

1^{ère} Année 2005 / 2006

les accidents

de la voie publique

chez les jeunes



Promot

Constitution du groupe :

Ammar Wafa
Blanc Cécile
Chatelus Carine
Goncalves Jennifer
Marques Vanessa
Sénatore Fabien
Vantrimpont Lydie

Les accidents de la voie publique chez les jeunes

SOMMAIRE

Introduction	p.4-5
I Présentation du problème	p.6-11
II Protocole de recherche	p.12-14
III Questionnaire	p.15-17
IV Résultat de la recherche	p.18-30
V Cadre de la discussion	p31-32
Conclusion	p.33-35
Bibliographie	p.36-37

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 étaient 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
- la multiplication des actions de prévention.

PRESENTATION DU PROBLEME

Historique de problème :

Après concertation des recherches effectuées, l'équipe a pu constater que ce problème est dû à différents facteurs tel que :

- L'alcool qui constitue 42% des accidents mortels chez les jeunes,
- La consommation de drogues avec 15% des accidents graves,
- 50% des accidents mortels sont dus à la vitesse (une diminution de la vitesse de 5 km/h entraînerait une baisse du nombre de tués de 20% ; le respect des limitations sauvera ainsi 3000 vies par an),
- Il y a 70% des accidents mortels qui se produisent la nuit dont 68% les nuits de week-end après les sorties de discothèques et/ou de loisirs. Ces accidents sont souvent dus à des sorties de virage ou la perte du contrôle du véhicule ou causés par un tiers (autres véhicules que ce soit voitures ou motos, piétons, environnement, urbanisme).

D'autres facteurs comme inexpérience et le goût du risque, le style de vie, 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'accident.

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 sexuelle : c'est déjà se penser être un homme et revendiquer des attitudes viriles.
- ont des valeurs sociales dominantes et agressives : rivalité, performance et vitesse.

Enoncé du problème :

Ce sujet nous fait nous questionner sur plusieurs points :

- Pourquoi les jeunes sont-ils les plus touchés ?
- Qu'est-ce qui fait que les jeunes ont un comportement à risque ?
- 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 ?
- Comment responsabiliser les jeunes ?

Population cible :

Les jeunes de 18-24 ans car ils sont les plus touchés lors des accidents de la voie publique. C'est dans cette tranche d'âge que l'on obtient le permis de conduire. Ce sont les plus vulnérables car ils manquent d'expériences, ils ont le goût du risque, une inconscience des risques et de leurs gravités, que peuvent engendrer la vitesse, l'alcool, ...

Ils sont pour la plupart en quête d'identité sociale et de sensation forte.

Revue littéraire :

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

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
Instauration du permis de conduire à points

1990 : Ceinture obligatoire pour tous les passagers

1992 : Entrée en vigueur du permis à points

1994 : Le seuil d'alcoolémie est abaissé à 0,70 g/L

1995 : Le seuil d'alcoolémie est abaissé à 0,50 g/L

2003 : Radar automatique

2004 : Entrée en vigueur du permis probatoire

2005 : Instauration d'un certificat médical d'aptitude à la conduite.

Principales contraventions routières et leurs sanctions en France :

La répression se manifeste par des contrôles de police, des radars automatiques, des amendes, des retraits de points ... Voici quelques exemples de contraventions avec leurs sanctions (peines maximales) :

Libellé de l'infraction	Amende	Retrait de points	Suspension du permis
Conduite sans permis	15 000 €		
Conduite après usage de stupéfiants	4 500 €	6	3 ans
Conduite après usage de stupéfiants + alcool	9 000 €	6	3 ans
Conduite en état alcoolique >= 0,8g/L	4 500 €	6	3 ans
Récidive de conduite en état alcoolique >= 0,8g/L	9 000 €	6	3 ans
Excès de vitesse >= 50Km/h	1 500 €	6	3 ans + confiscation
Récidive d'excès de vitesse >= 50 Km/h	3 750 €	6	3 ans
Conduite en état alcoolique >= 0,5g/L et < 0,8g/L	135 €	6	3 ans
Excès de vitesse >= 40 et < 50	135 €	4	3 ans
Excès de vitesse >= 30 et < 40	135 €	3	3 ans
Excès de vitesse >= 20 et < 30	135 €	2	
Excès de vitesse < 20 et avec limitation <= 50	135 €	1	

Enoncé de la question :

Nous nous sommes interrogés sur l'impact que la répression pouvait avoir sur les 18-24 ans et les comportements qui en résultent. Nous en avons déduit le questionnement suivant :

En quoi l'utilisation de la répression dans les Accidents de la Voie Publique chez les 18-24 ans les amènent à changer leurs comportements ?

Suite à ce questionnement et aux éléments de réponses trouvés d'après nos recherches, nous avons retenu l'hypothèse suivante :

PROTOCOLE DE RECHERCHE

Méthode retenue :

Les AVP, un vrai sujet d'actualité qui nous concerne, en tant que jeunes conducteurs et futur professionnel, nous a permis d'approfondir nos connaissances sur ce thème.

Après le choix de la problématique concernant la répression qui se définit comme une action de réprimer, de prendre des mesures punitives contre ceux qui sont jugés contrevenir aux règles, aux lois ou aux comportements d'un gouvernement, d'une société ou à la morale.

Nous avons procédés par étapes pour l'élaboration de notre exposé.

- Déterminer la cible concernée :

Les 18/24 ans constituent la population la plus touchée car c'est une population qui aime bien prendre des risques. Puisqu'ils sont dans une phase d'entrée dans la vie et de passage vers l'âge d'adulte qui les amène à se fixer des épreuves personnelles. Cela dans le but de se rassurer sur leur valeur personnelle et leur rapport avec le monde et les autres.

- Réalisation d'un questionnaire

- Déterminer les lieux d'enquête :

Lycée St Marie
Centre Commerciale Val d'Europe.

- Recueil de données :

L'enquête sur le terrain s'est déroulée un mercredi de 13h30 à 17h30. Un déplacement a été nécessaire pour chaque lieu d'enquête.

• Le lycée regroupe des jeunes de tout âge. Nous avons demandé à la directrice d'intervenir dans une ou plusieurs classe de terminales (BTS, ES...) car ils correspondent à la population que nous avons ciblées.

Cela nous permet aussi de recueillir un maximum de données en une seule intervention.

• Notre premier choix était d'aller à l' IUT de marne la vallée mais suite au mouvement anti-CPE nous nous sommes donc rendus au centre commercial Val d'Europe le mercredi après-midi car un certains ~~notre~~ de jeunes se regroupe à ce moment là.

-
- Dépouillement des questionnaires
 - Regroupement de tous les questionnaires
 - Dépouillement des résultats
 - Mise en commun des résultats
 - Réalisation de graphiques
 - Analyse des graphiques
 - Comparaisons avec les statistiques

Le choix de l'outil de l'enquête :

Nous avons décidé d'utiliser le questionnaire car c'est un moyen technique, écrit, anonymement, il est facile d'accès, permet un entretien rapide, il apporte un maximum d'informations et une analyse des résultats rapides. Il sert de guide et d'orientation dans notre enquête.

Les questions ont été élaborées en fonction de nos recherches sur la répression et nos recherches et questionnement personnels.

QUESTIONNAIRE

QUESTIONNAIRE

Nous sommes élèves infirmière de 1^{ère} année nous travaillons en santé publique sur les accidents de la voie publique chez les jeunes de 18/24 ans.
Ce questionnaire est anonyme et confidentiel, il ne sera utilisé que dans le cadre de notre travail.

- 1) Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

 - 18-20 ans
 - 21-22 ans
 - 23-24 ans

- 2) Sexe : Masculin
 Féminin

- 3) Vous êtes : Etudiant
 Professionnel
 Père/mère de famille

- 4) Avez-vous le permis B ? oui non

- Si oui, depuis quand avez-vous le permis B ?

- 1 ans
 - 2 ans
 - 4 ans
 4 ans et +

- 5) Avez-vous fait de la conduite accompagnée ? oui non

- 6) Pensez-vous que le permis probatoire influence sur la conduite ? oui non
Pourquoi ?.....

- 7) Avez-vous la totalité de vos points ? oui non

Si non, suite à quoi les avez-vous perdus ?.....

- 8) Les moyens tels que les radars, les contrôles fréquents ont-ils modifier votre conduite ?
□ oui □ non

Pourquoi ?.....
.....

- 9) Avez-vous déjà conduit sous l'emprise de l'alcool ? oui non

- Si oui : occasionnellement
 régulièrement

Quelles raisons vous ont poussé à le faire ?.....

Est-ce que la mise en place des contrôles plus fréquents a fait changé votre comportement ?

10) Avez-vous déjà conduit sous l'emprise de la drogue ? oui non

Si oui : occasionnellement si oui : cannabis
 régulièrement autre :

Quelle raison vous ont poussé à le faire ?

Est-ce que la mise en place de contrôles plus fréquents a changé votre comportement ?

11) Avez-vous déjà fait un excès de vitesse ? oui non

Si oui : occasionnellement
 régulièrement

Quelles raisons vous ont poussé à le faire ?

Est-ce que la mise en place de radars automatiques a changé votre comportement ?

12) Avez-vous déjà conduit en téléphonant ? Oui non

Si oui : occasionnellement
 Régulièrement

Quelles raisons vous ont poussé à le faire ?

Est-ce que la mise en place des contrôles plus fréquents a changé votre comportement ?

13) Attachez-vous votre ceinture de sécurité ?

Jamais occasionnellement toujours

Pourquoi ?

Nous vous remercions d'avoir bien voulu répondre à nos questions.

RESULTATS DE LA RECHERCHE

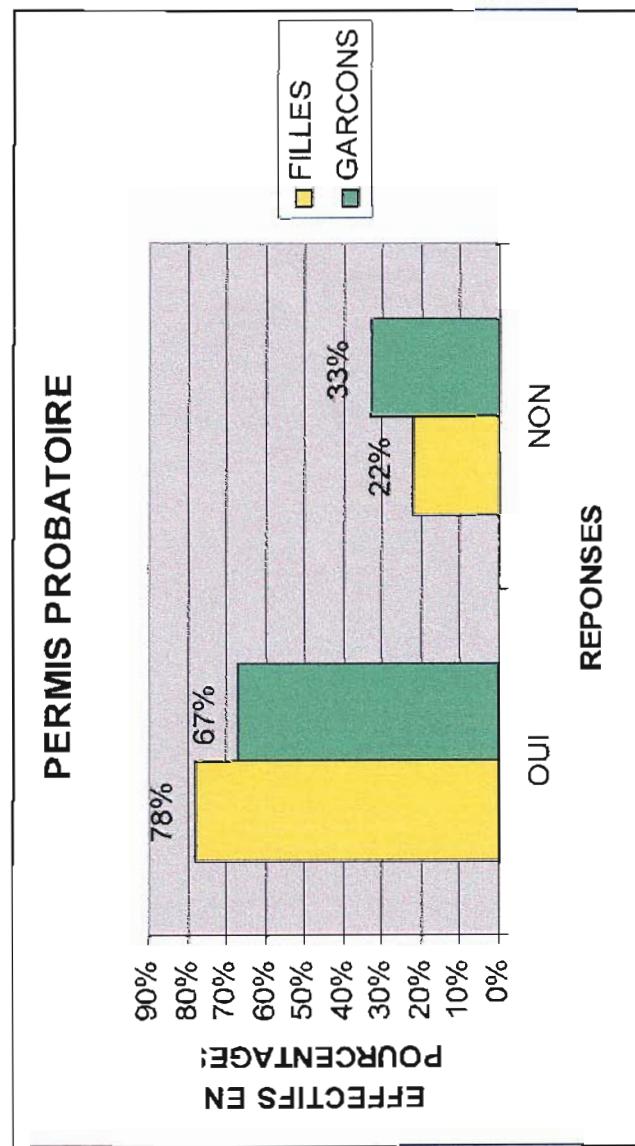
Après concertation, nous avons décidé d'établir des graphiques car ceux-ci nous semblent les plus appropriés pour mettre en valeur les résultats obtenus.

Nous établirons un graphique pour chaque question traitant de la répression.

Voici le résultat :

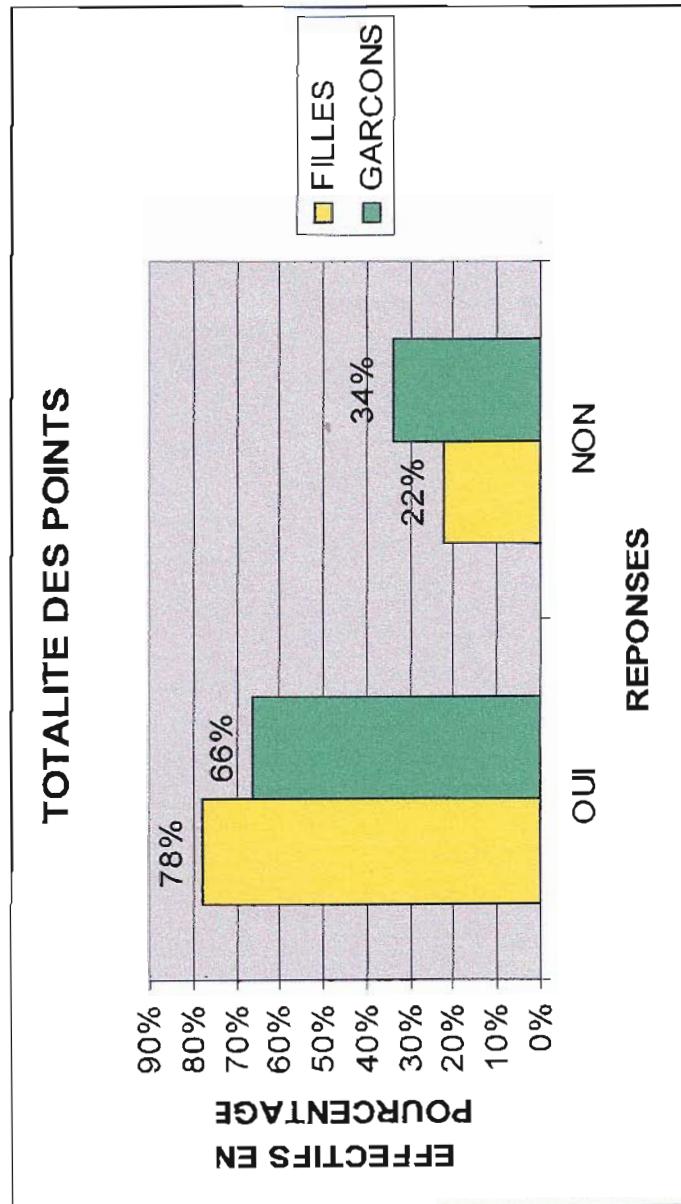
PENSEZ-VOUS QUE LE PERMIS PROBATOIRE INFLUENCE SUR LA CONDUITE ?

	OUI	NON
FILLES	78%	22%
GARCONS	67%	33%



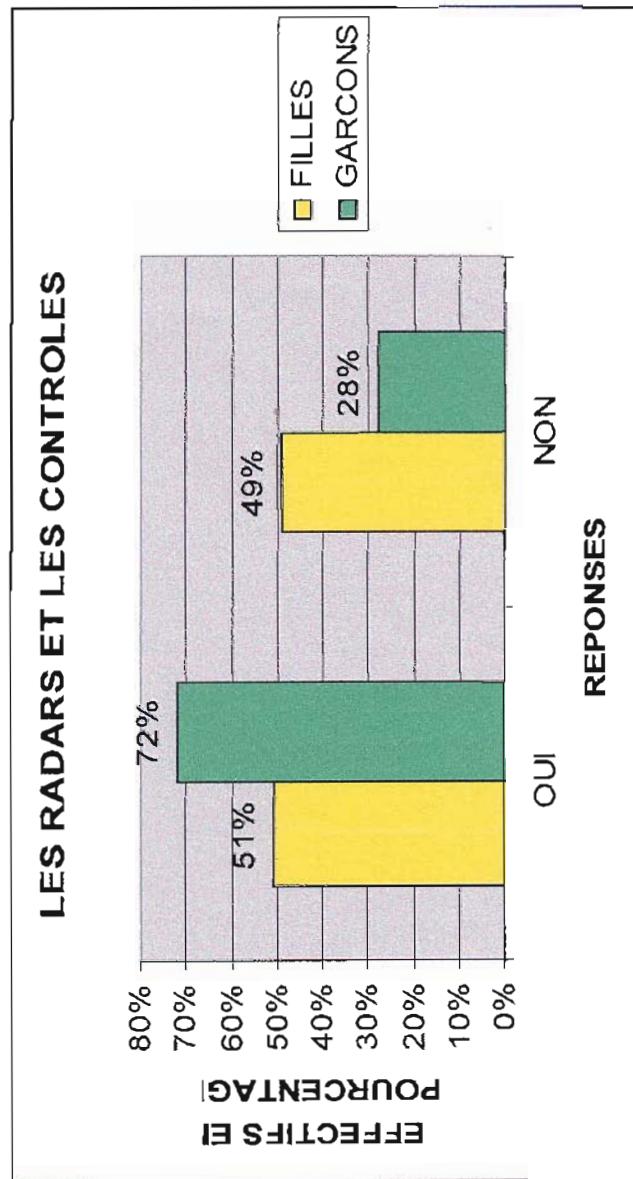
AVEZ-VOUS LA TOTALITE DE VOS POINTS ?

	OUI	NON
FILLES	78%	22%
GARCONS	66%	34%



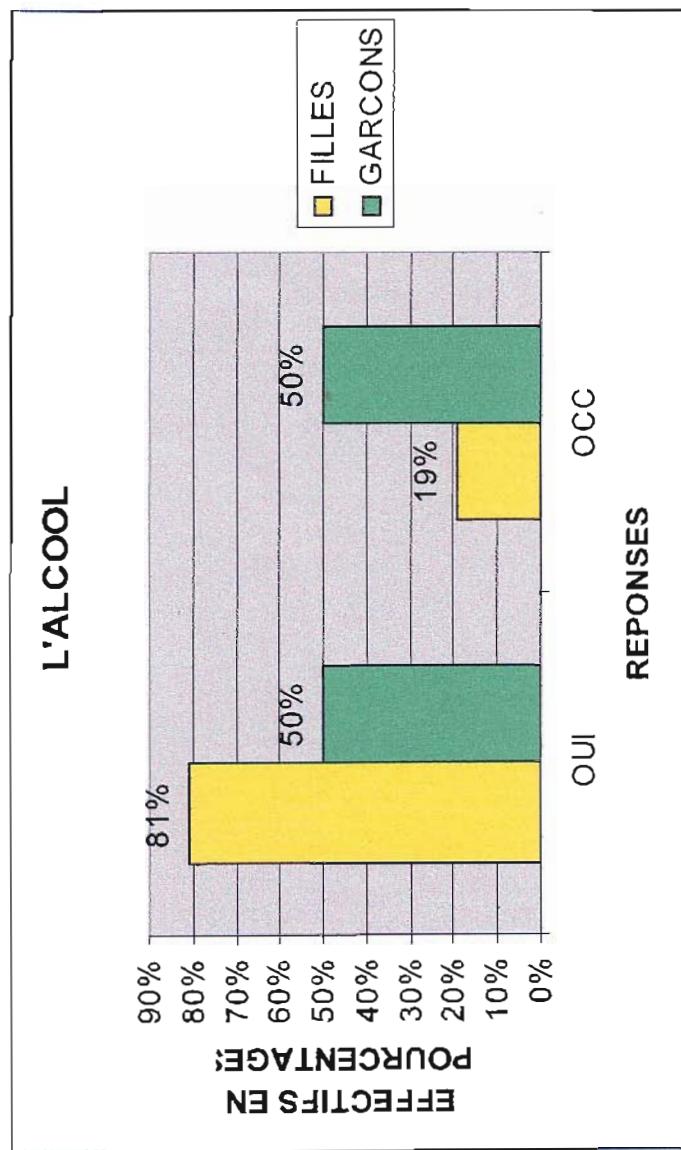
LES MOYENS TELS QUE LES RADARS ET LES CONTROLES FREQUENT ONT-ILS MODIFIER VOTRE CONDUITE ?

	OUI	NON
FILLES	51%	49%
GARCONS	72%	28%



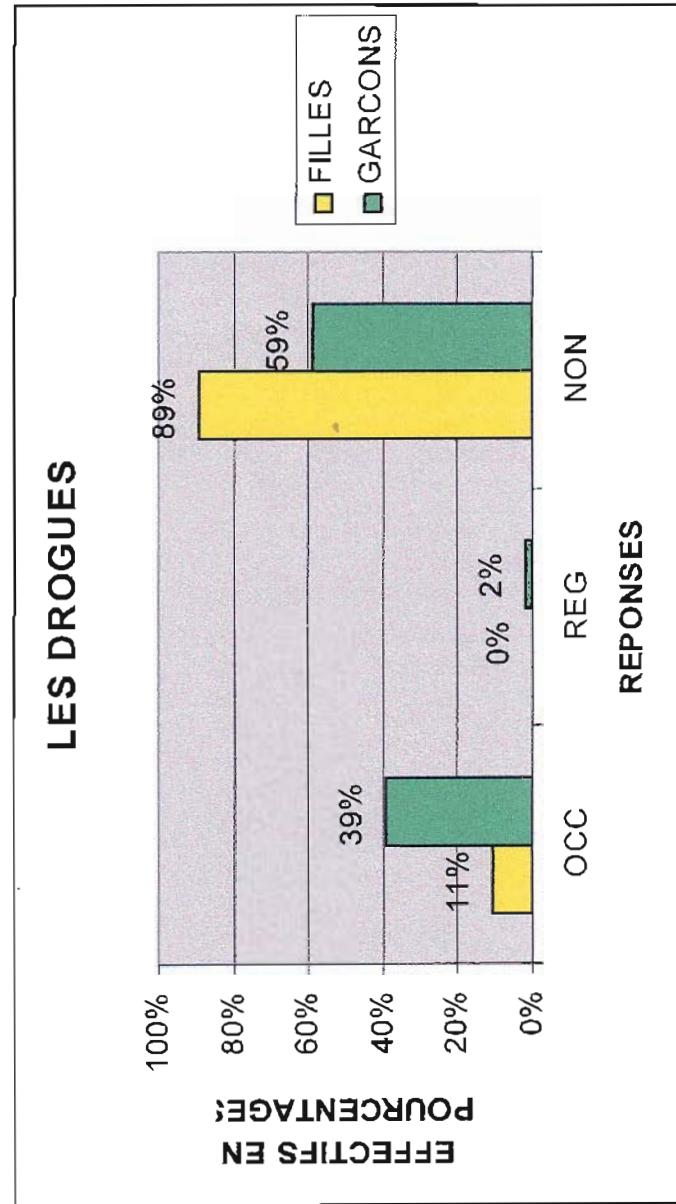
AVEZ-VOUS DEJA CONDUIT SOUS L'EMPRISE DE L'ALCOOL ?

	OUI	OCC
FILLES	81%	19%
GARCONS	50%	50%



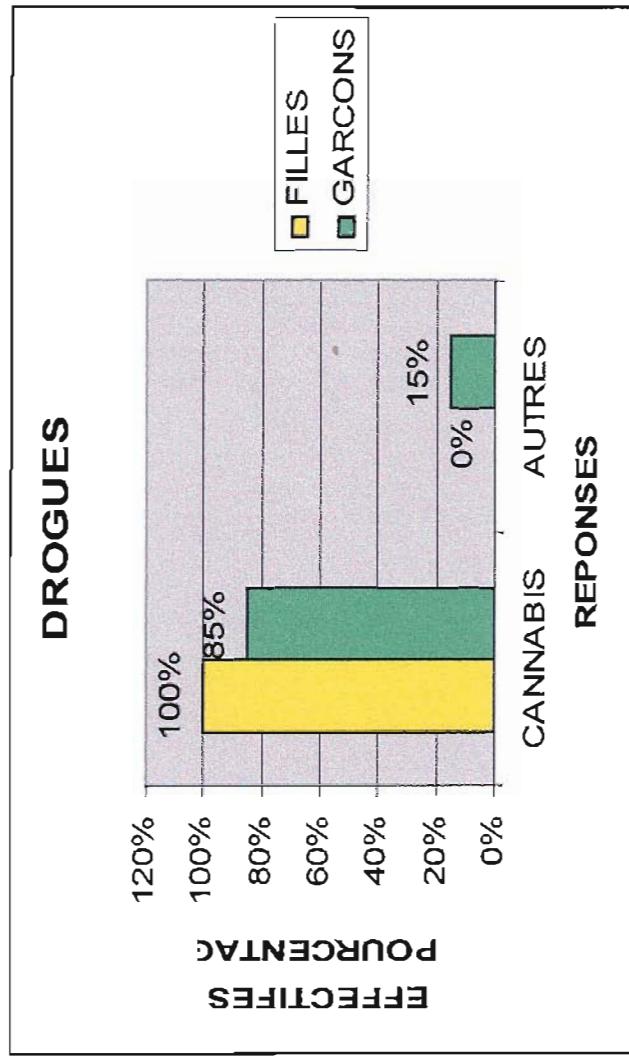
AVEZ-VOUS DEJA CONDUIT SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE ?

	OCC	REG	NON
FILLES	11%	0%	89%
GARCONS	39%	2%	59%



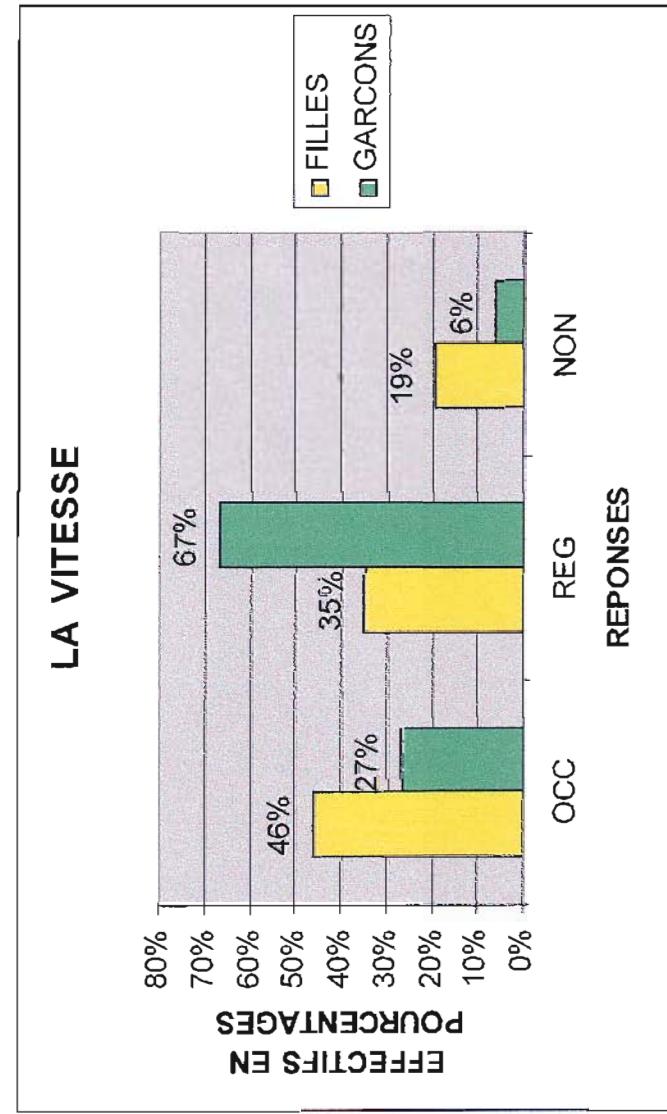
QUEL TYPE DE DROGUES CONSOMMEZ-VOUS ?

	CANNABIS	AUTRES
FILLES	100%	0%
GARCONS	85%	15%



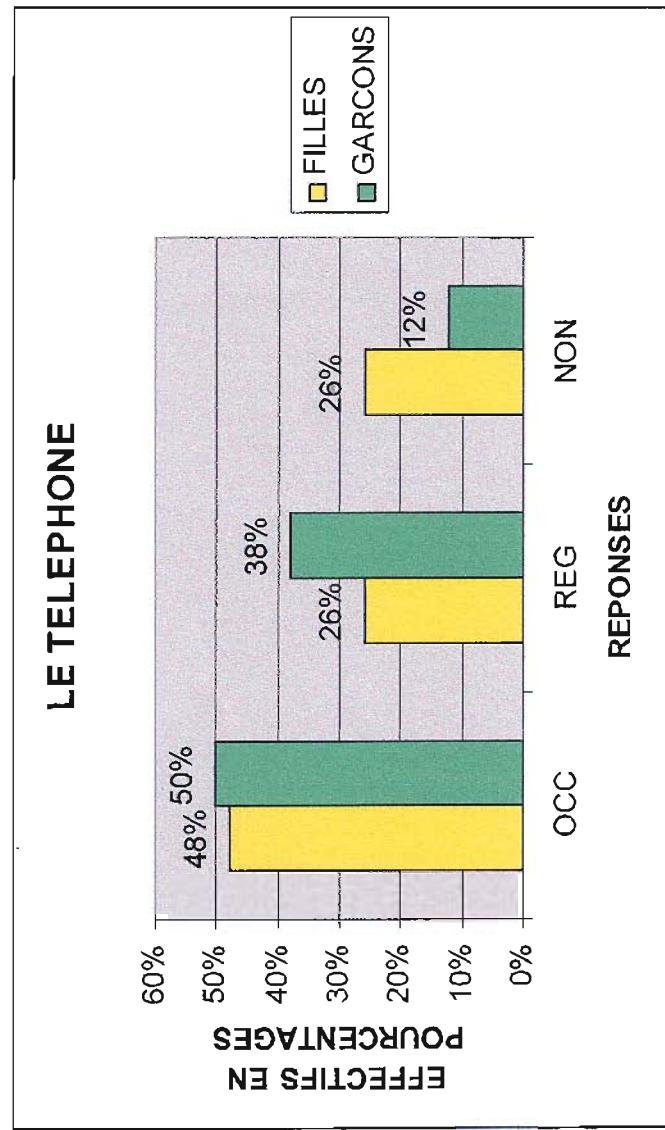
AVEZ-VOUS DEJA FAIT UN EXCES DE VITESSE ?

	OCC	REG	NON
FILLES	46%	35%	19%
GARCONS	27%	67%	6%



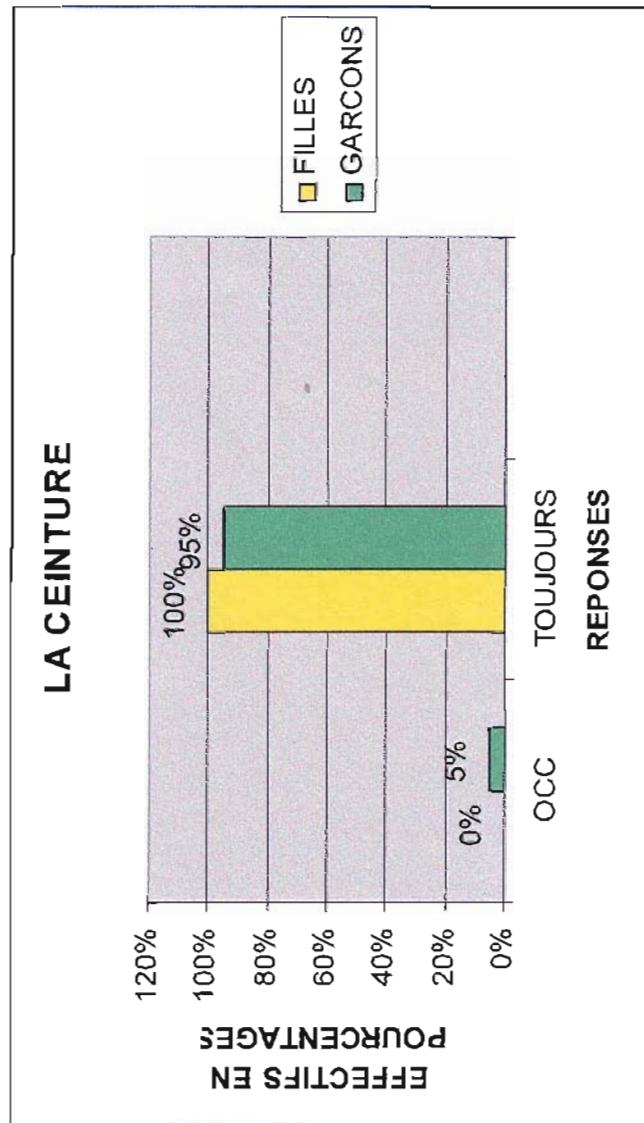
AVEZ-VOUS DEJA CONDUIT EN TELEPHONANT ?

	OCC	REG	NON
FILLES	48%	26%	26%
GARCONS	50%	38%	12%



ATACHEZ-VOUS VOTRE CEINTURE ?

	OCC	TOUJOURS
FILLES	0%	100%
GARCONS	5%	95%



Suite à l'élaboration du questionnaire réalisé après des recherches et des questionnements, nous sommes partis interroger la population ciblée à travers un lycée et le centre commercial Val d'Europe. Nous avons choisi de différencier les filles et les garçons dans les résultats de notre questionnaire afin de pouvoir mettre en évidence une différence de comportement liée au sexe de la personne. Ce questionnaire a été posé à un échantillon de 63 personnes. Les résultats ont été ramenés en pourcentages pour une meilleure représentation.

Voici l'analyse de ces résultats.

Tout d'abord concernant le permis probatoire, il influence à 78 % les filles sur leur conduite tandis que les garçons sont 67 % à avoir changé leur façon de conduire.

Certes, mais il reste quand même 27 % de jeunes pour qui cette nouvelle mesure n'influence pas la comportement au volant.

Par la suite, les filles ont déclarées à 78 % avoir la totalité de leurs points et les garçons à 66% à posséder le maximum de points.

Cette question oriente notre réflexion sur comment et pourquoi les jeunes entravent les règles de conduite et est-ce que la répression intervient sur leur comportement ?

En effet depuis quelques années, les contrôles de vitesse sont en augmentation perpétuelle, il y a une recrue naissante de radars automatiques mais les filles déclarent avoir modifié leur conduite qu'à 51 % tandis que les garçons sont 72 % à avoir changé de comportement au volant.

Ceci nous amène à nous questionner sur ce qu'il en est de la conduite sous l'emprise de l'alcool.

Les filles disent à 19 % avoir déjà conduit occasionnellement sous l'emprise de l'alcool, tandis que les garçons déclarent à 50 % avoir conduit occasionnellement sous l'emprise de l'alcool.

Concernant la conduite sous l'emprise de la drogue, les filles répondent être 11 % à avoir conduit occasionnellement sous l'emprise de la drogue (cannabis surtout), alors que les garçons sont 41 % à avoir déjà conduit sous l'emprise de la drogue dont 85 % du cannabis.

Par la suite, nous avons voulu savoir combien avait déjà fait un excès de vitesse :

81 % des filles l'ont déjà réalisé dont 35 % régulièrement et 46 % occasionnellement, alors que pour les garçons, 94 % ont déjà fait un excès de vitesse dont 67 % régulièrement et 33 % occasionnellement.

Ensuite notre questionnaire aborde le thème du téléphone portable au volant. Les filles avoir à 74 % déjà conduit en téléphonant dont 48 % occasionnellement et 26 % régulièrement mais les garçons sont cependant 88 % à avoir conduit en téléphonant dont 50 % occasionnellement et 38 % régulièrement. Ce résultat démontre un déséquilibre de prise de risques et d'irresponsabilité entre filles et garçons.

Pour finir, nous avons voulu savoir si les jeunes attachaient leur ceinture de sécurité, les filles sont catégoriques : 100 % l'attache toujours, alors que les garçons ne sont que 95 % à l'attacher toujours.

CADRE DE DISCUSSION

Ces chiffres démontrent quand même une efficacité moyenne dans la répression concernant la vitesse, elle n'a pas encore changée les mentalités mais peut être les personnes, ne se sentent pas concernées car elles respectent déjà les limitations.

D'après nos résultats, nous pouvons démontrer qu'il y a un réel problème entre jeunes-drogue-conduite. En effet, nous avons constaté que beaucoup de jeunes interrogés conduisaient sous l'emprise de la drogue, surtout les garçons qui ont besoins de rentrer, selon eux, dans les normes sociales d'un groupe où ils appartiennent ou veulent appartenir.

L'utilisation du téléphone portable au volant et la conduite sous l'emprise de l'alcool font partie, avec les excès de vitesses, des facteurs de risques les plus couramment rencontrés.

Pour conclure, il faut souligner que ce questionnaire a été répondu par des jeunes anonymes, nous ne remettons pas en cause l'exactitude de leur choix, mais nous nous questionnons sur l'authenticité de leurs réponses.

Il est vrai que notre échantillon n'était pas très hétérogène, il ne reflète donc pas l'ensemble des jeunes de notre société.

Cependant il y a une réelle différence de comportement entre fille et garçon au volant malgré quelques contradictions dans nos résultats.

La répression est difficile car il faut changer les mentalités, pas tous les jeunes se sentent concernés, encore moins les garçons qui ont besoin de s'affirmer dans leur jeune âge et la voiture donne un certain pouvoir, une liberté face à ses choix et ses responsabilités.

CONCLUSION

D'après nos recherches, les résultats trouvés n'ont pas conforté notre hypothèse – les moyens de répressions ne toucheraient pas la population à risque. En effet, suivant les résultats, les jeunes feraient majoritairement attention aux moyens de répressions mis en place alors qu'en réalité les statistiques nous démontrent le contraire.

Malgré les moyens de répressions, les AVP restent quand même la première cause de mortalité chez les jeunes de 18-24ans.

Nous pouvons nous interroger si l'échantillon de la population questionnée est celui qui est le plus touchés par les AVP.

Cela nous amène à nous questionner si les résultats auraient été les mêmes si nous avions ciblé des jeunes provenant de milieux plus défavorisés ou, à l'inverse, ceux des plus favorisés.

Même si en général, les jeunes ayant répondu ne conduisent qu'occasionnellement sous l'emprise de l'alcool ou de drogue :

Il suffit d'une fois et d'une personne en infraction parmi d'autres qui ne la font pas pour créer un accident...

Témoignage :

Je m'appelle Frédéric, à 23 ans, j'ai un emploi dans deux clubs de tennis ou j'enseigne le sport, je vie chez mes parents, une petite vie tranquille...

Le 9 avril 2002 ma vie bascule !!!

Je circule à moto quand soudain une voiture vient me couper la route. Surpris par sa manœuvre ne n'ai qu'un choix me télescopier dans la voiture. Ejecté de ma moto, je finis ma course dans un poteau et un grillage. Résultat : **JE PERDS MES DEUX JAMBES.**

Ma vie ne tient plus qu'à un fil, heureusement un passant me fait les premiers secours, ce qui me sauve la vie...

Les urgences, je suis opéré pendant plus de 8 heures.

Le réveil est horrible, je vois ma famille en larmes, je ne comprends pas ce qui m'arrive, et je réalise en voyant tous les pansements, je fonds en larmes.

Et c'est le centre de rééducation, l'apprentissage du fauteuil roulant, 2 ans pour retrouver l'équilibre, réapprendre à marcher comme un bébé avec des prothèses. C'est grâce à ma famille, mes amis, ma kiné et surtout moi qui me suis dit que même s'il me manque mes deux jambes la vie continue...

3 ans après, à 26 ans, j'habite un appartement avec mon amie, j'ai retrouvé du travail chez Décathlon qui m'a très bien accueilli, et surtout le plus important pour moi, je continue le tennis, et oui en fauteuil roulant. **JE SUIS SPORTIF DE HAUT NIVEAU.**

J'ai remarqué que **je fais plus de chose maintenant avec mon handicap qu'avant debout**, c'est dire que même avec un grave handicap **on peut s'en sortir avec de la volonté et surtout une folle envie de vivre.**

BIBLIOGRAPHIE

Article de revue :

- La mortalité des jeunes de 10 à 29 ans en Ile-de-France. 1999
Observatoire régional de santé d'Ile-de-France.
- La recherche tue le portrait de 3 000 jeunes conducteurs. 2005.
Circuler autrement, n° 130
- Trop jeune pour mourir. 2004.
Revue de la sécurité routière, n° 141.
- Classe tous risques. 2004
Revue de la Sécurité Routière, n°141
- Vaincre ce fléau. 2004.
Revue de la Sécurité Routière, n°141
- Une forte mobilisation dans tout le pays. 2004.
Revue de la Sécurité Routière, n°141
- Sécurité routière et professionnelle de santé. 2005.
La revue de référence infirmière soins, édition spéciale

Autre source documentaire :

→ Site Internet

- Pourquoi les jeunes ouvriers se tuent au volant. 2 p.
Disponible sur : <http://www.monde-diplomatique.fr> (consultation le 08 février 2006)
- Le contrôle et les sanctions : qui fait quoi ? 2003.
Disponible sur : <http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr> (consultation le 27 février 2006)
- Les accidents corporels de la circulation routière : les résultats de décembre et le bilan de l'année 2005. Mise à jour le 23 janvier 2006.
Disponible sur : www.securiteroutiere.gouv.fr (consultation le 27 février 2006)
- Victimes et Citoyens, lutte contre l'insécurité routière.
Ouvert en septembre 2001.
Disponible sur : <http://www.victimes.org> (consultation le 10 juin 2006)