

LES 25<sup>E</sup> ENTRETIENS DU CENTRE JACQUES CARTIER

# Les JEUNES

## et la sécurité routière



20 ET 21  
NOVEMBRE  
2012

## ACTES DU COLLOQUE

Partenaires de l'événement



SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES

Service public National  
Ministère des Transports  
Sécurité routière



Québec   
- Ministère des Transports  
- Société de l'assurance automobile

## Préambule

La conférence sur la « Sécurité routière et les jeunes » des 25èmes Entretiens du Centre Jacques Cartier a rassemblé à Lyon, France, les principaux experts du monde francophone les 21 et 22 novembre 2012. Sont intervenus des représentants gouvernementaux, des responsables d'organisations internationales, des élus, des responsables d'administrations publics, des associations internationales et locales et des experts de 11 pays de 3 continents : France, Québec, Belgique, Hongrie, Chypre, Cameroun, Burkina-Faso, Algérie, Tunisie, Niger et Sénégal. Des savoirs très enrichissants ont été partagés lors de cette conférence. Pour que chacun puisse s'en inspirer et contribuer à l'amélioration de la sécurité routière à son échelle, ce document propose une synthèse de chacune des interventions avec pour titre les idées clés permettant ainsi une relecture rapide.

*Pour plus de renseignements, des liens Internet seront intégrés en bas de chaque synthèse :*

- *Le programme:* <http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/4494/40843/version/3/file/EJC+2012+Colloque+n%C2%B0+20+b+programme.pdf>
- *Les présentations.* Lorsqu'un support de présentation a été utilisé pendant la conférence, il suffit de cliquer sur l'icône PDF pour accéder à la plateforme de téléchargement de toutes les présentations : [http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9\\_et\\_circulation\\_routi%C3%A8res-n28/Politiques\\_locales\\_de\\_securite\\_routiere-n114/Experiences\\_etrangeres\\_en\\_securite\\_routiere-n597/Les\\_jeunes\\_et\\_la\\_securite\\_routiere\\_retour\\_sur\\_le\\_colloque\\_de\\_novembre\\_2012-a2416-s\\_article\\_theme.html](http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-n28/Politiques_locales_de_securite_routiere-n114/Experiences_etrangeres_en_securite_routiere-n597/Les_jeunes_et_la_securite_routiere_retour_sur_le_colloque_de_novembre_2012-a2416-s_article_theme.html)
- *Le Site Internet des Entretiens Jacques Cartier :* <http://www.centrejacquescartier.com>



# Table des matières

<b>LE MARDI 20 NOVEMBRE 2012</b> .....	<b>2</b>
OUVERTURE OFFICIELLE.....	2
MOTS DE BIENVENUE.....	2
<i>Conseil Général du Rhône</i> .....	2
<i>France, la délégation interministérielle à la Sécurité Routière</i> .....	2
<i>Belgique, secrétariat d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité</i> .....	2
<i>Signature du texte de mobilisation par le ministre belge</i> .....	2
<i>Québec - Sécurité en Transport</i> .....	2
LES POINTS DE VUE DE ... ..	2
<i>Nations Unies</i> .....	2
<i>Organisation Mondiale de la Santé</i> .....	2
<i>Échanges avec la salle - Pause</i> .....	2
<i>Présidence chypriote de l'Union Européenne</i> .....	2
<i>Commission Européenne</i> .....	2
PROJECTION DU FILM « DÉRAPAGES » .....	2
CÉRÉMONIE DE SIGNATURE DU TEXTE DE MOBILISATION DES PAYS.....	2
FRANCOPHONES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	2
<b>LE MERCREDI 21 NOVEMBRE 2012</b> .....	<b>2</b>
ACCUEIL DE LA 2 <sup>ÈME</sup> JOURNÉE .....	2
TABLE RONDE SUR LE FILM « DÉRAPAGES » .....	2
THÈME 1- EXPOSITIONS AU RISQUE ROUTIER DES JEUNES : ALCOOL + .....	2
STUPÉFIANTS, VITESSE, INEXPÉRIENCE, CONDUITE DE VÉHICULES .....	2
ANCIENS.....	2
<i>La prévention menée par la brigade de la délinquance juvénile à Lyon</i> .....	2
THÈME 2 – FORMATION, SENSIBILISATION, INFORMATION : .....	2
COMMENT ET QUAND ATTEINDRE CE PUBLIC DANS LA .....	2
COMMUNICATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	2
<i>Le rôle des jeunes africains dans la sécurité routière</i> .....	2
<i>Échanges avec la salle</i> .....	2
THÈME 3 – DES ACTIONS CONCRÈTES : COMMENT CERTAINS .....	2
JEUNES INTERVIENNENT QUOTIDIENNEMENT EN SÉCURITÉ .....	2
ROUTIÈRE ? .....	2
<i>Une approche concertée : le chantier Jeunes de la décennie de l'action</i> .....	2
<i>pour la sécurité routière</i> .....	2
<i>Influence des passagers jeunes sur le comportement des jeunes au volant</i> .....	2
<i>La sensibilisation des jeunes dans le Département du Rhône : un enjeu majeur</i> .....	2
<i>Les actions de prévention par les gendarmes auprès des motards</i> .....	2
<i>Échanges avec la salle</i> .....	2
CONCLUSION .....	2
<i>Délégation interministérielle à la sécurité routière - France</i> .....	2
<i>Signature de la charte par « Les amis de la route » - Algérie</i> .....	2
<i>Synthèse et clôture du colloque</i> .....	2
<b>LES DATES À RETENIR EN 2013</b> .....	<b>2</b>

## Le Mardi 20 novembre 2012

### Ouverture officielle

13h45 / 14h00



François BELLAVANCE



Président du colloque

Professeur titulaire, service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion, HEC Montréal - Montréal



M. BELLAVANCE remercie les officiels, les organisateurs et l'assistance de leur présence. Il souhaite la plus chaleureuse bienvenue pour cette conférence sur la « sécurité routière et les jeunes » dans le cadre des 25<sup>ème</sup> Entretiens du Centre Jacques Cartier. L'après-midi est structurée en 4 étapes :

1. La parole est donnée à l'hôte de l'événement, le département du Rhône



Jean-Luc DA PASSANO du Conseil Général du Rhône

2. Le point de vue des gouvernements



Henri PREVOST, Adjoint au Délégué interministériel à la sécurité routière



Melchior WATHELET, Ministre fédéral belge, en charge de la sécurité routière



Jean-Marie de KONINCK, Président de la Table québécoise de sécurité routière

3. Le point de vue d'organisations internationales



Eva MOLNAR, Directrice de la Division Transports des Nations-Unies



Etienne KRUG, Directeur à l'Organisation Mondiale de la Santé



George MORFAKIS, représentant la Présidence chypriote de l'Union Européenne



Szabolcs SCHMIDT, Chef de l'Unité sécurité routière de la Commission Européenne

4. Présentation du film québécois : Dérapages, réalisé par Paul Arcand, cinéaste et journaliste

5. La signature du texte de mobilisation des pays francophones pour la sécurité routière

6. Cocktail offert par le Conseil général du Rhône

## Conseil Général du Rhône



Jean-Luc DA PASSANO



Vice-président du Conseil Général du Rhône  
Voirie, grands travaux - Lyon 

M. DA PASSANO remercie tous les officiels, les organisateurs, les personnes présentes. Il excuse le président du Conseil Général du Rhône, Michel Mercier qui n'a pas pu être présent.

### **La sécurité routière est au cœur des préoccupations du Conseil Général du Rhône**

Le Conseil Général du Rhône prend à cœur la thématique de la sécurité routière car c'est un thème transversal qui concerne tous les citoyens. C'est pourquoi, après avoir accueilli les *Entretiens Jacques Cartier* » en 2010 sur cette même thématique, la démarche a été renouvelée cette année. En 2006, le département du Rhône avait le plus faible taux d'accidentologie en France. Depuis que l'exploitation des routes nationales a été transférée aux départements (le département du Rhône est moins bien classé : 29 tués en 2009 ; 41 en 2010 ; 28 en 2011 ; 19 de janvier à octobre 2012. Comme partout, il y a une surreprésentation des jeunes dans le nombre de décès sur la route, d'où l'intérêt de ce colloque.

### **Le Conseil Général du Rhône a trois missions de service public sur la sécurité routière**

Le Département du Rhône est très dense avec 3.154 km de routes de tailles variables : du périphérique (160 000 véhicules jours) jusqu'à des petites routes (moins de 10 véhicules jours). De plus, un tiers du réseau routier rhodanien est classé en routes de montagne, car elles sont au-dessus de 700 mètres d'altitude. Le Conseil Général du Rhône, dont le service de la mobilité est dirigé par M. CANALIS, a trois missions de service public :

1. Permettre aux citoyens rhodaniens de se déplacer dans de bonnes conditions, et ce, en toute sécurité.
2. Soigner l'intégration des routes dans leur environnement.
3. Partager la route entre les différents usagers de la route : piétons, cyclistes, passagers des transports en commun, automobilistes. Ce partage est cohérent puisque chaque citoyen est multimodal tout au long de son cycle de vie.

### **Le Conseil Général du Rhône agit sur ses infrastructures et sur les comportements des citoyens**

Pour garantir des infrastructures et des équipements routiers de qualité, le Département du Rhône élimine les « points noirs », installe du mobilier urbain, entretient la signalétique, applique des enrobés qui drainent l'eau, entretient les routes et assure la viabilité hivernale. Le Conseil Général du Rhône travaille également avec les entreprises de travaux publics pour prévenir les riverains lors des travaux de voirie.

Et pour influencer les comportements, le Département mène des actions de prévention et d'information auprès des collègues, dont le Département du Rhône a la responsabilité. La majorité des accidents est due aux comportements car les jeunes repoussent les limites du possible sans identifier les conséquences. C'est un formidable outil pour faire de la prévention sur la vitesse, l'alcool, la consommation de drogues, l'évacuation de cars scolaires, la pratique des 2 roues motorisés, etc.

### **Le Conseil Général du Rhône relaie sa politique via un réseau de correspondants locaux**

Pour agir localement, le Département du Rhône a développé un réseau de correspondants locaux qui travaillent avec les services de la Prévention Maternelle et Infantile, avec le Conseil Général des jeunes, et avec des associations que le Conseil Général du Rhône finance comme « Réagir, l'enfant et la rue ».

Site Internet du Conseil Général du Rhône : [www.rhone.fr/](http://www.rhone.fr/)

Les responsables des routes en France :

[www.developpement-durable.gouv.fr/Routes-qui-est-responsable-de-quoi,3224.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Routes-qui-est-responsable-de-quoi,3224.html)

## France, la délégation interministérielle à la Sécurité Routière



Henri PREVOST



Adjoint au délégué interministériel à la Sécurité Routière  
France 

M. PREVOST remercie tous les officiels présents, les organisateurs, les personnes présentes venues de nombreux pays francophones et excuse le ministre de l'intérieur, Manuel Valls, et le délégué interministériel à la Sécurité Routière qui ne peuvent être présents à l'ouverture. Frédéric PECHENARD sera présent pour la deuxième journée. La présence de chacun témoigne de l'intérêt porté aux « jeunes et à la sécurité routière ».

### **La lutte contre l'insécurité routière, une démarche mondiale puis francophone**

Dans sa résolution de mars 2010, les Nations-Unies ont déclaré, 2011-2020, décennie mondiale d'action pour la sécurité routière. La conférence des *Entretiens Jacques Cartier* qui s'était déroulé en 2010, déjà dans les locaux du Conseil Général du Rhône, avait démontré l'intérêt du partage d'expériences entre les pays francophones. Il convient de lutter unis contre ce fléau et de partager les bonnes pratiques pour éviter la reproduction de drames humains évitables. En 2011, à Québec, les gouvernements français et québécois ont lancé officiellement cette initiative et signé le texte de mobilisation francophone pour la sécurité routière. Aujourd'hui, ce texte va être signé par le ministre belge et des associations du Sénégal, du Cameroun, d'Algérie, de Tunisie, du Niger et de France. Le partage d'expériences et de valeurs autour de la sécurité routière sera d'autant plus bénéfique s'il s'étend à tous les pays francophones.

### **L'insécurité routière, première cause de mortalité des 18-24 ans**

L'insécurité routière est déjà une situation insupportable. La surreprésentation des jeunes l'est d'autant plus. En Europe, en France, en Belgique, les jeunes de 18-24 ans représentent 9 à 10 % de la population mais 20 % des tués sur la route. C'est la première cause de mortalité dans cette tranche d'âge. Quelle société peut l'accepter ? Tous les plans d'actions sur la sécurité routière ont un volet sur les jeunes, comme l'a montré le Conseil Général du Rhône. Le processus continu de sensibilisation de la jeunesse commence dès l'école primaire, puis via l'attestation scolaire de sécurité routière ([lien Internet](#)) qui est désormais exigée pour passer le permis de conduire.

### **Le permis de conduire réformé pour lutter contre la surmortalité des jeunes**

En 2009, la réforme du permis de conduire a rendu son accès plus rapide et plus sûr pour lutter contre la surmortalité, et moins coûteux pour faciliter les conditions d'accès au travail et à la mobilité. La transposition de la 3<sup>ème</sup> directive européenne, qui interviendra en janvier 2013, permettra d'améliorer la qualité des formations dans l'ensemble des pays européens.

### **Les jeunes ont un rôle dans cette lutte**

La présence des jeunes eux-mêmes dans cette lutte est essentielle. Leur présence à ce colloque va en ce sens.

M. PREVOST souhaite à l'assemblée des travaux fructueux, des pistes d'actions et des réponses pour sauver la vie du plus grand nombre de jeunes femmes et jeunes hommes.

Site Internet de la délégation à la sécurité et à la circulation routières en France : <http://securite-routiere.gouv.fr>

Site Internet du Centre d'Études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme en France, volet sécurité routière :

[www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9\\_et\\_circulation\\_routi%C3%A8res-n28-s\\_thematique\\_general.html](http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9_et_circulation_routi%C3%A8res-n28-s_thematique_general.html)

## Belgique, secrétariat d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité



Melchior WATHELET



Secrétaire d'État belge à l'Environnement, à l'Énergie et à la mobilité - Adjoint à la Ministre de l'intérieur - Secrétaire d'État aux réformes institutionnelles - Adjoint au Premier Ministre - Bruxelles 

M. WATHELET souhaite la bienvenue à tous, selon les titres et qualités respectives de chacun. Il est ravi d'échanger les bonnes idées et de partager les outils législatifs entre les pays pour lutter contre le fléau de la sécurité routière.

### **Accepterait-on que 5 airbus A 320 s'écrasent sur le sol Belge chaque année ...**

... ou que 850 personnes décèdent dans des accidents de train, de car ou de bus ? NON ! Et pourtant, c'est le bilan des tués sur les routes belges en 2011. Contrairement aux accidents spectaculaires des transports de voyageurs de masse, les accidentés et les morts sur les routes chaque week-end sont banalisés et minimisés. Ce n'est pas acceptable !

### **Indignons-nous pour nos enfants qui sont nos générations futures**

Les jeunes étant les plus touchés, ils doivent être logiquement la priorité de la lutte contre ce fléau. Les politiques ont le devoir d'investir dans cette jeunesse, de l'aider et de l'accompagner pour qu'elle ait un rôle dans la société. Cela doit se traduire par l'apport de solutions concrètes pour atteindre l'objectif européen à l'horizon 2020, à savoir la diminution par 2 du nombre de tués.

### **Le rôle de l'état fédéral belge : former, sensibiliser et sanctionner**

En Belgique, la gestion des infrastructures est de compétence régionale ([Lien internet sur la répartition des compétences entre les pouvoirs publics belges](#)). M. WATHELET est un représentant de l'état fédéral, dont le rôle est d'accompagner la démarche de sécurité routière à travers trois thématiques : formation, sensibilisation et sanction.

### **Pour former, il faut connaître la cible**

« On a tous été jeune ! ». Il est essentiel de comprendre les jeunes pour adapter les discours et les formations. Les jeunes ont moins conscience des responsabilités. Ils ont un sentiment de puissance et d'inconscience face aux risques amplifiés par la consommation d'alcool, de cannabis et de boissons énergisantes qui, du même coup, réduisent leurs réflexes de conduite. Parallèlement, ils sont de plus en plus « connectés » (MP3, smartphone) augmentant le risque d'être inattentif. La démarche « Growth Driving education » dans le parcours éducatif est plus adaptée.

### **Sensibiliser les jeunes par les autres jeunes**

La stigmatisation des « vieux » est contreproductive. Dans la démarche « Responsible Young Drivers », le jeune parle au jeune. Tant que les jeunes qui boivent et qui veulent reprendre le volant ne seront pas stigmatisés par les autres jeunes, il y aura encore du travail. L'IBSR, Institut Belge pour la Sécurité Routière, va à la rencontre des jeunes pendant leurs soirées afin de les sensibiliser. Malheureusement, certaines campagnes publicitaires « fun » d'acteurs privés de l'économie contribuent à l'insécurité routière, dévalorisent et affaiblissent les initiatives gouvernementales.

### **Contrôler pour sanctionner et être crédible**

Pour être crédible en termes de formation et de sensibilisation, les sanctions sont indispensables. Tout le monde doit être touché par la sécurité routière. Si certains agissent correctement sans le spectre de la sanction, d'autres n'agissent que sous la menace potentielle de cette sanction. Il a été remarqué que les jeunes consomment les substances qui sont moins susceptibles d'être contrôlées. Ainsi, certains préfèrent fumer 2 joints de cannabis plutôt que de boire de l'alcool car ils ont moins de chance de subir un test de dépistage. Ces contrôles n'ont pas pour objectif de pénaliser, d'ennuyer le conducteur ou de renflouer les caisses de l'État mais d'améliorer la sécurité routière du conducteur lui-même. En Belgique, l'augmentation des prix des sanctions permet de financer directement de nouveaux contrôles.

Et de temps en temps, il faut oser contrôler là où se trouve la cible, comme à la sortie des boîtes de nuit même si ça ne fait jamais plaisir au gérant. Si ce n'est pas fait, la cible ne sera pas atteinte. Et il faut être intransigeant ! Ainsi, les Belges qui ont le permis depuis moins de 2 ans et qui commettent une infraction doivent le repasser. Cette sanction a une valeur éducative pour les jeunes afin qu'ils se posent les bonnes questions par rapport à leur comportement.

Site Internet du service public fédéral – Mobilité et transports : [www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm](http://www.mobilit.fgov.be/fr/index.htm)

Site Internet de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière : <http://ibsr.be/fr>

## Signature du texte de mobilisation par le ministre belge

### MODÉRATEUR



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel  
à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière,  
Ministère de l'Intérieur - Paris 

### La charte de mobilisation pour la sécurité routière porte sur les 5 piliers de la sécurité routière

M. VALMAIN, rappelle l'origine de la démarche qui a menée à l'élaboration du texte de mobilisation du monde francophone pour la sécurité routière. Active depuis une dizaine d'année, la coopération franco-québécoise s'est demandé comment agir dans le cadre de la décennie mondiale de la sécurité routière. La première idée, finalement retenue, fut d'écrire un texte de mobilisation autour des 5 piliers de la sécurité routière :

1. Une meilleure route
2. Un meilleur véhicule
3. Un meilleur comportement
4. Des services de secours
5. Une politique générale

La deuxième étape est en cours avec la signature de la Belgique et des associations lors de ces 25<sup>èmes</sup> *Entretiens Jacques Cartier*.

## Québec - Sécurité en Transport



Jean-Marie de KONINCK



Président de la Table québécoise de Sécurité routière



M. de KONINCK est Président de la Table québécoise de sécurité routière et fondateur de l'opération « Nez rouge », qui mobilise chaque année en décembre plus de 55 000 bénévoles contre l'alcool au volant. Il remercie les officiels présents, les hôtes, les organisateurs, les personnes présentes et ceux qui interviennent lors de ces *Entretiens Jacques Cartier*. Il excuse l'absence du ministre québécois des transports et du directeur de la Sécurité Routière du ministère des Transports du Québec, Claude Morin.

### **La coopération internationale, un axe d'action du Québec**

Aucun pays ne peut plus prétendre lutter seul contre l'insécurité routière. Ainsi, les Nations-Unies ont proclamé la décennie en cours décennie de la sécurité routière, supportée par l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Union Européenne dans le cadre de son plan d'action 2011-2020. Un des axes d'action du Québec est la mise en place d'actions internationales à tous les niveaux pour échanger des expertises, des données et des savoir-faire.

### **Les Entretiens Jacques Cartier, un événement pour développer la coopération francophone**

La France est un partenaire de premier ordre du Québec. La langue commune aide à la coopération, notamment aux échanges sur les thématiques complexes et multidimensionnelles de la sécurité routière : usagers vulnérables, contrôle de la vitesse, alcool et bien sûr les jeunes. Avec le soutien de la Commission permanente de la coopération franco-québécoise, le Québec et la France ont convenu de s'inscrire dans cette démarche en compagnie d'autres pays francophones. La création du *texte de mobilisation des pays francophones pour la sécurité routière* constitue une action de sensibilisation majeure permettant de donner de la visibilité à cette thématique aux plus hauts niveaux. M. de KONINCK se réjouit de la tenue de ce colloque pour échanger des solutions avec d'autres pays. Selon lui, les efforts de concertation portent leurs fruits. Ainsi, depuis la création de la Table québécoise de sécurité routière, entre 2006 et 2011, le nombre de tués a diminué de 33% et celui des blessés graves de 45% au Québec.

### **Au Québec, les jeunes sont responsabilisés par des mesures concrètes**

En appui des actions législatives et de contrôle, la sensibilisation a vocation à responsabiliser les jeunes conducteurs. Voici quelques mesures phares mises en place au Québec:

- L'accès graduel à la conduite : le jeune conducteur a un permis de 12 mois d'apprenti conducteur obtenu dans une auto-école accréditée. Et la durée du permis probatoire est de 2 ans maximum.
- Des sanctions plus sévères pour les courses de rues et autres activités de « car surfing » urbains
- Zéro alcool autorisé jusqu'à 22 ans.
- Des cours de conduite obligatoires par des auto-écoles accréditées par la Société de l'assurance automobile du Québec.
- Un nombre d'heures de cours de conduite augmenté et la qualité de la formation améliorée pour permettre une conduite sécuritaire, coopérative et responsable

### **Les enjeux du colloque**

- Combiner la nécessaire mobilité et la sécurité
- Comprendre la fougue de la jeunesse
- Partager des informations

Site Internet de la Table ronde de la sécurité routière au Québec : [www.securite-routiere.qc.ca](http://www.securite-routiere.qc.ca)

Site Internet de la société de l'assurance automobile du Québec : [www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

Site internet du ministère des Transports du Québec : [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

## Nations Unies



Eva MOLNAR



Directrice de la Division Transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) - Genève 

Pour Mme MOLNAR, économiste d'origine hongroise c'est un honneur d'intervenir pour la première fois aux *Entretiens Jacques Cartier*, d'autant plus sur la thématique de la sécurité routière et les jeunes. Elle apprécie ce rassemblement autour de la langue française pour échanger à partir du vocabulaire technique professionnel.

### Le groupe de travail WP1, organisme permanent des Nations-Unies sur la sécurité routière

La Commission économique pour l'Europe est le seul comité au sein de l'Organisation des Nations-Unies a travaillé sur la multimodalité et l'intermodalité des transports ferroviaires, fluviaux et terrestres intérieurs, la sécurité routière et les normes des véhicules. 57 conventions et accords ont été signés pour respecter des normes, favoriser l'échange de pratiques et émettre des recommandations. En plus de leurs aspects dramatiques, les accidents de la route représentent un coût de plus de 5 000 milliard de dollars.

Elle remercie M. VALMAIN, nouveau Vice-président du forum sur la sécurité routière et du groupe de travail 1 du Comité des Transports Intérieurs (Work Package 1 du CTI) de l'avoir invitée. Ce groupe agit pour la sécurité routière depuis 60 ans.

Ouvert gratuitement à tous les membres des Nations-Unies, il produit des instruments juridiques et des statistiques sur la sécurité routière.

**La sécurité routière au sein de la CEE-ONU**

**CEE-ONU - 60 ans au service de la sécurité routière**



UNECE - Transport Division

### La présence des pays francophones dans la collaboration mondiale à renforcer

Des accords sont passés par des pays des 5 continents. Seulement 39 des 77 pays francophones ont signé une ou plus des 5 conventions primordiales. Elle espère que cette conférence incitera les pays non contractants présents dans la salle de signer ces conventions pour démontrer la volonté politique d'améliorer la sécurité routière.

### Les actions des Nations-Unies dans le cadre de la décennie d'action pour la sécurité routière

De nombreuses actions ont déjà été mises en place et la CEE-ONU met en œuvre des campagnes de communication comme à l'occasion du Sommet mondial des Scouts en 2012. Au niveau européen, le programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPETSE), créé il y a dix ans, s'adresse aux jeunes usagers de la route à travers des publications pour améliorer la qualité de vie, des études sur les méthodes et les solutions pratiques, et des programmes pour favoriser les déplacements à vélo et à pied.

### Les Nations-Unies travaillent sur 3 activités complémentaires

- Une check-list pour les excursions en bus.
- La 2<sup>ème</sup> semaine mondiale de la sécurité routière qui débutera le 6 mai 2013 avec des événements au siège de l'ONU
- Préparer l'après 2015 avec des objectifs pour le développement durable. Les débats ont commencé pour des objectifs sur les transports qui intégreront la sécurité routière.

Site Internet de la Commission Économique pour l'Europe des Nations-Unies :

[www.unece.org/fr/trans/main/welcwp1.html](http://www.unece.org/fr/trans/main/welcwp1.html)

Le portail d'information sur le programme Paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPETSE)

[www.thepep.org/chwebsite/?lang=fr](http://www.thepep.org/chwebsite/?lang=fr)



## Organisation Mondiale de la Santé



Etienne KRUG



Directeur du Département « Violence and Injury Prevention and Disability », Organisation Mondiale de la Santé – Genève



En poste depuis 2000, il a présidé la conférence mondiale de la santé sur la sécurité routière en 2004 et a contribué au lancement de la décennie mondiale d'action pour la sécurité routière le 11 mai 2011. M. KRUG remercie les organisateurs et officiels présents pour leur démarche de partage d'expériences pour stimuler les échanges débutés en 2010. Comme 95 % des événements sont en anglais, un événement francophone est une bouffée d'air et il espère que le groupe de 2 » (France et Québec), devenu 3 (avec la Belgique) continuera de grandir.

### L'insécurité routière est une épidémie mondiale

1,2 millions de morts et 50 millions de blessés par an ! Comme les accidents font partis de la vie quotidienne, ce sont principalement des spécialistes qui sont réunis aujourd'hui pour faire avancer ensemble la lutte contre cette épidémie mondiale. Une épidémie d'une telle ampleur devrait rassembler en réunion de crise des chefs d'États, ministres et secrétaires généraux des Nations Unies et de l'organisation mondiale de la santé.

### Les jeunes sont surreprésentés partout dans le monde, pour des raisons identifiées

30 % des décès sont des jeunes de moins de 25 ans, avec un pic de mortalité pour les jeunes entre 15 et 29 ans. Les jeunes de l'OCDE représentent 27 % des tués sur les routes, alors qu'ils ne représentent que 10 % de la population. Chez les enfants, les causes peuvent être liées à la taille, la vision limitée, l'ouïe, le manque d'attention et de capacité de jugement. Pour les jeunes conducteurs, les causes peuvent être le manque d'expérience, l'incapacité à prendre des décisions, le désir de prendre des risques ou la pression des pairs.

### Besoin d'évaluer scientifiquement les efforts mis en place

L'évaluation des mesures ciblées permet de déterminer celles qui sont efficaces, prometteuses, inefficaces ou dangereuse. De nombreux efforts sont réalisés dans le monde, mais pas assez sont évalués scientifiquement.

### Exemples d'actions vers les jeunes dans les 5 volets de la décennie mondiale de la sécurité routière

Gestion de la sécurité routière : l'existence d'une agence en charge de la sécurité routière, système de collecte de données comme cela existe en France, en Belgique ou au Canada ou d'association telles que YOURS (YOUth for Road Safety) intervenant auprès des jeunes.

Sécurité des routes : Sécuriser l'infrastructure pour l'adapter aux besoins des jeunes : séparation des flux, etc.

Sécurité des véhicules : Harmonise, test de sécurité des véhicules comme le N CAP, casque pour les enfants, ...

Sécurité des usagers : Lois qui protègent les jeunes (achat d'alcool), port du casque, formation, supervision, pédibus,

Soins post-accident : numéro d'urgence, transport, premiers soins, matériel, formation du personnel, suivi, ...

### Les actions de la Collaboration des Nations Unies pour la sécurité routière (UNRSC in English)

L'objectif de la décennie est de sauver 5 millions de vie. La coopération qui regroupe l'OMS, l'ONU et de nombreux gouvernements a conçu le plan décennal, rédigé des publications sur les bonnes pratiques et lancé des projets spécifiques. Par exemple, un programme a permis de payer un agent pour aider les enfants d'une école kenyane à traverser la route, car chaque année, 2 ou 3 élèves sur les 700 étaient tués. Au Vietnam, il y a une des campagnes de dons de casques par le maire de New-York (Photo à droite). Au Cambodge, ce sont des campagnes sur le port du casque qui ont été soutenues.



### La 2<sup>ème</sup> semaine mondiale de la sécurité routière du 6 au 12 mai 2013

Les instances internationales auront un rôle de coordination des nombreuses actions nationales, régionales et locales. Dédiée aux enfants et aux piétons, l'objectif proposé est 0 piéton tué dans le monde. M. VALMAIN précise que l'impact de cet événement sera peut être limité en France car deux jours de cette semaine seront fériés.

Groupe des Nations-Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/fr/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index.html)



## Échanges avec la salle - Pause



Mme OLIVEIRO



Association 'Réagir, l'enfant et la rue » depuis 1984 - Lyon 

Mme OLIVEIRO remercie les officiels de leur présence. Elle est ravie que le piéton soit enfin considéré à sa juste valeur. En France, la loi sur l'accessibilité de 2005 oblige la planification de la mise en accessibilité des voiries à horizon 2015. Mais une fois que les voiries sont améliorées, il ne faut pas les encombrer. Elle lance donc un appel aux formateurs en sécurité routière sur le bon respect de la voirie afin d'agir sur les comportements. Il y a beaucoup trop d'infractions, comme les arrêts de véhicules sur trottoirs, qui sont nuisibles aux personnes âgées et aux personnes aveugles. Elle considère que l'intervention auprès des futurs conducteurs devrait commencer en école maternelle car les enfants réapprennent aux parents des règles de vies en société.



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur - Paris 

Les piétons sont pris en compte en permanence et seront au centre de la prochaine semaine de la sécurité routière. Le prochain colloque concernera d'autres usagers vulnérables que sont les séniors.



Axel DRUART



Responsable Young Drivers (RYD) - Bruxelles 

Lors de l'assemblée des jeunes européens à Chypre en juillet 2012, le coût des transports en commun a été identifié comme problématique. En Hongrie, la ville de Debrecen a moins de bus et a augmenté les tarifs. Il demande à Mme MOLNAR si elle influence les opérateurs, s'il faut essayer de collaborer avec eux malgré les difficultés réelles ?



Jean-François LEBLANC



Chargé de mission Sécurité Routière au rectorat - Grenoble 

Le 28 septembre dernier, il y a eu un colloque sur la marche à Grenoble. La conclusion est de rendre agréable la ville à la marche en diminuant le nombre de voiture pour améliorer la sécurité routière, l'environnement et le bien être.

*Colloque sur la marche :*

[www.pacte-grenoble.fr/wp-content/uploads/Journ%C3%A9e-d%C3%A9tudes-marche-SMTC.pdf](http://www.pacte-grenoble.fr/wp-content/uploads/Journ%C3%A9e-d%C3%A9tudes-marche-SMTC.pdf)



Eva MOLNAR



Directrice de la Division Transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) - Genève 

Accessibilité : Il y a une très bonne recherche scientifique de l'université de Vienne sur les besoins des personnes avec une visibilité diminuée. Dans le groupe de travail en économie des transports, ils vont collecter des informations pour recommander aux pays d'améliorer le design des infrastructures. C'est un thème très important dans son travail.

Prix des tickets : La Hongrie est un cas très spécial. En Europe, il y a beaucoup de transports en commun chers, notamment pour des raisons de rentabilité. On ne peut pas lutter contre les émissions, lutter contre la sécurité routière sans améliorer les transports en commun, notamment avec des prix accessibles. Une étude sur le prix dans les capitales sera certainement diffusée en février 2013.

La marche : Elle propose d'utiliser la méthodologie « Walkability » (potentiel pour la marche) pour évaluer le niveau de qualité de la marche à pied. Faire ce calcul pour toutes les grandes villes permettrait de proposer des comparaisons intéressantes entre ville et de toucher ainsi la sensibilité et la fierté locale des responsables politiques.

*Un des aspects de la collaboration franco-québécoise porte sur la communication en sécurité routière. Des spots français et Québécois sont diffusés sur les écrans pendant la pause.*

## Présidence chypriote de l'Union Européenne



George MORFAKIS



Chef de l'Unité Sécurité routière (Chypre) - Nicosie 

Comme M. MORFAKIS s'exprime en anglais, la traduction écrite de son intervention a été distribuée à l'assistance. Il remercie les officiels et les organisateurs.

### Les jeunes ne sont pas le problème, ils font partie de la solution

Même si les jeunes sont souvent imprudents et n'aiment pas être dirigés, ils représentent le futur. C'est le rôle de chacun de les protéger. Le gouvernement Chypriote est convaincu qu'il est essentiel de prendre les jeunes au sérieux et de bien les informer.

### La 4<sup>ème</sup> conférence européenne sur la sécurité routière à Nicosie le 25 juillet 2012

Co-organisé avec l'Union Européenne et la présidence chypriote de l'Union Européenne, ils ont eu le soutien de deux associations pour la sécurité routière des jeunes : YOURS (association internationale) et REACTION (association chypriote). Le thème de la conférence qui était : « Active involvement of Youth in Road Safety » ou « l'engagement des jeunes pour la sécurité routière » a permis à 200 participants de partager de nombreuses expériences.

### 12 conclusions à connaître

- 1) Instaurer une communication pour les jeunes par les jeunes qui ont le même vocabulaire et les mêmes enjeux
- 2) Développer une culture positive et « tendance » pour être acceptée. « La sécurité, c'est cool ! »
- 3) Investir dans des solutions de mobilités sécurisées et moins onéreuse. A Tallin en Estonie, les transports en commun seront gratuits en 2013. Au Canada, les enfants prennent le taxi sans être accompagnés d'un adulte.
- 4) Contrôler les conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de drogue. La prise de drogues varie selon la probabilité d'être contrôlés par les forces de l'ordre. Conduire sous l'emprise de l'alcool ou des drogues diminue les capacités et ne garanti pas la sécurité. Les médecins ont un discours plus convaincant que les policiers sur cette thématique.
- 5) Expliquer la logique et les fondements des lois au cas où les jeunes ne sont pas d'accord. Il est constaté que les jeunes sont plus influencés par la peur du gendarme que par le risque d'avoir un accident.
- 6) Les jeunes doivent être formés par des experts et des modèles. A Chypre, les associations de motards expliquent le besoin d'être vu, d'être bien équipé et de porter un casque.
- 7) Les distractions, comme les SMS, peuvent tuer. Une très récente étude a montré que parler au téléphone, avec ou sans le kit main-libres, est aussi dangereux que de conduire avec 0,5 g/l d'alcool dans le sang.
- 8) Les jeunes femmes doivent être capables de refuser d'être conduite par une personne alcoolisée et de ne pas valoriser les garçons pour leur conduite sous alcool qui cherchent eux à solliciter l'admiration des filles. Une association de jeunes norvégiennes travaille en ce sens.
- 9) Les parents doivent donner le bon exemple et le partager avec leurs enfants.
- 10) Instaurer un permis de conduire graduel avec un renforcement des mesures « jeunes conducteurs »
- 11) Développer la coopération entre la police et les associations
- 12) Travailler avec les jeunes pour exploiter leur créativité, leur motivation, leur maîtrise des réseaux sociaux, ...

Pour conclure, il reprend la question de Floor Lieshout, directeur de YOURS, aux spécialistes en charge de la sécurité routière lors de la conférence à Nicosie : « Comment incluez-vous les jeunes dans votre travail de sécurité routière ? »

Association internationale pour la sécurité routière des jeunes - [www.youthforroadsafety.org/](http://www.youthforroadsafety.org/)

Portail européen sur la mobilité et les transports : [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

Forum européen des jeunes pour la sécurité routière : <http://ec.europa.eu/transport/eyfrs/>

Portail de Siim KALLAS, vice président de la commission européen à la mobilité et aux transports :

[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/index_fr.htm)

Portail européen sur la sécurité routière : [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety](http://ec.europa.eu/transport/road_safety)



## Commission Européenne



Szabolcs SCHMIDT



Chef de l'Unité Sécurité routière de la Commission Européenne (DG MOVE) - Bruxelles 

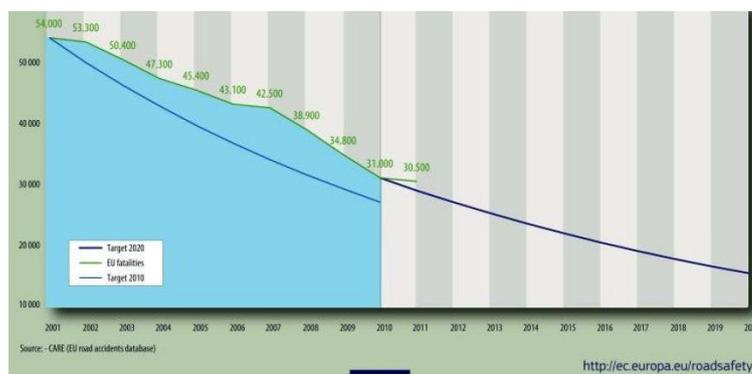
M. SCHMIDT était auparavant Chef de l'unité des transports terrestres, en charge notamment des réglementations sociales dans les transports. Il remercie les officiels et les jeunes participants. Il considère cette conférence comme une très bonne occasion d'échanger avec des professionnels sur une thématique universelle. L'objectif commun est la réduction du nombre d'accidents qui ont des conséquences graves et souvent fatales.

### L'évolution de la politique européenne sur la sécurité routière depuis 1993

La première politique commune européenne sur la sécurité routière a été mise en œuvre en 1993. En 2000, l'Union Européenne avait fixé un objectif de réduction

de moitié des accidents mortels en 10 ans. Les efforts ont porté leurs fruits. Mais bien que les 30 500 morts en Europe ne représentent que 2,5 % des morts dans le monde, ce n'est pas une raison pour s'en satisfaire. Les jeunes représentent 10 % de la population, mais sont impliqués dans 19 % des accidents, dont 86 % sont en moto ou en voiture ! Pour 2020, l'objectif de réduction de moitié des accidents en 10 ans a été renouvelé. Le livre blanc publié en 2011 porte sur le principe de zéro accident ([Safe system concept](#)).

Baisse du nombre de morts en Europe entre 2000 et 2010 et objectifs en 2020



### Le principe de subsidiarité appliqué à la sécurité routière, une responsabilité partagée

Il rappelle que chaque acteur, à son niveau de compétence, partage la responsabilité d'une meilleure sécurité. Les accidents en milieu urbain représentant 40 % des accidents dans l'Union Européenne, les villes agissent localement.

### Les 7 volets d'actions de l'Union Européenne

1. L'éducation. Un des principaux enseignements de la conférence de Nicosie est de commencer l'éducation à la sécurité routière très jeune. La commission européenne prépare un appel à projet sur cette thématique.
2. Le contrôle de l'application des réglementations telles que la coopération transfrontalière et le contrôle des comportements. 80 % des accidents sont liés à la vitesse ou l'alcool, dont les réglementations sont claires.
3. Des infrastructures plus sûres
4. Des véhicules plus sûrs via l'amélioration des contrôles techniques
5. Des systèmes de transports intelligents
6. Des services d'urgence et de prise en charge
7. Les usagers vulnérables.

A disposition, les livres blancs donnent des objectifs et des grandes lignes, une très bonne base de données sur les accidents, des soutiens financiers pour des études, les échanges des meilleures pratiques pour s'assurer que tous les pays vont dans la même direction, l'accompagnement de plateforme d'échanges comme le Forum des jeunes, les outils législatifs sur le permis de conduire, les infrastructures, les véhicules et le contrôle technique.

### Invitation à de futurs échanges

S'inscrivant dans le cadre de la Semaine mondiale de la sécurité routière (du 6 au 12 mai 2013), le prochain « European Road Safety Day » aura lieu le 6 mai 2013 à Bruxelles.





Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur – Paris 

Cette intervention permet de montrer comment la Commission européenne s'implique sur le thème de la sécurité routière et met la problématique des jeunes en exergue notamment via la co-organisation de la Journée européenne de juillet dernier à Chypre et du forum annuel des jeunes.



ZAYETI HAMZA



Association tunisienne de prévention routière 

Il rappelle l'influence des nouvelles technologies sur la jeunesse. Des jeux vidéos, comme GTA, permettent de tuer des forces de l'ordre, d'écraser des piétons, de voler des voitures. « Quel exemple donne-t-on à notre jeunesse ? » L'association tunisienne de prévention routière accompagne le développement de jeux de sensibilisation car tous les jeunes jouent aux jeux vidéo et utilisent des smartphones.



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur - Paris 

Il précise qu'il est préférable d'éditer des jeux prônant des bons exemples sécuritaires. Il propose à chaque acteur de relayer les bonnes informations car les associations de jeunes sont certainement plus influentes que les autres sur le choix des loisirs de la jeunesse.



Aliou OUMAROU



Président du Conseil National de la Jeunesse du Niger  
Niamey 

Il s'adresse à M. SCHMIDT qui a cité le forum européen de la jeunesse et le félicite très sincèrement. Ils ont été invités en 2010 et cela a permis de faire une présentation des actions et outils en Afrique qui ont été financés par la commission. Il s'interroge sur les possibilités de continuité du soutien financier par la commission européenne.



Szabolcs SCHMIDT



Chef de l'Unité Sécurité routière à la Commission Européenne à la Commission Européenne (DG MOVE) - Bruxelles 

Le problème est budgétaire. Le rôle de l'Union Européenne est d'initier des actions pour qu'elles se développent de manière autonome par la suite. On ne peut pas compter sur le budget européen sur une période indéterminée.

## Projection du film « Dérapages »

17h00 / 18h30



François BELLAVANCE



Président du colloque  
Professeur titulaire, service de l'enseignement des méthodes  
quantitatives de gestion, HEC Montréal - Montréal 

M. BELLAVANCE présente le film réalisé par Paul ARCAND, animateur radio et réalisateur québécois de documentaires. Son dernier film porte sur la vitesse et les jeunes au volant. Il introduit deux démarches à mettre en œuvre, également recommandée lors des deux présentations de l'Union Européenne. D'une part, les parents doivent donner l'exemple en ayant eux-mêmes un comportement sécuritaire. Dans le film, les jeunes parlent beaucoup des comportements de leurs parents. D'autre part, les jeunes doivent parler aux jeunes avec leurs codes et leurs langages.



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel  
à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière,  
Ministère de l'Intérieur - Paris 

Chaque jour, comme lui depuis 35 ans, des personnes travaillent directement sur le thème de la sécurité routière. Leur travail ne se résume pas à une simple manipulation de chiffre sur le nombre de décès derrière un ordinateur. Elles espèrent toutes contribuer à épargner une, deux voire plus de vies. Si chaque acteur ne fait pas ce travail au quotidien, les résultats ne seront pas significatifs.

Ce film documentaire de société est basé sur des histoires vraies, avec des drames familiaux mais n'est pas uniquement dédié à la sécurité routière. Il passe dans les salles de cinéma ou dans les avions en direction du Canada. Il présente et remercie M. BIDEAU, délégué général de l'Institut Jacques Cartier de l'action menée par les Entretiens Jacques Cartier.



Alain BIDEAU



Délégué général de l'institut Jacques Cartier 

Alors qu'il n'avait vu que des extraits dans un vol transatlantique, il vient de voir la totalité du film et l'a trouvé très émouvant. Il vient saluer l'audience dans les 27 colloques des *Entretiens Jacques Cartier* 2012 qui, comme chaque année, portent sur les thématiques économiques, scientifiques, culturelles, philosophiques. La sécurité routière est un thème prioritaire du Centre Jacques Cartier, en atteste ce troisième événement. Le 4<sup>ème</sup> colloque est déjà en cours de préparation sur le thème de « Sécurité routière et vieillissement ». Son père de 93 ans conduit toujours. Il est donc curieux de connaître les conclusions des prochains Entretiens. Il souhaite à chacun un bon séjour à Lyon et d'excellents échanges d'expériences.

## Cérémonie de signature du texte de mobilisation des pays francophones pour la sécurité routière



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur - Paris 

### Invitation des signataires à témoigner de leur engagement

Après le gouvernement belge, ce sont désormais des associations des pays francophones qui signent le texte de mobilisation. Il invite successivement :



Laser International - Sénégal



L'association tunisienne de prévention routière - Tunisie



L'association des familles de victimes des accidents de la circulation - Cameroun



L'association française des comportements de la route – France



L'association des amis de la route – Algérie



Ndèye AWA SARR



Présidente de Laser International Dakar 

### LASER, L'Action de Sécurité Routière Internationale

Elle remercie les officiels et l'assistance. Elle représente l'association à but non lucratif *LASER International*, basé au Sénégal et qui existe depuis 13 ans. Les bénévoles mènent un plaidoyer sur la sécurité routière régionale, nationale et internationale. Depuis 1998, ils mettent en œuvre le tour du Sénégal des jeunes conducteurs. Ce principe a été repris et étendu par *YOURS*. Il est désormais présent sous la forme d'une caravane sur 8 pays africains. *LASER International* organise aussi le forum régional de la Sécurité Routière qui réunit des experts locaux et internationaux. Il met en œuvre également plusieurs programmes, dont deux programmes-phare :

- « **Safe routes to school** ». Programme de sécurisation des trajets scolaires en deux volets : l'aménagement des environnements scolaires en dispositifs sécuritaires et la formation à la sécurité routière dans les écoles des enseignants qui s'engagent à fournir à leurs élèves 50 heures de cours par an bien que cela ne soit pas obligatoire dans le curriculum au Sénégal.
- « **Le casque, un plus pour la vie** »

### Signer pour montrer son engagement dans l'action immédiate

Pourquoi signe-t-elle la convention ? En 1998, la sécurité routière était un concept lointain et peu attractif. Désormais, elle est reconnue comme un fléau mondial de santé publique. Elle a constaté de nombreux retards sur l'échange de bonnes pratiques, et la sensibilisation dans le monde francophone. Le français est une belle langue. Elle permet de se comprendre et d'aller dans la même direction, même si chacun a sa propre histoire. Son grand père a été un des premiers académiciens de l'Afrique francophone. Son crédo est AGIR MAINTENANT. Ce texte est un trait d'union entre les pays francophones, pour bien informer et agir tous ensemble. Elle demande à l'audience un remerciement à Joël VALMAIN, très actif dans son combat pour la sécurité routière.

Site Internet de Laser International : [www.lasereurope.org](http://www.lasereurope.org) LASER ⇔ L'Action de Sécurité Routière en Europe



ZAYETI HAMZA



Association tunisienne de prévention routière 

### **Impliquer la jeunesse pour qu'elle soit consciente de ses actes**

Il représente Hajer BAROUNI, présidente du forum tunisien des jeunes conducteurs et l'association tunisienne de prévention routière. Fondée en 1962, c'est une plateforme de jeunes bénévoles, avec un noyau dur de 30 personnes issues de clubs universitaires en médecine, informatique ou sport. L'objectif est d'impliquer la jeunesse dans la sécurité routière, de permettre aux jeunes d'être conscients de leurs actes pour sauver des vies. Ils ont lancé le forum des jeunes en 2010 en présence de M. DRUART. Ils sont membres de l'organisation arabe de la Sécurité routière (AROSO) et du forum Africain présidé par Aliou OUMAROU, ici présent. Ils organisent des journées de sensibilisation dans les universités et ont participé à la nuit européenne sans accident.

Site Internet sur la nuit Européenne sans accident : [www.ryd.be/fr/nesa.php](http://www.ryd.be/fr/nesa.php)



Pascal FOKOUE



Président de l'AFVAC - Association des familles de victimes des accidents de la circulation - Cameroun 

### **Une démarche institutionnelle en Europe, une démarche associative en Afrique**

Il salue cordialement et fraternellement tous les participants qui se sont déplacés depuis leurs pays pour venir à ce colloque. Il trouve ce colloque très instructif notamment sur son volet institutionnel puisque les gouvernements français, québécois et belge ont signé la charte. Son association signe volontairement cette charte de mobilisation. Au nom de l'association et du Cameroun, il s'engage à faire respecter le code de la route et à faire avancer cette mobilisation.

### **Même en bonne forme, chacun est exposé aux risques et aux drames de la sécurité routière**

La Décennie 2000 portait sur le SIDA. Quand quelqu'un est porteur du SIDA, on sait qu'il est malade. La décennie 2011-2020 porte sur la sécurité routière. « Vous êtes en bonne forme, dites au revoir à vos proches. Et subitement, vous ne rentrez pas à la maison. C'est un désastre. ».

### **Des actions de terrains menées par l'AFCAV**

- 1 journée pour sauver des vies une fois par an.
- « 1 nuit africaine » avec les *responsibles Young Drivers*
- « 1 semaine internationale de la courtoisie de la route » avec l'association française des comportements de la route. Ils se sont approprié le concept développé en France pour le mettre en œuvre en Afrique centrale.
- SOS accidents qui est une solution permettant une aide pour les premiers secours.
- Projet d'une « maison de l'accidenté » qui serait un centre de santé basé sur une route nationale qui fait trop de morts car les premiers soins sont très rarement garantis.

En France, il y a 6 associations des familles de victimes des accidents de la circulation.

Site Internet français de l'association : [www.afvac.fr](http://www.afvac.fr)



Régis CHOMEL DE JARNIEU



Président de l'association française de prévention des comportements sur la route - France 

### **Responsable chacun**

Depuis 2008, il est président de l'association française des comportements sur la route L'association a été créée en 2001. Cette association a initié la journée de la courtoisie sur la route. Grâce au forum européen des jeunes sur la sécurité routière, cette journée est devenue une journée francophone de la courtoisie sur la route, puis une semaine internationale en 2012 à laquelle 14 pays ont participé. Il remercie M. VALMAIN d'avoir répondu favorablement et dans un délai très court à la demande de l'association pour signer le texte.

## Mardi 20 novembre 2012 – Présentation et projection du film « Dérapages »

Il est devenu propriétaire de son auto-école. Il trouve le modèle parental affligeant. On ne doit pas se cacher derrière le concept de courtoisie ou d'amabilité mais plutôt sur le concept de cause et conséquence de nos actes. « Qu'est ce que je fais, ou ne fais pas qui crée, ou ne crée pas, de la sécurité sur la route. « Mieux que TOUS RESPONSABLES, c'est RESPONSABLE CHACUN ».



Denis LONGIN



Vice-président du Conseil Général du Rhône aux transports hors agglomération et à l'agriculture - Lyon 

Après avoir salué les participants, il souligne la qualité des intervenants, la forte dose de conviction de la part des signataires et la force émotionnelle du documentaire. Ce dernier pourrait être déclaré d'utilité publique pour faire réfléchir et soutenir les échanges. Son collègue, M. Da PASSANO a déjà présenté le Conseil Général du Rhône. Demain, une autre de ses collègues, Mme JUSEVY, sera accompagnée de deux collégiens élus au Conseil Général des jeunes. Elle montrera qu'entre 10 et 23 ans, il y a beaucoup d'action à mener. Dans sa délégation, ils essayent d'apporter des solutions de sécurité routière. Une politique tarifaire très offensive sera mise en place en 2013 sur les transports en commun, car ils ont une des solutions de déplacements des jeunes et de la sécurité routière. Et en tant que Vice-président à l'agriculture, il est honoré de proposer à l'assistance de déguster des produits locaux du Département du Rhône. Département, qui malgré sa petite taille, possède une diversité de productions agricoles de très bonne qualité. Il souhaite une excellente soirée et un très bon cocktail.

## Le Mercredi 21 novembre 2012

### Accueil de la 2<sup>ème</sup> journée

08h45 / 09h00



François BELLAVANCE



Président du colloque

Professeur titulaire, service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion, HEC Montréal - Montréal



Il souhaite la bienvenue à cette deuxième journée sur les jeunes et la sécurité routière. Il présente le programme :

- Retours sur le documentaire « Dérapages », visionné la veille
- 3 sessions
  - Exposition au risque routier des jeunes : alcool et stupéfiants, vitesse, inexpérience, conduite de véhicules anciens
  - Formation, sensibilisation, information : comment et quand atteindre le public jeune dans la communication en sécurité routière
  - Des actions concrètes : comment certains jeunes interviennent quotidiennement en sécurité routière
- Conclusion par le délégué interministériel à la sécurité routière, Frédéric PECHENARD

## MODÉRATEUR



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel  
à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière,  
Ministère de l'Intérieur - Paris 

La table ronde porte sur le film « Dérapages », film-documentaire qui ne peut laisser personne insensible. Il fait part de plusieurs points :

- Il a côtoyé des gens qui vivent le drame de l'accident et l'impact sur les proches, notamment la famille.
- Il remarque soit une négation de la responsabilité, soit un décharge de cette responsabilité uniquement sur celui qui a bu ou conduit trop vite.
- Les jeunes ont besoins d'explorer le risque.
- La vitesse est comme une drogue.
- Certains jeunes appliquent les bonnes solutions. S'ils ont le droit de s'amuser, ils savent qu'ils ont aussi la capacité de s'organiser pour rentrer en toute sécurité : conducteur désigné, bus, chèque taxi, opération nez-rouge.
- Les parents ne doivent pas se voiler la face sur ce que font leurs enfants, à savoir qu'ils font rarement la fête sans alcool.
- L'exemple à donner aux enfants et petits enfants, lui-même étant grand-père.

Il présente chacun des intervenants avant leur prise de parole.

## PARTICIPANTS



Cyriel PELLETIER de l'association Voiture & Co



Axel DRUART de l'association Responsible Young Drivers



Ndèye Awa SARR de LASER international



Martin LAVALLIERE de l'Université de Laval



Daouda SAGNA de LASER international



Marie Claude OUMET de l'université de Sherbrooke



Jean-Pascal ASSAILLY de l'IFFSTAR



Cyriel Pelletier travaille chez Voiture & co depuis 2010. Elle a obtenu une maîtrise en sciences politiques option relations internationales et un MBA en management opérationnel et performance durable. Elle a une expérience professionnelle dans le tourisme et travaille désormais dans la sécurité routière.

### **Avis plutôt positif car les jeunes se sont exprimés**

Elle a trouvé intéressant de donner la parole aux jeunes. Et elle a eu le sentiment qu'ils ont pu s'exprimer sans contraintes. Bien que cela reste un exercice filmographique, avec ses propres codes, il s'en dégage une certaine sincérité. Elle a noté de nombreuses paroles très fortes. Par exemple, un jeune fait le parallèle avec la guerre. Elle a remarqué qu'il y avait beaucoup de jugements assez négatifs : négligence, irresponsabilité, manque de jugement. On constate que la voiture, la vitesse et la fête sont même valorisés par les jeunes qui témoignent dans le film.

### **Les jeunes démontrent leur capacité de réflexion**

Les jeunes prennent conscience de leurs responsabilités même si c'est souvent après le drame. Ils montrent une certaine intelligence et de la force. Elle trouve important de montrer cette réflexion que les jeunes ont par rapport à eux-mêmes et à leurs comportements. La question est de savoir que faire par la suite. C'est là que Voiture & co intervient pour fournir des outils et des moyens d'agir.

### **Voiture & co : un discours décalé, mobilisateur mais pas moralisateur**

Voiture & co a été créée par des étudiants de l'université de Nanterre, en banlieue parisienne, pour identifier des solutions alternatives aux grèves des transports en commun de 1995. En 2000, l'association a accompagné deux types de covoiturage :

- Covoiturage quotidien : Le concept « Bougez futé, bougez vers l'emploi » offre un accompagnement pour développer une prise de conscience et d'autonomie et retrouver ainsi une activité professionnelle.
- Covoiturage événementiel : après diverses expériences, ils se sont rendu compte des situations spécifiques et des dangers des consommations lors d'événements ponctuels. Ils ont développé une expertise de conseil en mobilité nocturne. Leur stratégie est d'être présent sur les plus grands festivals pour toucher un maximum de jeunes. 300 000 jeunes ont été touchés en 2011 et autant en 2012, sur 150 événements chaque année. En amont, ils sensibilisent : « Pensez à vos moyens de locomotion pour votre retour, avant de dépenser tout votre argent et de consommer trop d'alcool ». Pendant la soirée, les bénévoles de l'association démarchent des conducteurs qui sont alors identifiés comme conducteurs désignés. Ils ne pourront raccompagner d'autres personnes que s'ils ont zéro degré d'alcool dans le sang.

Ils ont aussi accompagné un concours de design pour la sécurité des deux-roues motorisés. C'est un prétexte pertinent pour parler aux jeunes de sécurité routière de manière indirecte.

Site Internet de Voiture & Co : [www.voitureandco.com](http://www.voitureandco.com)



M. VALMAIN rappelle les difficultés que les jeunes rencontrent à 3-4 heures du matin, sans possibilité d'utiliser les transports en commun et parfois sans argent pour prendre un taxi. Certains font alors du stop et prennent le risque de monter avec un conducteur sous l'emprise de l'alcool. Le discours de la sécurité routière n'est pas de dire « il ne faut pas boire, ce n'est pas bien ». D'autres personnes doivent le dire. Ce qui compte, c'est de proposer des solutions pour rentrer sereinement.



*Responsible Young Drivers* est une association Belge, que M. DRUART a notamment développé aux Pays-Bas et au Luxembourg. Il est également le président du forum européen des jeunes pour la sécurité routière (EYFRS).

### **Un film bien réalisé mais des interrogations sur la cible**

Il a bien aimé la réalisation, les belles images sur la vitesse et l'alcool qui montrent ce qu'on ressent dans ces conditions. Toutefois, il faut bien distinguer l'alcool, les drogues et la conduite. Le film est émouvant, triste. Il fait réfléchir ! Mais M. DRUART est dubitatif quant à la cible du film. Il trouve qu'il est plutôt à destination des parents sans clairement l'exprimer car il montre la négligence de l'éducation parentale. Beaucoup de parents considèrent que l'éducation routière appartient à la société, alors qu'ils sont au contraire coresponsables.

### **Les jeunes ne sont pas le problème mais LA solution**

Il a le sentiment d'avoir déjà vu ce type de film. Il déplore que seuls les problèmes soient montrés mais pas les solutions. Cela donne le sentiment que les jeunes créent le problème, et que c'est une fatalité. Or, comme le rappelait M. MORFAKIS, les jeunes ne sont pas le problème mais LA solution. Le jeune sait. Il peut être créatif et professionnel.

### **Être plus intransigeant avec les accidentés récidivistes**

Dans le film, il n'y a pas de distinction entre les victimes et les tueurs (chauffards). Or, un récidiviste ne peut pas être considéré comme une victime. « Tu as eu un accident, mais tu savais ! ». Pourquoi ne pas inscrire l'historique des accidents sur le permis de conduire ou le certificat de bonne vie et mœurs, limitant l'accès à certains métiers ? Cela dissuaderait certains comportements influencés par les « héros » de films ou de jeux vidéo.

### **Des slogans plus directs, simples et gratuits à mettre en œuvre**

Au même titre que de "manger 5 fruits et légumes par jour", il faut insister davantage sur les dangers de la route, qui restent la première cause de mortalité chez les jeunes. Par exemple : « Tu veux voir tes copains la semaine prochaine, sois vigilant au volant ! »

### **Donner l'information au bon moment**

La préparation du retour est rarement anticipée et se déroule souvent une fois sur place. Les Responsables Young Driver interviennent en amont du retour sur les événements pour identifier un SAM, le conducteur désigné, comme lors de la *Nuit Européenne Sans Accident*. Donner une information visuelle, facile à lire, au moment où le jeune prend sa décision, est pertinent. Comme sur les paquets de cigarettes, les bouteilles d'alcool pourraient être un très bon support.

### **La Caravane, un projet de collaboration entre les forums des jeunes européens et africains**

En 2011, les associations africaines de jeunes ont créé un forum africain des jeunes pour la sécurité routière. De ce forum, un nouveau projet international est né : « La caravane », composée de 38 bénévoles et qui a parcouru 7 pays africains en 50 jours pour sensibiliser leurs pairs. Dans chaque pays, une déclaration sur la sécurité routière a été remise auprès des gouvernements. Les réseaux sociaux, présents dans le film, sont un axe fort de la nouvelle stratégie de RYD. 10 000 membres et plus de 300 000 connexions par semaine ont eu lieu sur la page Facebook de la Caravane en seulement deux mois. M. DRUART invite très



www.youthforroadsafety.org/caravane

**NOUVEAU**  
Projet  
Intercontinental  
BENELUX &  
UEMOA

**LA CARAVANE**

**38 Bénévoles**  
**50 Jours**  
**7 Pays africains:**  
Niger, Bénin,  
Togo, Burkina,  
Côte d'Ivoire,  
Mali & Sénégal

FACEBOOK: CaravanesdesjeunesUEMOA RYD EU

fortement l'assistance à lire les commentaires sur la page Facebook. La cérémonie pour clôturer cette caravane a lieu la semaine suivant les Entretiens Jacques Cartier à Dakar. Après avoir été financés par l'Union Européenne, ils recherchent d'autres sources de financement.

Site Internet des Responsables Young Drivers : [www.ryd.be/fr](http://www.ryd.be/fr)

Facebook de la Caravane : <https://fr-fr.facebook.com/CaravanesdesjeunesUEMOA>

Site Internet des SAM, le conducteur désigné : [www.ckisam.fr/](http://www.ckisam.fr/)





Ndèye AWA SARR



Présidente de Laser International – Dakar   
Responsable du groupe de travail « Sécurité routière en entreprise »  
au sein des Nations-Unies

Mme. AWA SARR est responsable du groupe de travail « Sécurité routière en entreprise » au sein des Nations-Unies.

### **Inculquer la notion de responsabilité vis-à-vis des autres usagers de l'espace public**

Sa première impression se résume par : « C'est poignant ». Ensuite, elle met l'accent sur les principaux facteurs d'accidents (alcool, vitesse, stupéfiant) et surtout le sentiment d'invulnérabilité propre aux jeunes. Mais selon elle les conséquences sont implacables. Il faut donc lutter contre ce sentiment d'invulnérabilité et inculquer, ancrer les notions de responsabilité et de responsabilisation vis-à-vis des autres usagers de l'espace public. Un jeune qui choisit est responsable pour lui-même. Comme la fille de 3 ans qui a été fauchée par une voiture dans le film, les autres usagers tués n'avaient rien demandé.

### **Échanger pour démontrer au jeune qu'il est en capacité de maîtriser ses comportements**

Le partage avec les jeunes est essentiel pour leur démontrer que ces situations sont évitables. L'accident n'est pas une fatalité. Il résulte d'une accumulation de facteurs, de comportements qui sont maîtrisables.

### **Être intransigeant**

Le triptyque cité par le ministre Belge de la sécurité routière est indispensable : Formation – Sensibilisation – Sanction. La sanction doit être implacable. Chacun doit pleinement assumer les conséquences de ses actes. Une erreur serait d'être compatissant « Oh, mon pauvre » et de le victimiser. Même si c'est vraiment à partir de 24 ans qu'on atteint une vraie maturité, un enfant de 16 ans formé et sensibilisé sait que ses actes ont des conséquences. « Tu es responsable, et tu assumeras pleinement les conséquences que tu fais subir aux autres ». C'est un exemple pour les autres jeunes qu'il n'y a ni impunité, ni tolérance, d'autant plus que cela peut paraître outrancier pour les familles de victimes.

### **Le partage d'expériences, le crédo de Laser international**

L'échange, la diffusion, le partage et la mise en place de bonnes pratiques est nécessaire. Laser International travaille beaucoup avec le forum des jeunes européens, le forum des jeunes africains, et d'autres organismes. Les jeunes ne sont pas là pour recevoir des ordres, ou quémander, se plaindre. Les jeunes sont des acteurs responsables qui œuvrent à cette responsabilité pour que la route soit un espace partagé plutôt qu'un lieu de drame.

### **On connaît les remèdes**

Contrairement à certaines maladies, on a les remèdes pour une meilleure sécurité routière.

M. VALMAIN retient que l'accident de la route n'est pas une facilité. M. KRUG de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui est intervenu la veille, dit toujours : « Il y a des maladies qu'on n'arrive pas à soigner, on n'a pas tous les médicaments. Pour la sécurité routière, on a tous les remèdes. Tout dépend de la volonté de les injecter et de les mettre en œuvre. » Il retient aussi que les jeunes doivent être responsabilisés. Les intervenants ne sont pas tendres sur l'intransigeance comme marquer à vie la faute de jeunesse sur le permis de conduire pour le restant de ses jours. Il n'oserait pas faire ça. Il y a une autre certitude sur la sécurité routière, c'est qu'elle est majoritairement masculine à 75%. Il précise aussi que 92 % des accidents mortels avec alcool, sont dus à la responsabilité des hommes. En France en 2011, 78,7 % des morts sur les routes étaient des hommes. C'est pourquoi la dernière campagne de communication le 8 mars, journée de la femme, avait pour slogan : « Tant qu'il y a des hommes qui meurt sur les routes, il y aura des femmes pour les sauver ».



Martin LAVALLIERE



Doctorant en kinésiologie, Université Laval – Québec



Il travaille sur l'évaluation de la formation des conducteurs sur la route sur simulateur de conduite. Et il est membre du comité canadien « Jeunesse pour la sécurité routière » sur la branche francophone. Il remercie les *Entretiens Jacques Cartier* de lui permettre de venir de l'autre côté de l'atlantique pour échanger. Il précise qu'il a été un des premiers à visionner ce film à Québec. Les jeunes avec qui il a visionné le film lui ont dit qu'ils n'étaient pas la cible principale car initialement vendus à la cause.

### **Un message efficace ... à très court terme seulement**

A la fin du film, certains jeunes recommencent à conduire sous l'emprise de l'alcool. Cela démontre que le temps détache les jeunes des événements, et qu'ils oublient l'impact des tragédies. Le message de ce genre de film passe bien, mais il s'estompe. Il n'y a pas d'ancrage pérenne.

### **La sécurité routière pour les jeunes doit être mise en œuvre par les jeunes pour les jeunes**

Comme le décrivait le M. WATHELET, un Boeing qui s'écraserait peut être plus fédérateur. De part leur action au sein du comité de la jeunesse canadienne, les jeunes sont un levier de la mobilisation. « La sécurité routière par les jeunes, pour les jeunes. »

### **Le terme accident couvre trop souvent la notion d'irresponsabilité**

Dans le film, il est souvent fait référence à la malchance. « Je suis normalement sécuritaire. Ça ne m'arrive jamais. On fait tous des erreurs ». Toutefois, une fille restée plusieurs jours dans le coma a dit : « Ce n'était pas un accident, mais de l'irresponsabilité ». Cette irresponsabilité atteint la personne, son entourage et d'autres êtres humains. Et trop souvent, il n'y a pas de distinction faite entre accident et irresponsabilité.

M. VALMAIN pose la question de savoir pourquoi ne pas passer le permis de conduire au-delà de 18 ans puisque certaines affirmations disent que le cerveau arrive à maturité à l'âge de 23-24 ans. Mais il se voit mal proposer cette mesure en tant que représentant les pouvoirs publics, tant elle serait peu réaliste et impopulaire. En Europe, l'âge pour obtenir son permis de conduite est harmonisé et fixé à 18 ans. Seuls l'Irlande et le Royaume-Uni le délivrent à 17 ans, mais jusqu'à 18 ans, la conduite ne peut se faire que sur le territoire national de ces pays.



Daouda SAGNA



Directeur de projet à Laser International - Dakar 

Il est étiope (définition) et travail sur la réhabilitation et le post-crash.

### **Le jeune africain est responsable de sa famille**

En Afrique, 65% de la population est jeune et a entre 18 et 35 ans. Les jeunes africains sont allés à l'école et commencent à travailler. Ils ont une responsabilité envers leur famille et veulent vivre pleinement leur jeunesse. Les jeunes sont les plus touchés par le fléau de l'insécurité routière. Et cela impacte tout leur entourage.

### **Laser International accompagne les accidentés laissés pour compte après l'accident**

Aujourd'hui, beaucoup d'efforts sont réalisés sur la prise en charge des accidentés. Mais après l'accident, le jeune est délaissé et oublié. Il n'y a pas d'assurance ou de mutuelle. La solidarité africaine disparaît dans la sécurité routière : « C'est la décision de Dieu, il a voulu que cela arrive, c'est la fatalité, on va prier pour lui ... ». C'est très triste et dommageable que les familles les délaissent. Laser International travaille beaucoup avec les associations d'handicapés, qui sont systématiquement intégrés dans leur programme. Cela permet aux jeunes de retrouver une estime de soi et vis-à-vis de leur famille. Le film montre la détermination de certaines familles qui suivent l'enfant dans sa reconversion. Par exemple, un père de famille devait faire le choix de garder sa fille en vie ou pas. Il a choisi la vie !

### **Conscientisation > sensibilisation**

Les images que les jeunes voient dans d'autres circonstances - sur Internet, à la télé, au cinéma - sont plus chocs que celles de ce film. Ainsi, l'effet de surprise est limité. De plus, ils ne se sentent pas pleinement concernés : « C'est triste, mais je ne le connais pas. Je suis un bon conducteur. Je maîtrise ma conduite. J'ai failli sortir de route, mais j'ai réussi à récupérer » Et il passe pour un héros ! Et il constate parfois une certaine rivalité sur la route : « je lui ai fait une queue de poisson, je lui ai bien damé le pion ». Les jeunes doivent prendre CONSCIENCE que le permis de conduire n'est pas un permis de tuer. Il leur est délivré car on juge qu'ils sont matures, qu'ils ont suffisamment de recul pour aller sur la route avec cette arme potentielle. Ils doivent être conscients que leur action peut avoir des conséquences sur leur vie, sur leur entourage ou des personnes qui n'ont rien demandées comme dans le film la fillette de 3 ans.

### **Être transparent sur la réalité pour agir efficacement**

Certains pays se voilent la face en niant la consommation de boissons énergisantes, d'alcool et de cannabis. Même si le Sénégal est un pays à majorité musulmane, les jeunes sortent quand même et les pics de mortalité sont le week-end la nuit. Laser international essaye de partir de cette réalité pour agir efficacement. Il n'y a pas encore de systèmes de covoiturage. Généralement, les filles boivent moins et conduisent donc plus. Peut-être est-ce pour cela qu'elles créent moins d'accidents. Le dialogue et le compromis sont à utiliser pour chaque cas particulier.

### **Message à la jeunesse africaine – votre avenir est entre vos mains**

Les Africains, notamment les jeunes, ont leur développement en main. Ils doivent en prendre conscience. La fatalité est un frein au développement.

M. VALMAIN remercie M. SAGNA d'avoir mis en avant la place du post-accident et la démarche de réintégration clairement montrée dans le film. Il a été très attentif à l'affirmation selon laquelle les Africains ont leur développement entre les mains. Les Européens ont, en matière de sécurité routière, des retours d'expériences positifs et négatifs. Les Africains peuvent s'en inspirer et adapter à leur situation. Il donne à présent la parole à des « sachants ».



Elle est aussi chercheur-boursier du Fonds de recherche du Québec - Santé avec son programme « Comprendre et prévenir les comportements à risque des jeunes conducteurs ». Elle applaudit la passion et la motivation des jeunes présents à la table ronde et les invite au Québec pour contribuer à modifier la norme sociale par leurs actions.

### Un film touchant mais est-il efficace ?

Le portrait des jeunes impliqués dans des collisions routières, de leurs familles et de leurs amis est très touchant. Toutefois, montrer des images chocs et écouter le témoignage de jeunes est une technique dont l'efficacité dans la réduction des risques n'a pas été démontrée à long terme. Plusieurs exemples de cette situation sont présentés dans le film, dont celui du frère d'un jeune homme incarcéré après le décès d'une jeune fille qu'il transportait dans son coffre et qui a continué à conduire de façon risquée après l'événement. Mme OUIMET considère aussi que le film ne s'adresse pas directement aux jeunes mais plutôt aux parents. Par ailleurs, dans le film, Jacques Villeneuve, ancien champion du monde de F1, propose de conduire sur circuit fermé pour libérer la testostérone afin de réduire le risque des jeunes sur les routes. Mme OUIMET indique qu'il n'y a pas d'études scientifiques démontrant l'efficacité de cette proposition et suggère de discuter des mesures dont l'efficacité a été démontrée.

### Mixer des interventions générales et des interventions ciblées multidisciplinaires

Les interventions générales, telles les lois et le renforcement policier, ont démontré leur efficacité. Toutefois, Mme OUIMET indique que plusieurs chercheurs considèrent que le montant et la durée des sanctions sont peut-être arrivés au maximum de leurs potentiels et qu'il apparaît nécessaire de s'intéresser à d'autres types d'interventions. Bien que les jeunes soient sensibles aux interventions générales, leur risque élevé a entraîné le développement d'interventions ciblées. Parmi les interventions ciblées, elle note les programmes d'accès graduel à la conduite, incluant l'accès graduel à la conduite avec de jeunes passagers chez les moins de 18 ans. Elle présente aussi d'autres interventions à l'étude dont les interventions psychosociales auprès des parents et l'utilisation de nouvelles technologies informant sur le taux d'alcool, les dépassements de vitesse ou les freinages tardifs.

### Des privilèges graduels à la conduite pas toujours faciles à adapter au contexte local

De plus, les interventions efficaces dans une juridiction ne sont pas toujours faciles à implanter localement. Par exemple, M. KRUG de l'Organisation mondiale de la santé a rappelé que permettre l'accès au permis aux moins de 18 ans est une mauvaise pratique. Mme OUIMET souligne que la société nord-américaine s'est construite autour de la conduite de véhicules moteurs et qu'il y a eu beaucoup d'efforts faits par plusieurs juridictions pour augmenter l'âge moyen d'accès au permis de conduire. Par exemple, le Québec est l'une des juridictions où l'âge d'accès au permis probatoire est de 17 ans ; dans la majorité des juridictions, l'âge moyen d'accès est de 16 ans. Plusieurs éléments de la culture nord-américaine font en sorte que l'augmentation de l'âge d'accès au permis à 18 ans est un sujet qui soulève une grande opposition. En ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool, les conducteurs québécois sont autorisés à conduire avec le taux d'alcool maximal (soit 79 mg/100 ml de sang) à partir de 22 ans. En France, un conducteur peut circuler avec le taux maximal (49 mg/ 100 ml de sang) dès l'obtention de son permis, lui donnant accès à la conduite indépendante. Dans le cas de la France, la culture du vin pourrait être trop forte pour faire évoluer cette loi. Dans certaines juridictions nord-américaines, les jeunes de moins de 18 ans accèdent graduellement à la conduite avec de jeunes passagers et la nuit. Au Québec, le permis probatoire est de 2 ans pour tous les nouveaux conducteurs. Les chercheurs ont constaté une augmentation des accidents aux États-Unis où il n'y a pas de permis probatoire pour ceux qui attendent 18 ans pour passer leur permis. Le Québec possède un système graduel de points d'inaptitudes très développé passant de 4 points à 17 ans, jusqu'à 15 points à 25 ans.

Évaluation de l'efficacité de certaines mesures

Type d'intervention pour réduire le risque	Appui scientifique	Québec	France
<b>Interventions générales (population)</b>			
- Loi et règlements	Utilisation combinée de plusieurs mesures estimée efficace	✓	✓
- Renforcement policier		✓	✓
- Promotion lois et comportements sécuritaires		✓	✓
<b>Interventions spécifiques (jeunes)</b>			
Avant l'obtention du permis probatoire			
- Formation en auto-école obligatoire	---	✓	✓
- Période de conduite supervisée	-/+	✓	AAC
- Age d'accès à la conduite indépendante	+	17 ans	18 ans
Après l'obtention du permis probatoire			
<b>Interventions spécifiques (jeunes)</b>			
- Privilèges graduels de conduite			
Age d'accès au taux d'alcoolémie maximal	+ (moins de 21 ans, USA)	22 ans (0,08)	18 ans (0,05)
Conduite avec passagers	++ (moins de 18 ans, USA)	X	X
Conduite de nuit	++ (moins de 18 ans, USA)	X	X
- Points d'inaptitude graduels	- (mais voir mesures générales)	✓	✓
Autres interventions (après permis probatoire)			
- Parents-jeunes conducteurs	+ (moins de 18 ans, USA)	✓	✓
- Nouvelles technologies	+ (moins de 18 ans, USA)	✓	✓

Pour accéder à ses publications : [Marie.Claude.Ouimet@USherbrooke.ca](mailto:Marie.Claude.Ouimet@USherbrooke.ca)





M. ASSAILLY a fait une thèse en psychologie du développement sur les évolutions des peurs et des angoisses entre l'enfance et l'adolescence. Il a travaillé ensuite sur le devenir adulte des enfants abandonnés et la transmission intergénérationnelle des comportements, puis en sécurité routière sur les enfants piétons, les enfants passagers de voiture, les adolescents et le cyclomoteur, les jeunes conducteurs de voiture, la prise de risque, l'éducation, la formation, la prévention et la réhabilitation des conducteurs, les conducteurs âgés, l'alcool et les drogues illicites, l'acceptabilité sociale des radars, les comparaisons culturelles. Il a travaillé aussi récemment sur la construction d'un continuum éducatif au Vietnam et intervient périodiquement au Québec.

### **Des mécanismes psychologiques universels, mais des pratiques de mobilité locales**

Si les mécanismes psychologiques des comportements routiers dangereux des jeunes sont identiques en France au Vietnam ou au Québec, les habitudes de déplacements sont spécifiques : on se déplace bien plus en moto au Vietnam qu'en France, et plus en France qu'au Québec. Il convient donc de comprendre l'articulation de l'universel et du culturel dans chaque pays.

### **La maturité pour planifier et évaluer les risques arrive à 23-24 ans seulement**

L'augmentation de la prise de risque à l'adolescence peut être comprise dans le cadre d'un agenda neurobiologique entre deux systèmes :

- Le système de récompense, système socio-émotionnel faisant intervenir les aires limbiques et déclenché par la testostérone à la puberté ;
- Le système de contrôle cognitif des décisions, notamment des décisions en matière de plaisir, de récompense et de gratification, situé dans le cortex préfrontal, n'est totalement mature qu'à partir de 23-24 ans.

La période qui s'étend entre l'adolescence et l'âge adulte semble donc être une période « d'accordage » dû à une meilleure connectivité entre les zones préfrontales et limbiques, ce qui entraînera un meilleur contrôle cognitif des émotions. Tant que cet accordage n'est pas réalisé, l'adolescence constitue une période de vulnérabilité car les deux systèmes, le système socio-émotionnel et le système de contrôle cognitif, rentrent en conflit dans les prises de décision et les prises de risque. Lorsque l'un des systèmes l'emporte sur l'autre ou déborde ses capacités d'adaptation, par exemple le système émotionnel, la conséquence est une prise de risque trop importante, dans le sens où le sujet va valoriser la récompense immédiate plus que les coûts à long terme. Avec le décalage séculaire de la maturation pubertaire, ceci nous permet également de comprendre pourquoi les conduites à risque et leurs conséquences dommageables surviennent plus tôt aujourd'hui.

Avant cet âge de 23-24 ans, le jeune manque donc de discernement pour préparer son déplacement « Où je vais samedi soir ? Avec qui ? Dans quel état sera-t-il ? Comment vais-je rentrer ? » et pour évaluer les risques et les conséquences possibles à court/moyen terme, négatives/positives. Ceci est bien mis en évidence dans le film québécois.

Toutefois, rappelons cette évidence souvent oubliée : la société ne nous paye que pour travailler que sur les « trains qui arrivent en retard » ! 80 % des jeunes passent cette étape de la « décennie tumultueuse » (entre 15 et 25 ans) sans trop de problèmes, les études ne portent que sur les 20% des jeunes qui posent problème !

### **Les comportements des hommes sont plus mortels que ceux des femmes**

L'accès à la conduite et à l'alcool varie selon le statut et le degré de liberté des femmes. Les taux d'accidents et d'infractions seront donc corrélés au féminisme ! Ainsi, au Québec, les accidents légers ou matériels sont causés à part égale par les hommes et les femmes. Par contre, les hommes tués représentent 75 à 80 % au Canada, comme en France. Le registre féminin de l'erreur et celui masculin de l'infraction semblent bien des universels.

### **La résistance au stress et l'histoire affective comme cause de la prise de risque**

Sur la route, les 3 phénomènes importants sont la prise de risque, l'addiction et la transgression. Ces trois phénomènes sont le produit d'une double histoire, une histoire biologique, une histoire affective. Le futur de la recherche en sécurité routière sur ces thèmes sera de comprendre les articulations entre ces deux histoires.

1. Une histoire biologique : la résistance au stress augmente la mise en danger (cf. les travaux québécois de BROWN, OUIMET). Comme Mme OUIMET, il est dubitatif sur la proposition de Jacques Villeneuve car la conduite en circuit peut amener à la sur-confiance hors circuit et maintenir le sujet dans son système de récompense.
2. Une histoire affective : une quête compulsive de sensations remplace les émotions du lien affectif désactivées (alexithymie, cf. travaux de ASSAILLY)

### **Une communication sur l'affect doit être suivie de conseils pratiques**

Faire peur avec des images choc ou du sang peut être contreproductif car le sujet met en place un mécanisme de défense (déni, décrédibilisation de la source) plutôt que de chercher à modifier son comportement. C'est pourquoi une alternative pratique et concrète doit être proposée comme le fut le préservatif pour le SIDA ou la ceinture de sécurité pour les chocs. La difficulté est de trouver une autre alternative que la consommation d'alcool et de cannabis, une solution qui soit acceptée par les jeunes.

### **Des pistes pour l'avenir**

- Le marketing des normes sociales, remettre en cause les idées reçues et permettre de rétablir la vérité sur la norme sociale. Les étudiants d'un campus considéraient que 80 % des étudiants étaient ivres le samedi soir. Dans les faits, seuls 20 à 30% le sont. Le fait de communiquer sur ce qui est la règle et la minorité peut être source de prise de conscience.
- Développer l'estime et l'affirmation de soi, la résistance vis-à-vis des pairs à propos des comportements à risque. « Non, je ne monte pas avec toi ! ». Des recherches sont en cours sur ces compétences psychosociales.
- Trouver des mécanismes pour révéler aux jeunes leurs compétences et leurs vulnérabilités, afin de ne pas se mentir à soi-même. Le repérage précoce des jeunes qui ont des difficultés d'auto-évaluation est un sujet à approfondir.
- Développer les réflexions sur les consommations d'alcool et de cannabis, qui sont présents dans 30 % des accidents mortels. Des outils élaborés au Québec comme le DEP-ADO (RITE/RISK) puis utilisés en France peuvent contribuer à un dépistage utile.

Références :

ASSAILLY, J.P. (2007). Jeunes en danger, Imago, Paris

ASSAILLY, J.P. (2010). La psychologie du risque, Lavoisier, Paris.

Centre collaborateur de l'OMS à l'IFFSTAR :

[www.iffstar.fr/recherches/geri/archives-geri-termines/cc-oms/organisation-et-equipe/](http://www.iffstar.fr/recherches/geri/archives-geri-termines/cc-oms/organisation-et-equipe/)



# Thème 1- Expositions au risque routier des jeunes : alcool + stupéfiants, vitesse, inexpérience, conduite de véhicules anciens

## MODÉRATEUR



Diane-Michèle POTVIN



Responsable de projets de coopération internationale, Direction de la sécurité en transport, Ministère des Transports du Québec - Québec 

La table a été largement mise par l'atelier précédent et merci à chacun des conférenciers pour leurs réflexions inspirantes et la pertinence de leurs propos. Parmi les solutions avancées, on a compris que les jeunes peuvent avoir des comportements responsables et qu'ils font partie de la solution. Du reste, on a insisté sur le fait qu'ils sont en mesure de planifier leurs déplacements.

Pourtant, alcool, stupéfiant, vitesse, inexpérience, sentiment d'invulnérabilité, véhicules anciens et modifiés constituent un cocktail explosif et souvent fatal. Nommer cette réalité, le dire ne semble pas suffisant puisque les jeunes se retrouvent de manière répétitive dans ce genre de situation. Tous les jours, l'actualité nous le rappelle. Alors comment devrait-on s'y prendre pour faire passer les messages ? Où faut-il agir, comment et quelles sont les pistes de solution ?

Dans cet atelier, au cours de la prochaine heure, tour à tour les conférenciers (Professeurs, Chercheurs en psychologie, Gendarmes, Présidents d'associations) vont tenter d'éclairer l'audience sur des solutions afin d'agir sur les causes de ces comportements à risques. Chacun des conférenciers est présenté par une courte biographie avant son intervention.

## INTERVENANTS



Mouloud HADDAK de l'IFFSTAR



Hervé KERN de la préfecture du Rhône



Yvan CASTEELS de l'IBSR



Jacques BERGERON d'Université de Montréal



Renaud BOUTHIER d'Avenir France

## L'approche épidémiologique : Inégalités sociales et risque routier chez les jeunes. Apport d'une enquête cas-témoins à une meilleure connaissance de leur exposition au risque.



Mouloud HADDAK



Chercheur à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (UMRESTTE) - Lyon 

M. HADDAK travaille au sein du département épidémiologie, transports et environnement. Il présente les résultats d'une recherche sur les inégalités sociales d'exposition et de risques d'accident de la route à l'adolescence.

### **Problématique : mieux comprendre le risque routier à partir des pratiques de mobilité et des facteurs sociaux**

Bien que la mortalité diminue, les jeunes demeurent l'enjeu principal de la sécurité routière. De plus, Les tués représentent la partie immergée de l'iceberg. Il y a autant d'handicapés lourds que de tués. Le pic de mortalité est plus tardif chez les femmes car les garçons accèdent aux deux roues motorisés plus tôt. Les jeunes sont dans une situation où ils accèdent aux cyclomoteurs, à l'apprentissage de la conduite et à une mobilité autonome. Pourtant, il n'y a pas d'étude complète sur le rôle des pratiques de mobilité et des conditions de vie sur l'accidentologie.

### **Hypothèses : des mesures de prévention peu adaptées et peu efficaces dans les collèges**

Les enseignants ne sont pas toujours formés pour dispenser la formation à l'attestation de sécurité routière de niveau 2. Et les campagnes de prévention ne sont pas toujours acceptées par les jeunes des milieux populaires.

### **Méthodes : enquêtes témoins par téléphone**

A partir d'une approche multidisciplinaire, une enquête téléphonique après demande d'autorisation auprès des parents a été menée auprès de 208 accidentés issus du registre des accidents du Département du Rhône et de 393 témoins. Les facteurs de risques identifiés sont les caractéristiques socio-économiques, les types d'établissements scolaires, les modes de déplacements, le type d'urbanisme, les autres comportements à risques (alcool, cannabis, ...).

### **Les caractéristiques socio- économiques plus importantes que les caractéristiques territoriales**

Les populations à risques sont :

- les enfants d'employés, d'ouvriers, ou dont un des parents est au chômage ;
- Les enfants de famille monoparentale ;
- Les jeunes actifs ou en apprentissage, ou en lycée professionnel

Les modes utilisés les plus accidentogènes sont les usagers la semaine et le week-end des deux roues motorisés, qu'il s'agisse d'un usage contraint ou non. On retrouve chez les usagers les plus à risque, une forte corrélation avec d'autres facteurs de risque de santé, notamment une forte consommation de tabac.

### **Recommandations**

Cette étude à définir des actions de prévention :

- plus ciblées selon les populations (élèves en apprentissage ou en lycées professionnels) plutôt que selon le territoire ;
- Prenant en compte l'ensemble des comportements à risque : consommation de tabac, cannabis, risque routier ...

Conférence finale du projet européen DACOTA sur la sécurité routière en Europe : [www.dacota-project.eu](http://www.dacota-project.eu)

Dans les *basics Facts sheet* de l'observatoire européen de la sécurité routière :

[http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/data/Content/basic\\_facts.htm](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/data/Content/basic_facts.htm)



## La prévention menée par la brigade de la délinquance juvénile à Lyon



Hervé KERN



Préfecture du Rhône, Bureau de la sécurité routière, Lyon 

Il est gendarme depuis 1991, spécialisé dans le trafic de stupéfiant. Il s'est porté volontaire pour intégrer la brigade de la délinquance juvénile basée à Lyon et il est désormais détaché à la préfecture du Rhône. Il a élaboré des modules de prévention, notamment sur la conduite d'un véhicule sous l'influence de stupéfiant. Ce module a été adapté à destination des enseignants de la conduite.

### Le document général d'orientation (DGO) cible les usagers et les facteurs

4 enjeux sont identifiés :

- Pour les usagers : les jeunes et les motards
- Pour les facteurs : l'alcool et la vitesse

Les 18 – 24 ans, avec accès au permis, représentent 9 % de la population, mais 21 % des décès.

### La brigade de délinquance juvénile discute avec les jeunes

Pendant 10 ans, il est intervenu en milieu scolaire rural ou urbanisé auprès de milliers d'élèves. Il a constaté qu'ils ne parlent pas de leur consommation, et encore moins avec leurs parents. Quand ils en parlent, c'est soit banalisé car l'alcool représente une étape du passage à l'âge adulte, soit dramatisé. Pour les stupéfiants, la plupart des parents sont totalement ignorants. Il a organisé en soirée des séances d'information à destination des parents. L'attirance pour les produits alcoolisés ou stupéfiants peut être révélateur d'autres facteurs chez le jeune. Il s'est demandé si, à l'âge de la conduite, les jeunes adaptent leur consommation à la situation de fête ou de conduite. Son constat est que les jeunes ne se posent pas la question tant qu'ils ne sont pas dans l'instant présent. Et il y a une vraie méconnaissance de la loi de 2003 sur la vérification des stupéfiants chez les conducteurs.

### Les parents doivent être à l'écoute

Un jeune ne posera pas 50 fois une question, mais une fois. C'est une occasion à saisir ! Les parents doivent accepter le dialogue, chercher des informations complémentaires s'ils ne les ont pas ou orienter au besoin leur enfant vers une personne plus compétente. Sinon, il ira chercher l'information par lui-même ailleurs, là où les réponses ne seront pas aussi claires.

### Le moniteur d'auto-école est un acteur principal de la médiation

Même si certains considèrent que leur rôle se limite à fournir un enseignement dédié, ils passent de nombreuses heures dans l'habitacle de la voiture avec le jeune. Ce confinement et cette proximité permet de discuter et d'échanger sur des sujets tels que la consommation de stupéfiants sur lesquels il n'y a peut-être pas ou plus de dialogue avec les parents. « Que doit faire le moniteur si le jeune vient conduire sous influence ? Annuler la leçon ? Mais comment informer les parents qui financent le permis ? Que va dire le patron ? Passe-t-il de la voiture à un simulateur ? Faut-il lui faire un rappel du code ? ». En 2005, une formation de 2 jours en lien avec le centre de formation du Département du Rhône a été mise en place à destination des futurs moniteurs qui passent l'examen pour devenir moniteur d'auto-école. L'élaboration de ce module a bénéficié de l'expérience de l'ANPAA (Association Nationale de prévention en alcoologie et addictologie) et d'Avenir santé dont le directeur prendra la parole par la suite. Cette démarche est cofinancée par la Mission Interministérielle de Lutte contre les drogues et la Toxicomanie. Plus de cent formateurs d'auto-école ont été formés. Parfois, il faut lever les difficultés que les instructeurs rencontrent eux-mêmes. L'objectif est d'avoir un maximum de discours variés et d'acteurs avec qui le jeune peut échanger et trouver un relais, et de permettre aux jeunes conducteurs d'être plus responsables de leur consommation. Refuser d'aller à une soirée car ils n'ont pas de transports sécurisés pour rentrer est encourageant.

## Les accidents corporels impliquant des jeunes conducteurs de voiture



Yvan CASTEELS



Responsable de l'Observatoire belge de la Sécurité Routière,  
Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR) - Bruxelles 

Diplômé en sociologie et en statistique, il a été en charge de l'analyse des statistiques de l'accidentologie en Belgique et des comportements du port de la ceinture de sécurité. Il préside le groupe de travail pour l'amélioration de la qualité des statistiques d'accidents. Il siège au sein de comité d'expert comme IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) et au groupe CARE. Il est membre du collège d'experts pour l'observatoire National interministériel de la sécurité routière en France. Il présente une étude sur les accidents corporels des jeunes conducteurs réalisée en 2011.

### Les jeunes conducteurs, notamment les hommes, sont sur-représentés dans les accidents

Entre un jeune de 19 ans (les données pour 18 ans ne sont pas très fiables) et un adulte de 43 ans, le risque routier est 8 fois plus élevé chez le jeune. Les hommes de 25 à 31 ans sont également concernés par cette surreprésentation. Chez les femmes de 20 ans, le risque est deux fois moins important que chez les hommes du même âge.

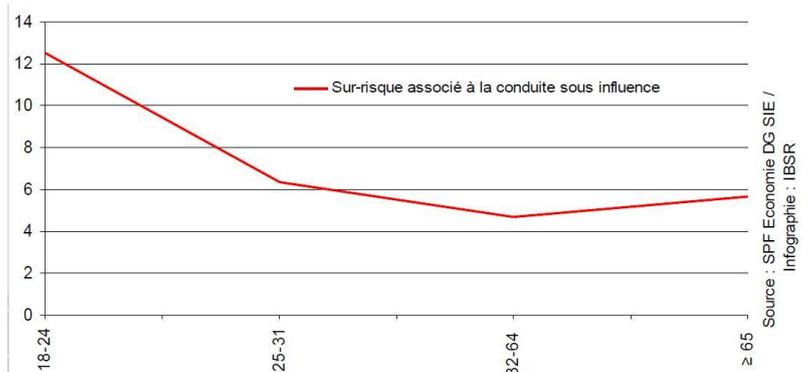
### Les jeunes conducteurs de voiture ont des accidents plus graves du fait de leur mobilité

Les jeunes sont majoritairement impliqués dans des accidents dont les séquelles sont plus graves pour tous les passagers. Toutefois, les conséquences des accidents ne sont pas plus graves que pour les autres personnes à des jours et horaires similaires, à savoir la nuit, le week-end. Par contre, l'accumulation des variables est plus importante chez les jeunes (vitesse, port de la ceinture).

- 40 % des tués de tout âge décèdent dans un accident n'impliquant qu'un seul véhicule.
- Les accidents de nuit les week-ends touchent particulièrement les 18-24 et les hommes de 25 à 31 ans
- La gravité des accidents des jeunes avec passagers n'est pas supérieure à celle de personnes plus âgées.

### Un jeune qui conduit sous influence a 12 fois plus de risque d'avoir un accident

Les jeunes conducteurs conduisent moins et plus rarement sous influence. Mais ils sont plus souvent sous influence lors des accidents mortels. La conduite sous influence augmente considérablement le sur-risque pour les jeunes (X12) par rapport aux plus âgés (X4 ou X5). Il y a deux explications à cela. D'une part, l'alcool perturbe leur capacité de conduite du fait de leur faible expérience. D'autre part, ils ont des consommations d'alcool différentes. Le projet européen DRUID le confirme : 44 % des jeunes hommes accidentés et 49 % des jeunes femmes accidentés roulaient avec plus de 1,2 gramme d'alcool dans le sang.



### Une évolution positive de la sécurité routière, mais la conduite sous influence augmente

Entre 1991 et 2009, l'évolution concerne toutes les tranches d'âges. Mais la plus positive concerne les 18-24 ans. La gravité des accidents diminue depuis 2003. Par contre, il y a une augmentation de 6 % des conducteurs sous influence impliqués dans les accidents corporels.

International Road Traffic and Accident Database - [www.irtad.net](http://www.irtad.net)

Observatoire national interministériel de la sécurité routière en France : [www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere](http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere)

Projet européen DRUID : [www.druid-project.eu](http://www.druid-project.eu)



## Prise de risques et cannabis



Jacques BERGERON



Professeur titulaire de psychologie, Directeur, Laboratoire de simulation de conduite, Université de Montréal - Montréal

Il a 30 ans d'expérience dans la recherche en Sécurité routière. Il mène des recherches sur la psychologie des usagers, des jeunes conducteurs, l'évaluation de l'aptitude à la conduite, la fatigue, la distraction, sur les modes actifs et le partage de l'espace public. Il est membre de nombreux comités. Depuis 8 ans, il a identifié un nouveau défi : L'augmentation de la consommation de cannabis et donc de la conduite sous l'emprise du cannabis. Il fédère de nombreux collaborateurs notamment Isabelle RICHER, Julie LANGLOIS, Henry CHEAN et Martin PAQUETTE.

### Le risque augmente en fonction de la concentration de THC et dans la gestion des imprévus

14 % de la population canadienne déclare avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois. Chez les jeunes, la consommation est plus importante puisqu'ils sont 47,2 % des 18-19 ans, 36 % des 20-24 ans et 39 % des universitaires à avoir consommé du cannabis au cours des 12 derniers mois. 11 % des 15-24 ans déclarent quant à eux avoir conduit après la consommation de cannabis et 40 % des fumeurs de cannabis prennent le volant après consommation. C'est un sujet à controverse. Certains chercheurs précisent que le consommateur de cannabis demeure conscient pour rester vigilant, contrairement à l'alcool ou à la fatigue. Toutefois, il a été constaté des difficultés à maintenir les distances

de sécurité et la position latérale. L'allongement du temps de réaction est également sujet à controverse selon les modalités d'études. Par contre, il y a unanimité sur la grande difficulté du conducteur à répondre à des situations imprévues et sur l'influence de la concentration de THC. L'usage récent de cannabis augmente par au moins 2, le risque d'avoir un accident (études de 2006 et 2012), et par 15 s'il y a combinaison de cannabis et d'alcool.

### La perception du risque est sous-estimée par le consommateur de cannabis

Selon vous,	Niveau de dangerosité (moyenne)*		
	non usagers (N=50)	usagers (N=29)	p
• conduire une auto dans l'heure suivant la consommation de cannabis	4,32	2,72	<,01
• conduire une auto dans l'heure suivant la consommation d'alcool	4,00	3,21	<,01
• conduire sous l'influence de l'alcool et du cannabis combinés	4,84	4,14	<,01
• être passager dans une voiture où le conducteur a fumé du cannabis	4,18	3,21	<,01

### Présentation des résultats de 4 études aux modalités différentes

1. Plus l'usage de cannabis et l'exposition sont élevés, plus il y a un risque de contravention.
2. La conduite sous cannabis est perçue comme beaucoup moins risquée que la conduite sous l'alcool. Or, la différence est très faible.
3. La conduite est dangereuse après la consommation de cannabis en simulation et en situation réelle
4. La fréquence de consommation augmente la prise de risque

### L'usage du cannabis crée de l'insécurité routière

- Le cannabis est associé à une vitesse imprudente.
- La conduite sous influence est associée à la conduite risquée et à la conduite sous l'influence d'alcool
- Les résultats sont corroborés par des études comportementales



## Faire de la prévention par les jeunes pour les jeunes



Renaud BOUTHIER



Directeur de l'association Avenir-Santé France - Lyon 

Pharmacien de formation, il est le fondateur-directeur de l'association Avenir Santé qui intervient auprès des jeunes de 12 à 25 ans sur différents thèmes : accidents de la route, addictions et maladies sexuellement transmissibles/Sida. C'est une association de 30 salariés, 21 volontaires et 250 jeunes intervenants qui intervient chaque année auprès de 250 000 jeunes sur 7 régions française en milieu festifs, sur l'espace public, dans les établissements d'enseignement et également sur Internet où il y a trop peu de prévention.

### **Agir sur tous les facteurs, notamment l'environnement, sous peine d'être inefficace**

Basé sur les travaux de M. OLIVESTEIN, l'association agit sur le triptyque : individu - produit (la drogue, l'alcool ou la voiture) - environnement.

### **Des publications pour dénoncer les « Pousse à la consommation d'alcool »**

Avenir Santé édite un ouvrage l'alcoolator qui dénonce les stratégies de celles et ceux qui « poussent à la consommation d'alcool » les jeunes. Avenir Santé y analyse notamment les impacts de la loi « Hôpital, patients, santé, territoires » de 2009 qui est aux antipodes de l'état d'esprit de la loi Évin puisque désormais sur internet, il est possible de faire la promotion des boissons alcoolisées.

### **La prévention : un dialogue et une écoute respectueuse**

Des intervenants utopistes, des militants agressifs, des accidentés qui pourraient être dans une démarche thérapeutique, l'association n'y croit pas. Par contre, des convictions en termes de civisme, de volonté de se rendre utile, oui. La prévention doit être respectueuse des comportements. Il faut souvent prendre acte de certains comportements, avaler des « couleuvres » voire des anacondas : il faut accepter que certains consomment, et même parfois en quantités démesurées. Les actions se doivent d'être transversales car elles portent sur l'individu, son comportement et sur les différentes facettes de son environnement. Avenir Santé intervient, via ses jeunes intervenants, en posant des questions, en les faisant réfléchir, avec des outils dynamique et interactifs comme la *live-box* (jeu de questions qui portent sur les consommations, mais aussi sur l'environnement et les raisons des prises de risques).

### **Le jeune intervenant doit avoir le courage de s'inscrire dans une politique publique générale**

Lorsque le message institutionnel a du sens, le relayer est un moyen pour favoriser son acception au sein de la population jeune. D'une certaine façon, le jeune bénévole doit cautionner des politiques publiques parfois souvent décriées. Les jeunes intervenants en prévention doivent relayer avec courage les lois, les politiques publiques nationales, la réglementation et l'exposition aux risques judiciaires.

### **Prévention et répression ont le même objectif**

Il n'y a pas vraiment de différence entre prévention et répression. Le travail avec les forces de l'ordre, bien que pas toujours facile, permet de combiner des modalités différentes et complémentaires.

### **L'intervenant se doit d'être formé !**

Intervenir sans formation, c'est comme sauter en parachute sans parachute. Au-delà de la simple acquisition de compétences, une réflexion au préalable par le jeune lui-même est indispensable sur par exemple sa légitimité. L'objectif des interventions des jeunes relais est de faire réfléchir les jeunes qu'ils rencontrent, de leur donner des repères.

[www.avenir-sante.com](http://www.avenir-sante.com)



Mme POTVIN conclut en disant qu'il faut garder espoir car la jeunesse est une maladie qui guérit avec le temps, mais il y aura toujours des jeunes. Et en perdre un, c'est toujours un de trop.

## Thème 2 – Formation, sensibilisation, information : comment et quand atteindre ce public dans la communication de la sécurité routière

### MODÉRATEUR



Benoît HIRON



Chef de groupe, Sécurité usagers et des déplacements, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) - Lyon 

Il rappelle que l'action pour la sécurité routière va au-delà des infrastructures. Il faut agir sur les comportements. Il présente chaque intervenant avant son intervention.

### INTERVENANTS



Lyne VÉZINA de la Société de l'Assurance automobile du Québec



Marie-Axelle GRANIER de l'IFFSTAR



Nathalie MOCKELS de l'IBSR



Ernest KISBEDO des sapeurs pompiers du Burkina Faso



Aliou OUMAROU du Conseil National de la jeunesse du NIGER

## Incursion dans les médias sociaux



Lyne VÉZINA



Directrice des études et des stratégies en sécurité routière,  
Société de l'Assurance automobile du Québec (SAAQ) - Québec



Elle a une formation en statistique et en épidémiologie de l'Université Laval. Au sein de la société de l'assurance automobile du Québec, elle est responsable de toutes les données d'accidentologie et de la recherche en sécurité routière.

### **La SAAQ, société d'État relevant du Ministre des transports, protège la personne contre les risques liés à l'usage de la route**

Prévention, contrôle et réparation sont les trois grands axes de la SAAQ. Ses missions portent sur plusieurs grands thèmes : la prévention et la promotion de la sécurité routière, la sécurisation des véhicules et leur contrôle, la gestion et le dédommagement des assurances publiques pour les dommages corporels, l'accès au permis de conduire et la gestion des sanctions, le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

### **Une communication désormais tournée vers les réseaux sociaux**

En 2008, aux *Entretiens Jacques Cartier*, un universitaire avait souligné que la communication traditionnelle (télé, radio, presse) touchait de moins en moins le public jeune. Si des campagnes via des médias de masse (télé, radio, affichage) sont toujours présentes, d'autres moyens sont dorénavant utilisés : un site web, des interventions de terrains en milieu scolaire et sur les réseaux sociaux. En 2009, ils ont pris conscience que les jeunes sont plus fréquemment sur le web que sur les médias traditionnels. De plus, la SAAQ, sans être présente sur les réseaux sociaux, était un sujet de discussion sur Facebook, Twitter et Youtube. Des acteurs de la sécurité routière avaient déjà investi la toile : « Il faut être là pour débattre, promouvoir les initiatives locales, prendre le pouls et échanger ! »

### **Un employé à temps complet communique, écoute et échange avec la communauté**

Un employé à temps complet, formé aux réseaux sociaux, est indispensable. Garant de la continuité et de la stabilité de la relation avec la communauté, il doit se familiariser avec elle pour engager une communication bidirectionnelle qui, au-delà des statistiques, doit être authentique et qualitative. Les réseaux sociaux fonctionnent en instantané. Les besoins en réactivité nécessitent un processus d'approbation et de validation rapide à tous les niveaux hiérarchiques. Le SAAQ a choisi d'intervenir uniquement sur Facebook, Twitter et Youtube, outils complémentaires des médias traditionnels. La politique éditoriale porte sur la sécurité routière, thématique où leur leadership et leur expertise sont reconnus. La SAAQ présente également un peu les services à la clientèle.

### **La pro activité procure l'avantage de faire partie de la conversation**

Des campagnes de publicité comme « Le prix de la vie » et « au volant, on ne texte pas » ont été une réussite. Venir échanger sur la sécurité routière est facile sur les réseaux sociaux de la SAAQ.

- Site Internet : [www.saaq.gouv.ca](http://www.saaq.gouv.ca)
- Facebook : <https://www.facebook.com/SAAQQC>
- Twitter : <https://twitter.com/saaq/>
- Youtube : <http://www.youtube.com/saaq>



M. HIRON retient qu'il est nécessaire de mettre les moyens et de procéder autrement pour une institution en sécurité routière si elle veut entrer sur les réseaux sociaux!

## Différences de sexe dans la conformité aux règles routières et l'attitude face aux risques : une piste pour l'action en éducation routière



Marie-Axelle GRANIE

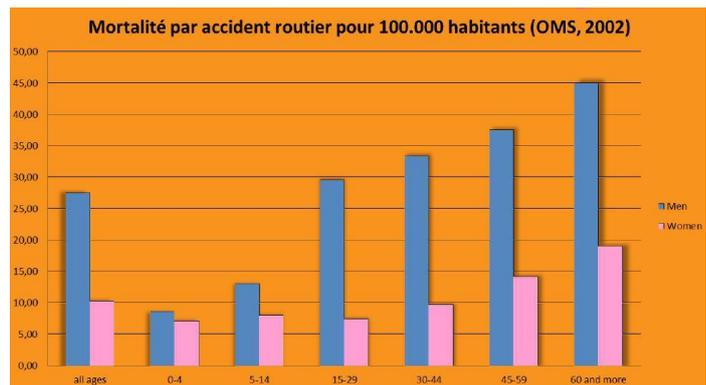


Chercheur à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Laboratoire Mécanismes d'Accidents, Salon-de-Provence 

Elle est titulaire d'un doctorat en psychologie du développement et travaille au département Transports, Santé et Sécurité de l'IFSTTAR. Elle présente une étude sur le genre et la sécurité routière.

### Les hommes meurent plus que les femmes, tous âges, régions et revenus confondus

En 2002, les hommes représentaient 73 % des morts sur la route avec 28 décès d'hommes et 11 décès de femmes pour 100 000 habitants. Ces différences peuvent être liées à l'exposition, mais aussi aux comportements. Le sex-ratio pour 100 000 habitants (le nombre d'hommes tués rapporté au nombre de femmes tuées) pour les USA, l'Angleterre, la France, l'Italie et le Japon était de 4,5 en 1950 et se maintient à 3 dans les années 2000. Cette baisse peut s'expliquer par la participation des femmes dans la vie active et par l'acquisition de compétences



supplémentaires (accès à la voiture, propriété et permis). Toutefois, il est largement documenté que les hommes prennent plus de risques dans tous les domaines de la vie courante. Les approches biologiques et anthropologiques expliquent que la prise de risque résulte du besoin de disséminer son patrimoine génétique. De manière générale, l'homme imagine le gain potentiel. La femme imagine la perte potentielle et prend davantage en compte autrui dans son comportement. La connaissance des règles influence moins le comportement des hommes que celui des femmes.

### Les stéréotypes de genre ancrés dans la société

Avant l'âge et la « race », le genre est la première des catégories sociales acquise par l'enfant. Les stéréotypes liés au sexe, somme des croyances sociales, sont l'une des formes de pensées les plus influentes. Par exemple, les parents ont des comportements différents selon le sexe de leur enfant. Les filles sont stimulées à être polies, bien éduquées ; les garçons à être autonomes, aventureux et indépendants.

### Les stéréotypes sur la conduite sont sociétaux plutôt que naturels

Une étude auprès de 600 collégiens français de 10 à 16 ans a été menée posant cette question : Que dit-on des femmes et hommes qui conduisent ? Les perceptions des adolescents différencient les compétences de conduite et de sécurité. Les hommes sont perçus comme ayant des compétences naturelles à la conduite, qui leur permettent de prendre des risques en transgressant les règles légales. Les femmes ne sont pas naturellement compétentes pour la conduite, donc elles sont prudentes et conformes. La conduite est un marqueur de masculinité et les garçons se perçoivent déjà comme des conducteurs compétents avant l'apprentissage de la conduite, alors que les filles planifient leur apprentissage de manière plus sérieuse. Les parents, les médias et les formateurs, qui utilisent malgré eux ces stéréotypes, ne font que les renforcer. Dans certains milieux défavorisés, les filles copient les comportements masculins pour se mettre en position dominante.

### Remettre en cause l'aspect sociétal du risque masculin construit dans les années 70

A court terme, Mme GRANIE propose des campagnes différenciées pour promouvoir d'autres actions pour le développement de la virilité, de la prise de risque et du courage. Refuser de monter dans la voiture d'une personne en état d'ébriété est une forme de courage. A long terme, il faut faire prendre conscience au garçon de sa vulnérabilité.



## Exemples de cours de sensibilisation pour des jeunes ayant commis des infractions routières



Nathalie MOCKELS



Formatrice « Driver Improvement » (IBSR) - Bruxelles 

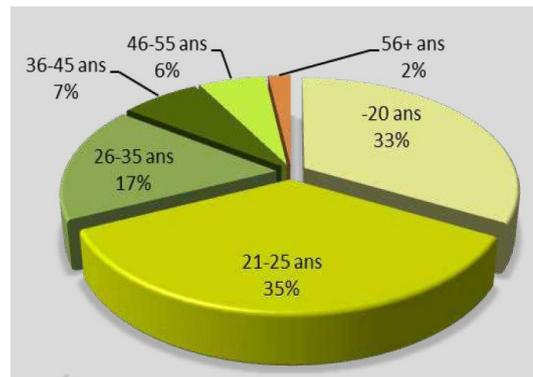
Elle présente la démarche de formations de 20 heures regroupant 12 personnes ayant commis une infraction grave au code de la route, et ayant entraîné une comparution devant le procureur du roi ou le tribunal de police Belge.

### Les stagiaires ont un intérêt juridique à suivre la formation, mais viennent avec des aprioris

Suivre cette formation est un choix proposé par la médiation

pénale ou par le tribunal de police. Accepter de suivre cette formation permet d'éviter d'être présenté à une instance qui émet des peines, ou de réduire une peine. Les infractions des stagiaires les plus courantes sont la vitesse (40%) et l'alcool (35%). 68 % des stagiaires ont moins de 25 ans et 85 % moins de 35 ans. S'il n'y a que des jeunes, la formation est adaptée. Toutefois, la présence de personnes plus âgées permet également de sensibiliser les plus jeunes. En début de formation, les stagiaires sont dubitatifs sur la raison de leur présence : « Qu'est ce que je fais ici ! Qu'on s'en prenne aux vrais criminels » « Moi, c'est sûr, ce n'est pas cette formation qui va changer ma manière de conduire » « Je n'ai tué personne ! ». « La règle, oui. Mais pas spécialement pour moi car je suis un bon conducteur ».

Répartition des stagiaires francophones par tranche d'âge



### Réflexion en groupe puis intervention sur l'affectif et les freins au changement

Pour faire changer les comportements, le formateur est à l'écoute des stagiaires. Il crée un climat de confiance avec eux et entre eux afin d'ouvrir la réflexion. Les meilleures formations sont celles où le groupe interagit. Le formateur a alors un rôle de facilitateur et apporte des compléments d'informations. Le formateur n'a pas un rôle de juge, ni de moralisateur, ni de thérapeute. Il n'est pas l'expert qui détient toute la vérité, ni un être au comportement exemplaire. En partant de l'expérience, des croyances et des représentations des participants, il peut comprendre le contexte et ainsi mieux intervenir sur l'affectif et sur les freins au changement à travers des outils didactiques et ludiques. Une réflexion plus générale porte sur les modes de vie. Une personne souvent en retard se met dans une situation où ralentir devient compliqué et où l'application des règles de sécurité est difficile à mettre en œuvre.

### Les formateurs maîtrisent les théories du comportement et du changement

Deux principales théories sont utilisées par les formateurs :

- La théorie du comportement d'AJZEN. Chaque comportement, décision et habitude, résulte d'un processus complexe, et souvent non conscient.
- La roue du changement de PROCHASKA et DI CLEMENTE. Chaque personne se trouve à un stade différent dans le processus du changement.

### La formation est un outil pertinent pour les magistrats, les formateurs et les stagiaires

Les magistrats souhaitent profiter de l'infraction commise pour les sensibiliser au plus vite et qu'ils soient responsables de leur sanction en allant réfléchir par eux-mêmes en formation. Les formateurs utilisent la sanction comme une opportunité de prévention. Et pour les stagiaires, la formation modifie leur réflexion par rapport aux aprioris de départ : « Penser plus aux risques et ne pas jouer avec les limites », « l'expérience des autres nous fait réfléchir », « j'ai découvert des dangers dont je n'avais pas conscience », « les voitures ne sont pas solides, et la conduite n'est pas un jeu. ».



M. HIRON note la prise de conscience des personnes qui ont suivi la formation. Il souhaite qu'elle soit suivie d'actes dans le temps, souvent la principale difficulté des actions de la prévention en sécurité routière.

## Témoignage sur une coopération décentralisée au Burkina-Faso qui fait le lien entre jeunes et services de secours



Ernest KISBEDO



Lieutenant-colonel, Directeur des opérations –  
Sapeurs pompiers du Burkina-Faso, Ouagadougou 

Il remercie les organisateurs d'avoir invité les sapeurs pompiers du Burkina-Faso à intervenir devant un tel auditoire.

### Le vélo est petit à petit remplacé par les deux-roues motorisé

A Ouagadougou, ville de 2 millions d'habitants créée en 1919, 50 % de la population est âgé de moins de 20 ans. Le vélo fait partie intégrante de la culture du pays. Lorsque les frères missionnaires ont intégré en 1921 les vélos, la similarité avec le cheval fut telle que le terme vélo en Burkinabais veut dire cheval. Mais aujourd'hui, la moto est à la mode pour avoir une copine et devient une récompense après un examen réussi.



### Les accidents en deux-roues, première raison d'intervention des sapeurs-pompiers en 2011

La vitesse, le non port du casque, la fatigue, les stupéfiants, le non respect du code de la route et la conduite sans permis sont les principaux comportements à risques. Lorsque la police a souhaité appliquer la règle du port du casque obligatoire, la population a manifesté pour dire non. Les femmes ne veulent pas porter de casque pour ne pas se décoiffer et à cause de l'inconfort du à la chaleur. Autre exemple, pour traverser la route à Ouagadougou, un habitant recommande « de fermer les yeux et de foncer ». Il y a de nombreux accidents. En janvier 2012, 51 % de toutes les interventions des sapeurs pompiers étaient liées à la sécurité routière. 95 % des interventions sur la route impliquaient les motos.

### Un problème non résolu mais des initiatives sont en cours

En complément des actions de l'État, des associations agissent en aidant la régulation aux croisements devant les écoles et en participant à des séminaires sur la sécurité routière. Cent volontaires au service national sont formés au secourisme, et participent à la promotion de la sécurité routière une fois leur service terminé.

### Coopération décentralisée : le Département du Rhône équipe et forme les burkinabais

L'avenue de Lyon à Ouagadougou est un témoignage de cette coopération. Le Département du Rhône a apporté un appui dans la construction d'un château d'eau (avec la visite du vice-président M. BRECHARD) et d'un collège dans le village de Boussouma. Le Département du Rhône a fourni aux pompiers un soutien matériel et logistique (tenues, véhicules, matériels incendies) pour une valeur de 227 900 euros et des formations de très haute qualité de 8 personnes qui sont venues se former en France. Il souhaite que le Département du Rhône continue son soutien dans la logistique, dans la formation et dans le développement de parrainages d'associations de jeunes qui travaillent pour la sécurité routière. Il souhaite également un soutien à l'institut de protection civile qui a été inauguré le 2 octobre 2012 en présence d'un général français et de l'ambassadeur de France. Cet institut forme les officiers des sapeurs pompiers des pays francophones. M. KISBEDO a été formé en 1997 par la brigade des sapeurs pompiers de Paris. La coopération a décidé d'effectuer ces formations au Burkina. Ainsi une vingtaine de lieutenants et sous-lieutenants sapeurs pompiers sont actuellement en formation. Le Département du Rhône, via le Service Départemental d'Incendie et de Secours, peut les aider avec des modules de formation pour doter les jeunes officiers de connaissances théoriques et pratiques pour gérer des unités de sapeurs-pompiers dans leur pays.



M. HIRON salut la coopération et souligne l'intérêt de distinguer les problématiques des vélos et des motos. L'apparition des statistiques sur le piéton serait également un complément pertinent.



## Le rôle des jeunes africains dans la sécurité routière



Aliou OUMAROU



Président du Conseil National de la Jeunesse du Niger  
Niamey 

Il remercie les organisateurs de l'événement pour lui permettre de partager son expérience

### **Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 15-29 ans, devant le SIDA**

Au Niger, les jeunes de moins de 35 ans représentent plus de 65 % de la population. Il y a 100 000 voitures pour 16 millions d'habitants. Contrairement à la sous utilisation des capacités des véhicules en Europe, il est fréquent de voir 4 passagers par moto, des passagers sur le toit des bus, ou des piétons qui transportent de grands volumes de marchandises. Ces situations sont à risque. D'après l'Organisation Mondiale de la Santé, le taux d'accidents du Niger est parmi les plus élevés du monde. Les jeunes achètent des motos chinoises peu chères et rapides. Ils sont tentés d'utiliser ces vitesses élevées, qui les amène à finir leur vie sur un lit d'hôpital. En 2010, il y a eu 654 décès déclarés. Ces chiffres sont sous-estimés du à un biais dans le système de collecte. Les populations s'arrangent pour que la police ne soit pas informée afin d'éviter des constats de défauts d'assurance ou de pièces manquantes.

### **Fondeï Ma Bori : une association créée par les jeunes, pour la protection des jeunes.**

Au Niger, il y a moins de moto qu'au Bénin ou au Burkina-Faso. Pourtant, il y a plus d'accidents. En 2007, les Nations-Unies ont organisé la première assemblée mondiale de la jeunesse sur la sécurité routière au cours de laquelle il a représenté son pays. Un compteur montrait en direct l'équivalent du nombre de morts sur les routes. Il a pris conscience de l'urgence d'agir. Il remercie chaleureusement deux experts français Alain VENDELON et Bertrand CHRISTIAN, présent dans la salle, qui via le Fond Européen de Développement, ont contribué à la création de la première ONG nigérienne sur la sécurité routière : Fondeï Ma Bori.

### **Faire confiance aux jeunes et persévérer !**

Fondeï Ma Bori contribue à la prévention des accidents, à la sensibilisation et à la formation, à l'accompagnement de victimes et au développement de partenariats entre la société civile, le monde des affaires et les administrations. Ils ont réalisé plusieurs actions : des émissions de radio, un spot vidéo sur les avantages du port du casque, la distribution de casques aux conducteurs de taxi moto, la distribution de 25 000 autocollants réfléchissants, la formation d'éducateurs, des campagnes sur le don du sang, des expositions, la participation à la journée francophone de la courtoisie sur la route et à des rencontres internationales. Fondeï Ma Bori a apporté son



soutien à la création d'associations de jeunes au Burkina Faso, au Bénin, en Côte d'Ivoire, au Mali et au Sénégal. Elle a ainsi participé à la création du réseau africain des jeunes à la sécurité routière. En 2011, le Niger a accueilli la première assemblée africaine des jeunes. 50 jeunes se sont mobilisés depuis 13 pays : Algérie, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cote d'Ivoire, Gambie, Kenya, Mali, Niger, Ouganda, Sénégal, Togo, Tunisie. La caravane qui a traversé 7 pays africains, présentée par M. DRUART, est le prolongement de cette première assemblée africaine des jeunes.

### **Des décisions politiques encourageantes**

En tant que responsable du Conseil National de la Jeunesse, il a été reçu en audience par le président. Il en a profité pour le sensibiliser à la sécurité routière en expliquant que les blessures subites par son chef d'état major, lors d'un cortège présidentiel, étaient le résultat du non port de la ceinture de sécurité. Il a le sentiment que les choses bougent. Une loi a interdit l'utilisation des téléphones portables au volant. Le code de la route de 1968 est en cours de réactualisation.

M. HIRON les félicite. Il constate qu'ils font beaucoup avec peu, ce qui est exemplaire.



## Échanges avec la salle



Eric REMACLE



Responsable de la sécurité Routière à Handicap International - Belgique 

Il s'adresse à Mme MOCKELS sur un des aprioris lors des formations. Quelle réponse apporter à une question récurrente « Pourquoi mettre dans nos mains des bolides qui vont à 180 km/h ? »



Nathalie MOCKELS



Formatrice « Driver Improvement » (IBSR) - Bruxelles 

L'objectif n'est pas de répondre aux réactions des personnes. Le début de la formation permet d'écouter tout ce que les jeunes ont à dire, de se délester de toutes leurs rancœurs vis-à-vis du système, de la police et de la justice afin de faire baisser la pression. Au début, ils parlent de ce qui les énerve dans leur environnement. Ensuite, le formateur recentre la question sur leur comportement via la technique de l'entonnoir. Ils sont incités à utiliser le « je », à expliquer leur choix d'être en règle ou non, d'exprimer leur motivation et les avantages qu'ils pensent retirer d'une conduite dangereuse.



Eric REMACLE



Responsable de la sécurité Routière à Handicap International - Belgique 

Il trouve la thématique des genres très intéressante et demande à Mme GRANIER si elle a des exemples de campagnes de communication différenciée ?



Marie-Axelle GRANIE



Chercheur à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Laboratoire Mécanismes d'Accidents,, Salon-de-Provence 

Elle a deux exemples. Le premier concerne le manifeste des femmes, lancé le 8 mars dernier par la Délégation à la Sécurité Routière. Le second est concerné par les messages édités par le forum européen de la sécurité routière pour inciter les femmes à lutter contre les pratiques masculines. Toutefois, elle trouve dommage qu'il n'y ait pas d'explication sur les différences. De plus, les femmes se retrouvent à nouveau dans une mauvaise position car elles deviennent responsables du comportement des hommes. Une fois de plus, on décharge les hommes de leur responsabilité pour la mettre sur le dos des femmes. Ensuite, on édifie le constat que les hommes prennent des risques comme un acquis, sans le remettre en cause, ce qui l'essentialise, le rend naturel et indépassable. Dans les études scientifiques, la différence homme-femme dans la prise de risque c'est même devenu un axiome non questionnable, un moyen de vérifier si un outil fonctionne : l'absence de différence questionne l'outil d'observation utilisé. Le journaliste du journal télévisé qui présentait le manifeste des femmes avait un sourire narquois, comme satisfait de dire « Et oui, nous sommes des hommes ! ». Pour agir de manière différenciée, il faut déconstruire la différence et expliquer ses origines pour agir dessus. Pointer la différence ne fait que cautionner un comportement. Il faut agir sur les causes.



Jean-Pascal ASSAILLY



Docteur en psychologie et chercheur à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) - Paris 

Il est tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Mme GRANIE dont il est un lecteur attentif. Il avait suggéré à la Prévention Routière de travailler une discussion de groupe avec 10 filles et 10 garçons sur les causes des comportements par genre. Mais l'expérience n'a pas été concluante à cause des compétences de vie. En effet, il n'y a que les garçons qui parlaient car les filles ne se considéraient pas légitimes de parler de route, de bitume et de conduite. Les jeunes femmes pourraient donc être utiles dans ce cadre de la prévention par les pairs mais il y a encore un travail à mener pour qu'elles se sentent légitimes à le faire.



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel  
à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière,  
Ministère de l'Intérieur - Paris 

En tant que membre de la délégation à la sécurité routière, il prend note des observations tout à fait pertinentes. En tant que représentant des pouvoirs publics, il trouve que ceux-ci ont eu le courage de mettre le doigt où ça fait mal à certains hommes. Le sourire narquois du journaliste dont on a parlé est un peu une façon pour lui de se défendre. Il est d'accord pour dire que des améliorations peuvent être apportées.

## Thème 3 – Des actions concrètes : comment certains jeunes interviennent quotidiennement en sécurité routière ?

### MODÉRATEUR



Miran SCHEERS



Directrice du Centre de connaissance en Sécurité routière, Institut belge de la Sécurité routière - Bruxelles 

Elle souhaite la bienvenue à ce colloque qu'elle trouve très intéressant. Les jeunes font partie de la solution pour résoudre les problèmes de la sécurité routière. Ainsi la question principale de cette session est : Comment les jeunes peuvent-ils agir ?

### INTERVENANTS



Josée BOURDAGE du Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec



Yvan CASTEELS de l'IBSR



Danielle CHUZEVILLE du Conseil Général du Rhône



Martin ANGOH NKOETIE du Conseil Général du Rhône des Jeunes



Maëlys GUETTE du Conseil Général du Rhône des Jeunes



Grégory JAVELLE de la Gendarmerie de Chanas

## Une approche concertée : le chantier Jeunes de la décennie de l'action pour la sécurité routière



Josée BOURDAGE



Responsable du pilotage du chantier jeunes, stratégie gouvernementale d'intervention durable en matière de sécurité routière 2011-2020, Directrice des politiques et des relations interministérielles, Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec - Québec

Mme BOURDAGE remplace M. MORIN et M. DAMOUR. Elle est titulaire d'un master en épidémiologie. Depuis 2010, elle est directrice des politiques de l'éducation, du loisir et du sport afin de relever les défis sociaux et économiques du XXI<sup>ème</sup> siècle. L'éducation est un des grands déterminants du bien être et de l'avenir de la société québécoise. Elle remercie les organisateurs de lui permettre de présenter les résultats du Chantier Jeunes.

### De grandes mesures mises en œuvre en 2007 portent leurs fruits

Accès graduel à la conduite, cours de conduite dans une auto-école accréditée, zéro alcool pour les conducteurs de moins de 21 ans et des sanctions plus strictes pour les courses de rues ont contribué à accentuer la baisse, constante depuis 1990, du nombre de tués et d'accidentés graves au Québec. Comme dans les autres pays, les jeunes hommes automobilistes sont surreprésentés. En 2008 – 2010, 452 jeunes hommes de moins de 25 ans sont morts ou ont été gravement blessés en voiture, 67 à pied et 31 à vélo. 231 jeunes femmes automobilistes, 38 cyclistes et 15 piétonnes de moins de 25 ans sont mortes ou ont été gravement blessées.

### Une stratégie gouvernementale pour contribuer à la décennie d'action pour la sécurité routière

Plus de 15 ministères et organismes sont impliqués dans l'amélioration de la sécurité routière autour de 6 chantiers : vitesse, alcool, jeunes, infrastructures, partage de la route, mobilité et coopération internationale.

#### Les jeunes, un chantier structurant

Le *Chantier Jeunes* a permis de réaliser une étude documentaire, un portail statistique, l'inventaire des principales mesures de prévention ou d'intervention, de rencontrer les experts, et l'analyse de mesures potentielles d'octobre 2011 et octobre 2012.

Critères basés sur les **facteurs de succès** des mesures selon la littérature scientifique et sur les **recommandations** émises par les coroners et la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) :

1. **Diversité** des cibles (individu - communauté - véhicules- environnement routier)
2. **Complémentarité** (sensibilisation - législation - contrôle - évaluation)
3. Fréquence (rappels)
4. **Intensité** (concentration vs éparpillement des interventions)
5. **Intégration** des moyens
6. Prise en compte du **stade de développement**, du degré d'expérience, du sexe et des autres caractéristiques des jeunes
7. **Mise à contribution** du réseau **familial** et **social** (pairs, parents, autres personnes significatives...)

### Au-delà du comportement de l'individu, s'intéresser aux facteurs de son environnement

Actuellement, les mesures se focalisent sur la transmission de savoirs ponctuels à un individu, sur ses comportements et ses attitudes à court terme. Les accidents de la route étant d'origines multifactorielles, les solutions le sont donc tout autant. Un champ à explorer porte donc sur la transmission de savoir-être, savoir faire et savoir agir en intégrant les contextes sociaux, familiaux, communautaires et physiques.

#### Quelques exemples parmi les 30 mesures retenues

Le comportement des passagers potentiels, la limitation du nombre de passagers, l'augmentation des amendes, la sensibilisation des parents conducteurs sur les critères d'accès à leur véhicule par leurs enfants, la responsabilité juridique des parents, l'exploitation des nouvelles technologies pour connaître les pointes de vitesse.

#### Les jeunes sont moins sensibles aux messages de prévention que les adultes

Les jeunes forment une population qui cumule les risques. En plus des actions de sensibilisations qui peuvent toujours être améliorées, des mesures complémentaires sont nécessaires comme la législation et le contrôle. Mais il faut aussi viser d'autres parties prenantes comme les aménageurs, les équipementiers, les policiers, les parents et renforcer les collaborations internationales multidisciplinaires comme le démontre parfaitement les *Entretiens Jacques Cartier*.

Mme SCHEERS précise que le terme chantier consiste à construire ensemble pour une meilleure sécurité routière. Le plan d'action du Québec pourra inspirer les pays présents.

## Influence des passagers jeunes sur le comportement des jeunes au volant



Yvan CASTEELS



Responsable de l'Observatoire belge de la Sécurité Routière,  
Institut belge de la Sécurité Routière (IBSR), Bruxelles 

Il présente les résultats partiels d'une étude sur l'influence des passagers sur le comportement de conduite, réalisée par Emmanuelle DUPONT et Sophie ALEXANDRE. Sa présentation se focalise sur les jeunes conducteurs.

### L'âge et le genre des personnes présentes dans la voiture influencent la conduite

La littérature nord-américaine conclue à une augmentation très forte du risque lors qu'un jeune homme conduit en présence de passagers masculins. Par contre, la littérature européenne indique que la présence d'un passager a un effet protecteur et diminue le risque. Cette diminution est plus modérée s'il n'y a que des hommes dans l'habitacle.

### La présence de passagers semblerait réduire le risque d'accident

Ils ont comparé le pourcentage des conducteurs avec passagers qui ont des accidents et le pourcentage des conducteurs contrôlés par la police qui transportent des passagers (échantillon de 20 000 contrôles). Il y a beaucoup plus de passagers dans la circulation que dans les accidents. Ils en concluent à une diminution du risque en présence de passagers, comme dans la littérature européenne. Mais ils n'ont pas les âges des passagers lors des contrôles car les policiers ne les notent pas.

### Les passagers attendent du conducteur un comportement sécurisé

Ils ont réalisés une étude sur l'effet d'audience, les normes sociales et la pression des pairs sur ce que pense le conducteur. Un questionnaire diffusé en ligne a été rempli par des volontaires recrutés via des flyers et bannières Internet et attirés par un concours avec des prix à gagner. Ils ont eu 2 382 réponses exploitables de conducteurs de 18 à 79 ans. Ils devaient se remémorer leur dernier déplacement en week-end avec des passagers. Globalement, les passagers se voient attribuer des attitudes, attentes et comportements qui sont positifs à la sécurité des déplacements. Toutefois, Les jeunes conducteurs considèrent que ces attitudes et attentes sont moins prononcées chez leurs passagers quelque soit l'âge de ces derniers, et que leurs passagers ont davantage de comportements négatifs surtout s'ils sont adolescents. Contrairement aux femmes, les hommes considèrent que les passagers masculins ont des attitudes moins défavorables envers la prise de risque et ont davantage de comportements négatifs.

#### Ce que le conducteur perçoit des attentes de ses passagers

« Vos passagers attendaient de vous... »:  
0: « Non, pas du tout » - 3: « Oui, tout à fait »

...que vous respectiez les limitations de vitesse	2,11
...que vous vous arrêtiez pour vous reposer si vous vous sentez somnolent	2,31
...que vous ne consommiez pas d'alcool	2,48
...que vous soyez attentif en conduisant	2,68
...que vous modériez votre consommation d'alcool	2,71

Plutôt oui  
Oui, tout à fait

### La nuit, les passagers ont des attentes moins strictes mais adoptent des comportements positifs

Les passagers transportés sont de moins en moins exigeants en termes de sécurité routière au fil de la journée, notamment la nuit et pour aller à une fête. Mais paradoxalement, les passagers véhiculés en soirée ou de nuit se voient attribuer davantage de comportements positifs que ceux transportés en journée.

### L'effet passager, une piste à explorer pour une meilleure sécurité routière

Comme il y a peu de différence entre les 18 -24 et les 25 -31 ans, M. CASTEELS s'interroge sur la pertinence des classes d'âges retenues. Les résultats sont-ils semblables les jours de semaines ? Quelle est l'influence des facteurs tels que le comportement du conducteur, la fréquence du trajet, le type de route, le motif, le lien de parenté entre le conducteur et les passagers ? Les résultats sont-ils positifs car les réponses émanent de volontaires ? Il conclut que des études complémentaires sont à mener.

Mme SCHEERS précise que, pour bien agir, la bonne connaissance du problème est nécessaire. Même si il faut aller plus loin car ce n'est que le début de l'exploitation et de l'exploration, cette étude en est la preuve.

## La sensibilisation des jeunes dans le Département du Rhône : un enjeu majeur



Danielle CHUZEVILLE



Vice-présidente du Conseil Général du Rhône, en charge des collèges, accompagnée de deux jeunes issus du conseil général des jeunes, département du Rhône 

### Les jeunes sont la cible d'actions dédiées de la politique de sécurité routière

Entre 2008 et 2012, 48 jeunes sont décédés sur les routes du Département du Rhône, soit 34 % des tués. Plusieurs actions à destinations des jeunes sont mises en place :

- Faciliter l'accès au permis de conduire des jeunes en difficultés pour une meilleure insertion sociale.
- PERCIGONES est une piste d'éducation routière et civique dédiée à l'apprentissage des deux-roues motorisés. En France, les collégiens suivent une formation obligatoire de deux niveaux : le brevet de sécurité routière (BSR). Plus de 1 000 élèves de 14 ans titulaires du BSR niveau 1 ont été formés gratuitement sur cette piste.
- Sensibiliser les collégiens. Depuis 2006, un partenariat avec l'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) a permis de sensibiliser 20 000 élèves de 11 ans scolarisés en 6<sup>ème</sup> dans 30 collèges volontaires. Ces interventions théoriques et pratiques de 90 minutes permettent de sensibiliser aux risques des déplacements scolaires, aux éléments de sécurité et à la simulation d'évacuation d'un car. Pour partager les initiatives entre les établissements scolaires et les parties prenantes, des espaces multimédias à destination des jeunes, des enseignants et des parents ont été conçus (<http://www.mlerhone.fr/>, <http://laclass.com>)
- En France, les départements ont en charge la protection maternelle infantile. Ainsi, ils sensibilisent les femmes enceintes, les parents et les assistantes maternelles aux rehausseurs et au port de la ceinture de sécurité.

### Le Conseil Général des jeunes, une action menée par les jeunes

Le Conseil Général des jeunes, qui existe depuis 2000, permet aux 86 000 collégiens rhodaniens d'être représentés par 59 élèves de 4<sup>ème</sup> qui ont 13 ou 14 ans. Avec un budget de 80 000 euros pour un mandat de 18 mois, ils s'investissent dans des projets, réalisent des outils de communication et de sensibilisation sur les problématiques du quotidien.



Martin ANGOH NKOETIE



Conseiller Général Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Avec son équipe, il a mené une enquête et animé des forums auprès d'élèves et d'enseignants de 8 établissements sur le bien vivre au collège. Ces échanges ont révélé des difficultés lors des déplacements : agitation constante des élèves dans le bus, le non port de la ceinture de sécurité et le manque de politesse envers les chauffeurs. La commission circulation a alors rencontré les parties prenantes : les conducteurs des cars, l'association ANATEEP et M. Georges BARBIOL, vice-président de l'autorité organisatrice des transports, le [SYTRAL](#) et également élu du Département du Rhône sur les déplacements.



Maëlys GUETTE



Conseillère Générale Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Suite à ces échanges, une campagne de prévention a été diffusée sur 240 cars : « Pour une vie qui dure, met ta ceinture », « Pour être en sécurité, arrête de t'agiter », « Bonjour tu diras, Bonjour on te répondra » accompagnés de smileys pour toucher les jeunes





Martin ANGOH NKOETIE



Conseiller Général Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Après un an de mandat, les chauffeurs ont trouvé que l'initiative était bien, mais insuffisante pour que les jeunes identifient les risques liés au non respect de la sécurité routière. D'autres mesures plus dynamiques, plus complètes sont à imaginer pour faire réfléchir avant d'agir.



Danielle CHUZEVILLE



Vice-présidente du Conseil Général du Rhône, en charge des collèges, Département du Rhône 

Ce qu'il faut retenir de ce témoignage, c'est la dynamique mise en place par la commission pour aller à la rencontre des collégiens et des parties concernées. Travailler sur la sécurité, c'est travailler sur la citoyenneté et le respect des autres. Les jeunes l'avaient bien compris puisqu'ils ont eux-mêmes imaginé et travaillé les slogans. Les messages devaient rester 3 mois sur les bus. Un an après, ils sont toujours présents sur un grand nombre de bus.

Mme SCHEERS souligne la pertinence de ce témoignage, convaincue qu'il faut intégrer les jeunes dans les actions vers les jeunes.

## Les actions de prévention par les gendarmes auprès des motards



Grégory JAVELLE



Peloton autoroute motard de gendarmerie de Chanas (Isère) qui intervient principalement sur l'Autoroute A 7 et sur le réseau secondaire de l'arrondissement de Vienne. - Chanas 

M. JAVELLE a 28 ans. Il est gendarme depuis une dizaine d'années. Il a choisi d'être gendarme motocycliste pour être au plus prêt de l'action et pour agir sur la sécurité routière.

### Les jeunes méconnaissent les règles du permis probatoire

Tous les jours, il contrôle des jeunes. Il constate la méconnaissance générale sur les spécificités du code de la route. Par exemple, les jeunes imaginent que la vitesse autorisée est la même pour tous les usagers. Par le dialogue, les gendarmes les informent qu'elle est moins élevée pendant les 3 années du permis probatoire. Par contre, cette sensibilisation n'a plus lieu d'être au-delà de certains dépassements. Il cite l'exemple récent d'un jeune conducteur qui roulait à 140 km/h au lieu de 80 km/h (permis probatoire) avec la voiture de ses parents, alors qu'il avait eu son permis seulement depuis 7 jours. Il a été sanctionné et son permis immédiatement retiré.

### La gendarmerie est présente lors des événements à destination des motards

Lors de la fête de la moto en Ardèche, les concessionnaires motos ont un stand. La gendarmerie aussi a son stand. Elle y présente ses métiers pour recruter et mène une action de sensibilisation à la sécurité routière. Les gendarmes font passer des messages, présentent le matériel de répression comme les jumelles et invitent à tester le simulateur deux-roues motorisés. Même si c'est comme un jeu, la simulation permet de prendre conscience de la réalité. Du fait de son jeune âge M. JAVELLE apprécie le contact avec cette population dans une démarche de prévention. Il a constaté que les jeunes s'orientent souvent vers lui car il est le plus jeune.

### Les rallyes-moto gendarmerie ou les journées trajectoires en Isère sur 2 jours en mai - juin

Lors des journées trajectoires, une quarantaine de gendarmes ont la charge de groupe de 5 à 6 motocyclistes civils qui ont le permis moto sur 150 à 180 kilomètres. Le gendarme montre l'exemple pour faire corps avec la machine, bien se placer et prendre les bonnes trajectoires afin d'éviter certains dangers de la route. Les gendarmes ont constaté qu'il y avait très peu de 18-24 ans. C'est pourquoi une nouvelle journée trajectoire a été renouvelée au mois de septembre 2012 pour cibler les jeunes. Sur 30 participants, seuls 4 avaient moins de 24 ans. Un jeune qui venait d'avoir son permis utilisait une grosse cylindrée et ne connaissait pas bien sa machine. Les moto-écoles apportent une formation minimum. En le voyant rouler, le gendarme l'a accompagné pour corriger sa conduite. Il trouve ces journées très pertinentes car elles permettent de faire passer des messages, tout en se faisant plaisir en moto, dans le respect du code de la route bien entendu. Le sous-préfet de Vienne, présent à cette journée, tient à multiplier ce genre d'actions en ciblant jeunes et moins jeunes.

### Prévention auprès des élèves

Les gendarmes interviennent auprès d'écoliers pour le permis piéton, et auprès de collégiens et lycéens. Lorsque le gendarme demande aux élèves s'ils ont des questions, ils commentent souvent les mauvais comportements de leurs parents. Les enfants sont donc de bons messagers auprès des parents.

### Des actions locales à multiplier pour développer le dialogue

Les jeunes ont tendance à oublier que le gendarme n'est pas là que pour faire de la répression. Dès que le dialogue s'instaure, ils s'aperçoivent que les gendarmes sont jeunes comme eux, et que l'échange passe bien. Ces discussions entre passionnés et le fait de rouler ensemble pendant une journée permet de faire disparaître le côté répressif de l'uniforme. Il conclue en précisant qu'il continuera à faire son métier avec passion.

Mme SCHEERS souligne que si le gendarme peut faire peur dans le volet répression, il a un rôle utile dans la prévention et que les actions présentées sont inspirantes.

## Échanges avec la salle



Jacques KIROZ



Chargé de mission Sécurité Routière de Bourgogne Franche Comté 

Il adresse sa première question aux collégiens : « Dans le cadre de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de premier niveau, en 5ème, quelle formation avez-vous reçue ? ». Et se deuxième question s'adresse au Conseil Général : « Contribuez-vous financièrement à la préparation à l'ASSR ? »



Martin ANGOH NKOETIE



Conseiller Général Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Lors de l'ASSR, il fallait choisir la bonne réponse parmi plusieurs scénarios sous format vidéo. Mais dans son établissement, il n'y a pas eu de préparation en classe.



Maëlys GUETTE



Conseillère Générale Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Dans son collège, elle a eu une préparation d'une demi-journée la semaine précédent le test. Elle avait reçu une petite fiche dans laquelle étaient répertoriées les situations et les comportements à adopter.



Danielle CHUZEVILLE



Vice-présidente du Conseil Général du Rhône, en charge des collèges, Département du Rhône 

Très souvent, les enseignants d'éducation civique préparent l'ASSR. Le Département du Rhône ne fournit pas de moyen particulier sur l'ASSR mais il intervient en dehors par le biais des associations. Elle remercie chaleureusement Percigônes, La prévention routière et REAGIR - l'enfant et la rue pour leurs actions.



Jean-François LE BLANC



Chargé de mission au rectorat de Grenoble 

Il confirme la problématique de la préparation au Brevet de Sécurité Routière car les professeurs n'ont pas de volume horaire prévu pour préparer l'ASSR. C'est toute l'ambiguïté de cette formation car il est bien difficile de demander à un enseignant de dégager un volume horaire conséquent qu'il n'a pas.



Joël VALMAIN



Conseiller Technique Europe – International du Délégué Interministériel à la Sécurité routière, Délégation interministérielle à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur - Paris 

Sur l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière, la sensibilisation est effectuée de manière transversale dans les collèges. Par exemple, la vitesse sera intégrée dans les exercices de mathématique, le partage de l'espace public est abordé en cours d'éducation civique et les accidents dans les cours de sciences et vie de la terre.



Marie Claude OUIMET



Professeure adjointe dans un programme de toxicomanie, département des sciences de la santé, Université de Sherbrooke Québec 

Elle a réalisé l'étude citée par M. CASTEELS sur l'influence des passagers en Amérique du Nord. L'étude portait sur des conducteurs plus jeunes, entre 16 et 20 ans, que dans l'étude menée par l'Institut Belge à la Sécurité Routière (IBSR). Elle regrette dans l'étude de l'IBSR le manque d'informations sur l'exposition au risque. D'après elle, les jeunes conduisent moins et plus souvent seul que les plus âgés. Elle considère donc que cela génère une sous-estimation de l'influence des passagers et réduit l'effet observé.

Dans son étude, elle a constaté que les analyses d'imageries cérébrales contredisent les réponses fournis par les jeunes de 16-17 ans. Dans ses travaux, elle distingue l'influence sociale et la pression des pairs. Aux questions « Vos amis mettent de la pression sur vous ? Est-ce que leur présence, sans parler, agit quand même sur vos comportements ? ». Les nombreuses réponses positives démontrent le facteur de l'influence sociale, à savoir qu'un

## Mercredi 21 novembre 2012 – Thème 3 – Aller plus loin

individu réalise ce qui est attendu de lui par la communauté. Elle ajoute que dans les études de simulation de conduite, la présence d'un jeune passager distrait le conducteur. Pour conclure, elle remercie M. CASTEL pour cette présentation et lui propose ainsi qu'aux chercheuses en charge de cette étude d'échanger et de collaborer sur cette thématique.



Ernest KISBEDO



Lieutenant-colonel, Directeur des opérations –  
Sapeurs pompiers du Burkina-Faso, Ouagadougou 

Il s'adresse au gendarme JAVELLE. Pour intercepter une personne qui dépasse la vitesse autorisée, les gendarmes doivent eux-mêmes dépasser les limitations de vitesse. Est-ce autorisé par la loi ?



Grégory JAVELLE



Peloton de gendarmerie de Chanas (Isère) qui intervient principalement sur  
l'Autoroute A 7 - Chanas 

Quels seraient les moyens pour interpellier une personne qui a réalisé une infraction si les gendarmes restaient derrière les files de voiture ? Pour le besoin de leur service et de la réalisation de leur mission, les gendarmes ont le droit d'effectuer des « Bons de rattrapage » et ainsi dépasser la vitesse dans le respect strict de sécurité.



Aliou OUMAROU



Président du Conseil National de la Jeunesse du Niger  
Niamey 

Il félicite le Conseil Général du Rhône. Il leur demande aux deux jeunes représentants s'ils sont déjà allés en Afrique ? Les jeunes du Niger font beaucoup avec un budget moindre que celui du Conseil Général du Rhône. Il trouve que les jeunes européens se plaignent trop, malgré tous ce qu'ils ont. Pourquoi ?



Martin ANGOH NKOETIE



Conseiller Général Jeune du Département du Rhône de 2009 à 2011 

Les précédents représentants du Conseil Général des jeunes s'étaient rendus au Burkina-Faso et ont contribué à la mise en œuvre de projets sur place. Des relations existent aussi avec d'autres pays. Il est d'accord avec M. OUMAROU sur le constat que les jeunes européens ont plus de revendications que les africains.



Danielle CHUZEVILLE



Vice-présidente du Conseil Général du Rhône, en charge des collèges,  
Département du Rhône 

Le Département du Rhône est jumelé avec le Burkina-Faso. Il y a beaucoup d'actions dans les collèges du Département du Rhône pour financer des actions dans les collèges jumelés du Burkina-Faso. Sur la sécurité routière, elle n'a pas à sa connaissance d'actions précises. C'est une piste potentielle à développer.



Frédéric PÉCHENARD



Délégué interministériel à la Sécurité Routière - Paris 

Pour compléter la réponse du gendarme motocycliste sur le dépassement des limites vitesses autorisés par les gendarmes. D'une part, la formation des motards de la gendarmerie et de la police n'a rien à voir avec la formation : elle est bien supérieure à celle des conducteurs moyens de motos, compte tenu de leurs missions. Ils sont donc plus en sécurité. D'autre part, « l'état de nécessité » qui permet de faire des actions qui sont normalement interdites est inclus dans le droit français.

## Mercredi 21 novembre 2012 – Thème 3 – Aller plus loin



Régis CHOMEL DE JARNIEU



Président de l'association française des comportements de la route -  
France

Il est ancien gendarme auxiliaire. Il a 58 ans et fait de la moto depuis qu'il a 16 ans. Il est moniteur d'auto-école. Beaucoup d'associations accordent une grande importance à la dialectique. Il sensibilise le gendarme et l'assemblée sur le terme « répression ». Selon lui, la répression est une atteinte à une valeur fondamentale, la liberté d'aller et venir. Les gendarmes ne sont pas dans la répression, mais dans un acte éducatif. La punition sur la route est une « sanction » d'un acte répréhensible. Il propose d'utiliser le terme « sanction » à la place de « répression ».



Grégory JAVELLE



Peloton autoroute motard de gendarmerie de Chanas (Isère) qui intervient  
principalement sur l'Autoroute A 7 - Chanas

Le terme répression est très souvent employé. Il prend note de la remarque.



Miran SCHEERS



Directrice du Centre de connaissance en Sécurité routière, Institut belge de la  
Sécurité routière - Bruxelles

Chacun a son rôle à jouer. Prévention et répression doivent aller main dans la main. Elle remercie tous les orateurs pour leurs interventions qui ont contribué à rendre cette session très intéressante.

## Délégation interministérielle à la sécurité routière - France



Frédéric PÉCHENARD



Délégué interministériel à la Sécurité Routière - Paris 

Il a 30 ans d'expérience dans la police, dont 5 en qualité de directeur général de la police nationale. Il a approfondi la thématique de la sécurité routière depuis sa prise de poste en juin 2012, en tant que Délégué interministériel à la sécurité routière.

### La sécurité routière, un objectif personnel au quotidien

L'amélioration de la sécurité routière et la réduction du nombre de tués sont devenues un objectif quotidien pour lequel il apporte toute son énergie. En tant que père de deux enfants de 20 et 23 ans dont l'un a déjà eu un accident, il se sent d'autant plus concerné.

### La mort sur la route n'est pas une fatalité

Les jeunes conduisent moins bien. Ils sont plus fous et plus téméraires. Dans les faits, les 17-24 ans représentent 9 % de la population, mais 25 % des tués. C'est la première cause de mortalité de cette population. Tous les parents et toutes les familles peuvent être touchés par les blessures ou le décès d'un proche : « Ce sont nos enfants qui meurent sur la route ». La sécurité routière des jeunes constitue à ses yeux un enjeu majeur qui nécessite des moyens pour que les jeunes ne se tuent plus dans les accidents de la route.

### La coopération internationale est renforcée grâce à aux *Entretiens Jacques Cartier*

Il se réjouit de la tenue de cette conférence, qui permet d'échanger entre pays francophones. Il se réjouit également que la Belgique, et que des associations œuvrant pour la sécurité routière au Sénégal, en Algérie, en Tunisie, au Niger, au Cameroun et en France se soient engagées en signant le texte de mobilisation pour la sécurité routière.

### L'action gouvernementale a démontré son utilité, mais il faut persévérer

L'essor de l'automobile de l'après guerre a contribué à l'augmentation du nombre de tués. « Plus il y a de voitures, plus il y a d'accidents. Plus il y a de trafic, plus il y a de morts. » La prise de conscience gouvernementale d'agir est intervenu en 1972 à la vue des 18 000 morts cette année-là. En 2011, il y a moins de 4 000 morts alors que le trafic lui a triplé. Si la tendance avait perduré, il y aurait potentiellement eu 40 000, voire 50 000 morts par an sur les routes. Ces chiffres démontrent la pertinence de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière.

Si les infrastructures routières et les voitures ont été améliorées, le travail sur le comportement des usagers a permis d'améliorer le bilan de la sécurité routière : limitations de vitesse, ceinture de sécurité obligatoire, la loi sur l'alcoolémie. En 2002, le président Chirac a décrété la sécurité routière, cause nationale. Il y avait en moyenne 8 000 morts par an. En 2011, 3 959 sont décédées et 80 918 furent blessées dans 65 000 accidents. Les chiffres de janvier à octobre 2012 sont encourageants. Le nombre de tués comparés à la même époque en 2011 a diminué de 9 %. Point positif, les jeunes et les motards sont un petit peu moins surreprésentés qu'en 2011. Il est content que l'action de chacun, administrations, associations, professionnels, gendarmes, policiers, enseignants, ..., permette de réduire le nombre de morts sur les routes. Toutefois, personne ne pourrait s'en satisfaire. De plus, il faut persévérer car tout relâchement fera repartir les chiffres à la hausse.

### La délégation à la sécurité routière est aux cotés de tous les acteurs de la sécurité routière

Il remercie chaleureusement tout le monde, notamment les jeunes. Notant l'importance de l'implication des jeunes pour que leurs pairs n'arrêtent pas leur jeune vie sur les routes, il conclut en s'adressant à tous les acteurs : « La délégation interministérielle est à vos côtés dans ce combat pour la sécurité routière, et en particulier celle des jeunes. Ensemble, mettons fin à ces morts inutiles ! »

## Signature de la charte par « Les amis de la route » - Algérie



Cheriff KEDDAM



Président de l'association « Les amis de la route » - Algérie 

En Algérie, il y a plus de 4 000 morts et 3 000 handicapés chaque année. Ce sont des pertes sur le plan économique et social. Et cela génère beaucoup de souffrance auprès des mamans et des enfants. Les nombreux décès dans son quartier, dans les écoles, dans sa ville, dans son pays l'ont incité à agir et à mobiliser autour de lui pour mener des actions de proximité. Ainsi, 17 ans après avoir perdu un frère âgé de 24 ans, il a décidé de créer l'association « les amis de la route » en 2005. Aujourd'hui, l'objectif est de contribuer à la décennie de la sécurité routière dans un contexte de réseau avec tous les acteurs locaux, régionaux, nationaux et internationaux. D'où sa présence à cette conférence, à laquelle il est venu par ses propres moyens. Il veut prendre exemple sur la France dont l'action est efficace depuis 1972. Son association demande à l'Algérie de décréter la sécurité routière comme priorité nationale et de créer un comité interministériel. « Sans distinction de langue, de race, nous allons tous nous unir pour atteindre l'objectif de sauver des millions de vies ».

## Synthèse et clôture du colloque



François BELLAVANCE



Président du colloque  
Professeur titulaire, service de l'enseignement des méthodes quantitatives de gestion, HEC Montréal - Montréal

### Des échanges de très grande qualité

C'est par un « Waouh ! » que le président clôture ce colloque. Il demande à l'assemblée de se joindre à ses remerciements auprès des conférenciers, modérateurs et participants de divers horizons, politiques, jeunes, chercheurs, associations, pour la qualité de leurs interventions, de leurs présentations et des questions.

### Une meilleure connaissance des jeunes

La problématique des jeunes et de la sécurité routière est mondiale. Les chercheurs et intervenants ont permis de clarifier cette population particulière. Les jeunes sont souvent conscients des sur-risques qu'ils prennent mais le sentiment d'invulnérabilité semble être plus fort. Des lois, des règlements et des actions ont permis d'améliorer le bilan routier chez les jeunes comme pour l'ensemble des usagers de la route. Mais comme l'a rappelé le délégué interministériel à la sécurité routière en France, M. PECHENARD, on peut et doit faire mieux ! Pour se faire, il faut innover dans les 3 volets présentés par le secrétaire d'État belge à la Sécurité routière.

### 3 principaux volets d'actions

- Formation
- Éducation, sensibilisation, information
- Contrôle et sanction

### Des pistes intéressantes à approfondir

À la fin de ce colloque, il est optimiste car des pistes de solutions ont été émises :

- Les autocollants réfléchissants au Niger
- L'exemple des parents
- L'implication des jeunes avec leur langage
- L'utilisation intelligente des réseaux sociaux
- L'éducation et la sensibilisation différenciée
- Les simulateurs de conduite

### Les jeunes ont eu le droit à la parole

Cette conférence a permis à des jeunes de prendre la parole et de montrer qu'ils s'organisent et s'impliquent. Le projet Caravane est un exemple révélateur. Il faut continuer à les supporter dans leurs actions. À la fin de ce colloque, il est convaincu qu'en travaillant ensemble, il est possible de sauver plus de vies et ainsi éviter les vies dévastées des accidentés ou des proches des victimes.

### Remerciements nominatifs des membres du comité scientifique et organisateur

Il remercie le Conseil Général du Rhône, la délégation interministérielle pour l'organisation du colloque et :

- les membres du comité scientifique : Joël YERPEZ de l'IFSTARR, Benoit HIRON du CERTU (France), Claude MORIN du Ministère des Transports du Québec, Lyne VEZINA de la Société d'Assurance Automobile du Québec, François BELLAVANCE d'HEC Montréal (Québec) et Miran SCHEERS de l'Institut Belge de la Sécurité Routière (Belgique).
- Les membres du comité organisateur : Jean-Paul GAILLY du Service public fédéral Mobilité et Transports de Belgique (Belgique), Diane-Michèle POTVIN du ministère des transports du Québec (Québec), Daniel TINET de l'IFSTARR, Stéphane CANALIS du Département du Rhône et Joël VALMAIN qui aura énormément travaillé pour préparer et animer ce colloque (France).

Il remercie également le Centre Jacques Cartier d'avoir de nouveau accepté cette thématique, permettant ainsi de concrétiser la coopération francophone pour la décennie mondiale de la sécurité routière. Il invite à revenir en 2013 pour un colloque dédié à la sécurité routière et les seniors.

## Les dates à retenir en 2013

- **23-24 avril 2013** : Festival mondial du film de la sécurité routière à l'UNESCO - <http://roadsafetyfilm.org/index.php/fr/>
- **6 au 13 mai 2013** : 2<sup>ème</sup> semaine mondiale de la sécurité routière de l'ONU avec zéro piéton tué comme objectif
  - pendant la semaine : activités au siège des Nations-Unies
  - 6 mai : « European Road Safety Day » à Bruxelles, organisé par la Commission européenne.
  - [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/ECE-TRANS-WP1-2012-7f.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp1/ECE-TRANS-WP1-2012-7f.pdf)
- **29-31 mai 2013** : Conférence européenne du management de la mobilité – [www.ecomm2013.eu](http://www.ecomm2013.eu)
- **26 & 27 Novembre 2013** : 26èmes Entretiens du Centre Jacques Cartier avec un colloque : « *les Aînés et la sécurité routière : rester usagers de la route en toute sécurité, c'est possible* ». Lieu : Grand Salon du département et de la Préfecture, 29-31, Cours de la Liberté – 69483 Lyon (France).

La synthèse du colloque a été rédigée par Benoît Beroud, gérant de Mobiped, société de conseil en mobilité durable et agence marketing en accessibilité. [www.mobiped.com](http://www.mobiped.com). Elle a ensuite été soumise à chaque intervenant pour ajustement / validation.