu le jour, mais cette fois elle se trouve non pas diffusée par les médias mais présente sur le bord des routes. Il s'agit des silhouettes noires marquant l'emplacement d'accidents mortels ainsi que le nombre de victimes, qui font prendre conscience des dangers de la route aux automobilistes alors qu'ils sont en train de conduire. Assez controversé leur présence ne laisse personne indifférent...

Ces deux modes de prévention marquent un changement de ton des campagnes, de l'humour « un verre ça va ...3 bonjour les dégâts. », « un petit clic vaut mieux qu'un grand choc. », on est passé à la dramatisation extrême, à l'exemple des campagnes anglo saxonnes.

L'efficacité de ces campagnes n'est pas démontrée, non seulement elles risquent d'être rejetées pour leur violence mais elles n'induisent pas de solutions aux problèmes qu'elles soulèvent.

MATERIEL ET METHODES

OBJECTIFS DE L'ETUDE

Les objectifs principaux de cette étude ont été :

- 1) d'évaluer la compréhension des messages diffusés en matière de prévention « choc »,
- 2) d'identifier l'impact de ces images sur les comportements à risque,
- 3) de dégager d'autres moyens de prévention qui cibleraient davantage les jeunes « l'éducation ».

Pour répondre à ces objectifs, une étude épidémiologique a été menée selon les modalités décrites ci-dessous :

Critères de sélections des jeunes adultes :

L'étude a été conduite dans une galerie marchande auprès du personnel vendeur, âgé de 18 à 24 ans (sur accord verbal des responsables « magasins »).

Le critère principal de cette étude était l'âge : les personnes interrogées devaient se situer dans la fourchette de 18 à 24 ans.

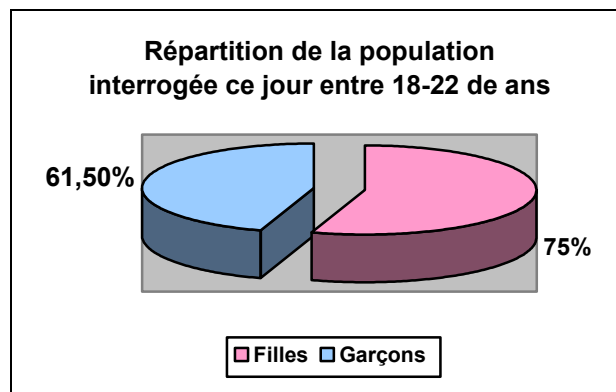
RECUEIL DE DONNEES et ANALYSE STATISTIQUE

Le recueil de données s'est effectué au moyen d'un questionnaire que nous avons diffusé dans plusieurs magasins, au cours d'une même matinée.

L'étude a porté sur 21 personnes âgées de 18 à 24 ans parmi lesquelles 38 % étaient de sexe féminin (8 femmes) et 62 % de sexe masculin (13 hommes).

La répartition s'est faite comme suit :

Chez les femmes :	3 d'entre elles étaient âgées :	de 18 à 20 ans
	3	de 21 à 22 ans
	2	de 23 à 24 ans.
Chez les hommes :	6 d'entre eux étaient âgés :	de 18 à 20 ans
	2	de 21 à 22 ans
	5	de 23 à 24 ans



Avec 75 % des filles interrogées âgées de 18 et 22 ans c/ 61.5 % des garçons : soit 67 % des personnes interrogées ce jour là ; ce qui est bien représentatif de la tranche d'âge actuellement la plus concernée par les AVP chez les jeunes, à savoir les 15-24 ans, avec un pic chez les jeunes adultes de 18 à 24 ans.

Nota : Il est à préciser que parmi cette portion de la population interrogée, seule 57 % d'entre elle est titulaire du permis de conduire.

RESULTATS

*(Sur échantillon de 14 personnes âgées de 18 à 22 ans :
représentant 100 % de la population interrogée)*

Cette enquête a démontré que 100 % des filles âgées de 18 à 22 ans trouvent très réalistes les images « chocs » diffusées par les médias, en matière de prévention routière c/ 25 % chez les garçons.

A l'inverse les garçons les trouveront choquantes et violentes pour 87 % d'entre eux c/ 50 % chez les filles.

Avec seulement 12 % de garçons (c/0 chez les filles) qui les jugeront ridicules !

Ces résultats démontrent parfaitement bien l'intérêt que portent ces jeunes adultes pour la prévention « choc » et ce malgré les résultats obtenus ces derniers mois avec un bilan en hausse pour les 18-24 ans, concernant le nombre de tués chaque année - *Magazine Soins N° 695 – Mai 2005.*

Parallèlement ces résultats sont très révélateurs :

Les filles seraient davantage sensibles à une prévention « choc » et ce dès l'âge de 18 ans alors que les garçons commencent à trouver ces images réalistes qu'à partir de 23-24 ans.

Cette différence entre les filles et les garçons souligne bien que l'accidentalité des jeunes reste un phénomène essentiellement masculin.

Selon *David le Breton, Professeur à l'université Marc Bloch de Strasbourg et auteur des « Conduites à Risques »*, la conduite reste une affirmation de la virilité à un âge où celle-ci est une préoccupation essentielle : avoir 20 ans, son permis et une voiture, c'est déjà se penser être un homme.

Toutefois, à l'issue de cette enquête et au terme de cette analyse, il s'avère que l'hypothèse de départ est infirmée :

Les moyens utilisant la peur ne toucheraient pas le public à risque.

En effet, 76 % d'entre eux (âgés de 18 à 24 ans) se sentent concernés par la prévention « choc » qui est menée par le gouvernement actuel.

Parmi ces jeunes 95 % d'entre eux pensent que d'autres mesures de prévention pourraient être envisagées comme l'intervention de victimes auprès d'établissements scolaires...

Enfin, 100 % des filles pensent qu'une éducation dès le plus jeune âge permettrait de changer les comportements à risques chez les jeunes c/ 61 % de garçons.

DISCUSSION

Les résultats de cette étude prospective appellent des commentaires au niveau de l'importance que pourrait jouer l'éducation en matière de prévention « routière » chez les jeunes de 18 à 24 ans.

La majorité retrouvée dans cette étude chez les filles avec 100 % de réponses favorables à une éducation dès le plus jeune âge nous amènent à penser que l'éducation joue un rôle essentiel et peut être déterminante dans les comportements à risques chez les jeunes de sexe masculin.

En effet, l'éducation routière est obligatoire, depuis 1957 de la maternelle à la troisième ; cependant on estime qu'un enfant sur deux n'en bénéficie pas. Cet enseignement est en fait difficile à mettre en place, il pâtit également d'une image négative auprès des enseignants qui ne l'assimilent souvent qu'à une étude stricte des réglementations apprises en auto école.

Pourtant, depuis près de 20 ans des étapes importantes ont été franchies en matière d'éducation à la conduite. Depuis la fin des années 80 les auto écoles sont équipées d'outils pédagogiques, la conduite accompagnée a été mise en place, plus récemment en 1993, l'instauration d'un contrôle de connaissance des règles élémentaires de sécurité routière au collège, et en 1996, la création du brevet de sécurité routière.

Il faut attendre cependant 1997 pour voir apparaître le continuum éducatif qui se met en place en 3 étapes :

- A l'école et au collège : une attestation est délivrée à la fin de la primaire et valide les 1ères acquisitions. L'attestation scolaire de sécurité routière, passée en classe de 5ème est nécessaire à l'obtention du brevet de sécurité routière si l'on veut pouvoir conduire un cyclomoteur. Ce brevet est d'ailleurs , pour les jeunes qui sont nés à compter du 1^{er} janvier 1988, obligatoire pour pouvoir prétendre à la formation du permis de conduire. Il existe aussi une attestation de sécurité routière pour ceux qui n'auront pu obtenir le BSR dans le cadre scolaire.

- Le permis de conduire : la mise en place du permis probatoire depuis 2004 doit permettre de responsabiliser les jeunes conducteurs, en les cadrant davantage pendant leurs 3 premières années de conduite. L'examen lui-même a été transformé, le code n'est plus simplement une suite de questions sur la réglementation pure mais une mise en situation qui met plus l'accent sur les attitudes positives à avoir au volant vis-à-vis des autres conducteurs, l'épreuve de conduite elle-même a été rallongée de 22 à 35 minutes, et plus axée sur la sécurité que sur la technique.
- Après le permis de conduire : les stages obligatoires sont organisés pour tout jeune conducteur ayant commis une grave infraction. D'autres stages sont également mis en place pour la récupération de points perdus, ou pour ceux qui désirent se perfectionner ou être sensibilisé aux dangers de la route.

L'éducation à la sécurité routière est une priorité absolue, elle doit faire partie de l'apprentissage de tout enfant tant par ses parents que par l'école, et s'inscrit dans un processus d'éducation à la citoyenneté.

Par ce dispositif, la sécurité routière espère responsabiliser dès le plus jeune âge les futurs conducteurs. Ces interventions s'inscrivent dans la durée et sont adaptées tant à l'âge des enfants qu'aux différents moyens de transports employés. Elles alternent des formations « théoriques », et des mises en situation en milieu non protégé, à savoir directement dans la rue. Les jeunes enfants prennent alors conscience petit à petit des dangers de la route, tout en apprenant les attitudes à avoir.

CONCLUSION

Pour faire diminuer le nombre de morts sur nos routes, l'état mise sur la complémentarité de la répression et de la prévention.

Cependant, d'après nos travaux de recherche, nous avons remarqué que malgré les mesures prises dans ces deux domaines, le nombre de jeunes tués sur nos routes ne cesse de croître.

Pourtant, il apparaît selon nos analyses, que la population à risque soit réceptive aux messages de prévention « choc ». Les jeunes semblent concernés par cette forme de prévention, alors que nous pensions l'inverse, ce qui expliquait, selon nous, que cette tranche d'âge soit la plus touchée par les AVP.

Nous avons donc pensé que l'accent de la prévention devait se porter davantage sur les plus jeunes par le biais de l'Education à la Sécurité Routière et principalement auprès des jeunes de sexe masculin.

En effet, les garçons et les filles ont des comportements à risque très différenciés:

- souffrances et automutilations secrètes chez les filles,
- défi des autres et conduites à risque plus dangereuses chez les garçons.

Et là où le souci de la fille est plutôt d'être " unique ", celui du garçon est d'être le " meilleur ".

Les garçons ont une nette surmortalité par rapport aux filles, sans doute liée au « fantasme d'immortalité » très fort chez l'adolescent de sexe masculin et encore présent chez l'Adolescent.

Pour les garçons, la peur de passer pour un " bouffon " est rédhibitoire. Aussi, le risque pour l'identité est plus redoutable à assumer que le risque pour la santé ou la VIE.

Quant aux filles, leurs corps traduit leur mal de vivre : elles sont plus malades que les garçons (anorexie/boulimie) mais ces derniers sont plus souvent victimes d'accidents.

Ces différenciations (entre filles et garçons) sont très importantes et elles doivent être prises en compte pour travailler sur l'éducation à la Sécurité Routière (et pas seulement en terme d'Assurance...).

Pour conclure, nous dirons que malgré toutes les mesures (prévention et répression), mises en place par le Gouvernement actuel, tant que la prise de conscience n'aura pas eu lieu, il y aura *Malheureusement* toujours autant sinon voire plus de jeunes impliqués dans les accidents de la voie publique.