

RAPPORT FINAL

# **Les formes d'accès au permis de conduire et leurs enjeux pour la sécurité routière**

Étude comparative entre le Grand Sud-Ouest et la province du Québec

Étude réalisée par :  
**Sandy Torres et Philippe Gauthier**

Avec la participation de :  
**Maryse Pervanchon**

Pour le compte de :  
la Fondation MAIF

Octobre 2001

# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	p. 3
Formation à la conduite et insécurité routière en France et au Québec.....	3
Implication accidentelle et attitudes sécuritaires.....	4
<b>Comparaison Sud-Ouest/Québec</b> .....	5
Résumé de la situation démographique.....	5
Le Grand Sud-Ouest, 5 – La province canadienne du Québec, 6	
Des bilans accidentologiques comparables.....	7
Les accidents corporels et leur gravité, 8 – Le sur-risque des jeunes conducteurs, 9 – Les accidents matériels, 9	
Deux systèmes d'accès à la conduite.....	10
Un système français hybride, 10 – Un système québécois graduel, 11	
<b>Problématique et démarche empirique</b> .....	13
Trois axes de questionnement.....	13
La conduite accompagnée réduit-elle la sinistralité des jeunes conducteurs ?, 13 – Quelles formes revêt le risque routier, 15 – Comment s'acquièrent les comportements sécuritaires ?, 16	
Démarche empirique.....	16
Une approche statistique, 17 – Une approche compréhensive, 19	
<b>Incidences et caractéristiques de la conduite accompagnée</b> .....	23
Portrait de l'échantillon du Grand Sud-Ouest.....	23
Des spécificités sociodémographiques atténuées, 23 – Une mobilité contrastée, 26 – Une formation à la conduite hétérogène, 29	
Données accidentologiques.....	32
Les variations de la fréquence d'accident, 33 – Les caractéristiques des accidents, 34 – L'accidentologie comparée des étudiants québécois et français, 36	
Pratiques risquées et sécuritaires.....	38
Le renoncement à la conduite comme signe de prudence, 38 – Des attitudes sécuritaires distinctes, 39 – Des prises de risque communes, 40	
<b>Perceptions du risque routier</b> .....	45
Portrait des personnes rencontrées.....	45
Les caractéristiques sociodémographiques, 45 – Les indicateurs de l'expérience de conduite, 46	
Facettes multiples de la violence routière.....	47
Une exposition accrue la première année de conduite seul, 48 – Les circonstances générales des événements accidentels, 48 – Les défaillances et leurs répercussions, 51	
De l'inconfort à la menace : les sources d'insécurité.....	53
La dangerosité des conducteurs et la prise de risque, 54 – La fiabilité du conducteur, 62 – La complexité de l'interaction avec les usagers de la route, 65 – Une manœuvre difficile : le dépassement, 67 – La gêne des intempéries et des infrastructures, 69 – La méfiance envers les trajets méconnus et familiers, 70 – Les sentiments d'insécurité et de sécurité selon les véhicules, 70 – Du malaise à la peur d'être passager, 71	

<b>Trois théories de l'accident</b> .....	71
De la responsabilité à la fatalité : une gradation de l'implication humaine, 71 – L'influence de l'éducation à la conduite et du vécu accidentel, 76	
<b>Prégnance du risque routier</b> .....	80
<b>Accompagnements à la conduite</b> .....	83
<b>Pratiques de la conduite accompagnée</b> .....	83
<b>Difficultés de l'accompagnement et de l'apprentissage</b> .....	84
Le contrôle de soi, 84 – L'énonciation de l'indicible, 85 – La détection des risques, 85	
<b>Modalités de l'accompagnement</b> .....	86
<b>Synthèse des résultats et recommandations</b> .....	89
<b>Incidences des modes d'accès au permis</b> .....	89
<b>Un risque routier présent mais incompris</b> .....	90
<b>Améliorations de la formation à la conduite</b> .....	91
Améliorer le dispositif de la conduite accompagnée, 91 – Pour un accès graduel au permis, 92	
<b>Bibliographie</b> .....	95
<b>Liste des sigles</b> .....	99
<b>Liste des tableaux</b> .....	101
<b>Liste des figures</b> .....	103
<b>Annexes</b> .....	105

# Introduction

La sur-implication des jeunes personnes dans les accidents de la route constitue un problème de sécurité et de santé publiques qui invite à questionner l'efficacité de la formation à la conduite. Cette étude comparant les dispositifs d'accès à la conduite automobile a été entreprise afin d'approfondir la connaissance des risques routiers encourus par les jeunes conducteurs et de proposer des éléments d'amélioration du dispositif français d'apprentissage de la conduite. La comparaison porte plus précisément sur la sinistralité, les pratiques de la conduite automobile et les représentations des dangers routiers d'automobilistes âgés de 16 à 25 ans résidant dans la province canadienne du Québec et dans le Grand Sud-Ouest (comprenant les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon).

## Formation à la conduite et insécurité routière en France et au Québec

En France comme au Québec, l'acquisition d'une première expérience au volant dans le cadre de la conduite accompagnée est apparue, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, comme un gage de sécurité. Toutefois, ce programme d'apprentissage de la conduite s'insère dans des dispositifs d'accès au permis différents dans chaque pays.

Généralisée en 1989 en France, la conduite accompagnée ouvre l'accès à la conduite dès 16 ans, mais n'est choisie que par une minorité d'apprentis conducteurs. Tous doivent atteindre leur majorité pour se présenter à l'examen du permis de conduire après avoir suivi les cours pratiques et théoriques obligatoires. Instaurée en 1991 au Québec, la conduite accompagnée s'adresse à tous les apprentis conducteurs qui, à partir de 16 ans, peuvent obtenir un permis temporaire d'apprenti. À ce permis d'apprenti succède, pendant deux ans, un permis probatoire assorti d'un certain nombre de restrictions. Par ailleurs, au Québec, l'obligation de suivre des cours de conduite aussi bien pratiques que théoriques a récemment été supprimée. Ainsi, à la différence de ce qui se passe dans la province canadienne, la conduite accompagnée bénéficie en France de l'encadrement pédagogique des écoles de conduite. Une dizaine d'années après la mise en application de l'accompagnement à la conduite pour les nouveaux automobilistes, il y a lieu de s'interroger sur ses bénéfices en matière de sécurité.

Par ailleurs, ces deux territoires sont tout à fait comparables sur le plan démographique. La population atteint près de huit millions au Québec comme dans le Grand Sud-Ouest. La part des 15-24 ans y est équivalente et s'élève à 13% de leur population totale. Ces deux territoires sont composés de quelques zones urbaines très denses et de vastes étendues rurales. Enfin, les bilans accidentologiques de ces régions font tous deux état du sur-risque encouru par les jeunes personnes âgées de 15 à 24 ans qui représentent plus du quart des victimes décédées dans un accident de la circulation.

# Implication accidentelle et attitudes sécuritaires

L'évaluation de dispositifs d'accès à la conduite différents ne peut être entièrement fondée sur l'accidentologie. Il est également nécessaire d'examiner dans quelle mesure ils suscitent l'adoption de comportements sécuritaires. Cette étude permettra donc de comparer la sinistralité des jeunes conducteurs selon la formation qu'ils ont suivie et, surtout, d'approfondir la connaissance de leurs représentations de l'insécurité routière.

Ce document se compose de six parties. D'abord, la comparaison entre la province canadienne du Québec et le Grand Sud-Ouest demande quelques précisions concernant les données démographiques et accidentologiques ainsi que les systèmes d'accès à la conduite automobile. Il nous a paru préférable d'évoquer d'emblée les caractéristiques qui rapprochent ces deux territoires avant même de développer les grands traits de la problématique et la démarche empirique adoptée. Puis, trois parties sont consacrées à l'exposition des résultats de l'étude comparative qui cherche à répondre aux questions suivantes : quelle incidence la formation à la conduite a-t-elle sur la sinistralité, les pratiques et les représentations des jeunes automobilistes ? Quelles sont les diverses significations et formes que revêt chez eux l'insécurité routière ? Comment peuvent s'acquérir et se transmettre les comportements sécuritaires ? Enfin, nous présentons une synthèse des résultats de l'étude et exposons les prolongements possibles qu'ils peuvent avoir dans le domaine de la prévention des accidents.

# Comparaison Sud-Ouest / Québec

## Résumé de la situation démographique

Le Grand Sud-Ouest et le Québec ont un poids démographique similaire et sont marqués par le même phénomène d'étalement urbain. On observe également dans ces deux régions un important déséquilibre dans la répartition de leur population. Certes, leur géographie et leur climat sont fort différents, la province du Québec étant au moins dix fois plus grande que les trois régions françaises étudiées. Cependant, le Québec comprend de vastes zones inhabitées et sa population se concentre presque entièrement sur les rives du fleuve Saint-Laurent.

### Le Grand Sud-Ouest

Les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon composant le Grand Sud-Ouest rassemblent 13% de la population métropolitaine (voir tableau 1) <sup>1</sup>. Cette vaste zone située au pied des Pyrénées entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée couvre 21% du territoire métropolitain.

	Population totale	Population des 18-25 ans	Part des 18-25 ans %
Région Aquitaine	2 908,9	286,8	9,9
Région Midi-Pyrénées	2 552,7	254,3	10,0
Région Languedoc-Roussillon	2 296,4	229,8	10,0
Grand Sud-Ouest	7 758,0	770,9	9,9
Québec	7 363,3	798,1	10,8

Sources INSEE, Recensements de 1999 ; Statistique Canada, Recensements du Canada et estimations de la population

Près des deux tiers des habitants du Sud-Ouest occupent un espace à dominante urbaine <sup>2</sup>. Entre les recensements de 1990 et 1999, cette population s'est accrue d'un peu plus de 400 000 habitants, essentiellement répartis dans les aires urbaines de Bordeaux, Toulouse et Montpellier. Le dynamisme démographique et économique de ces grandes villes et de leurs alentours ruraux cache cependant des situations contrastées. Des départements dynamiques tels que la Haute-Garonne (Midi-

1. Notre description de la situation démographique du Grand Sud-Ouest s'appuie sur les documents suivants : INSEE Midi-Pyrénées, « Au pied des Pyrénées, trois régions attractives », 6 pages, n°31, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, décembre 1999 ; INSEE Midi-Pyrénées, « Recensement de la population de 1999 : les grandes tendances régionales », 6 pages, n°40, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, septembre 2000 ; INSEE Midi-Pyrénées, « Le grand Sud-Ouest », *Les dossiers de l'INSEE*, n°94, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, mars 1999.

2. Au sens défini par l'INSEE, l'espace à dominante urbaine comprend les pôles urbains, les communes péri-urbaines (ensemble de communes d'une aire urbaine) et les communes multipolarisées (situées hors de l'aire urbaine et dont au moins 40% de la population résidente occupe un emploi à temps dans plusieurs aires urbaines). Un pôle urbain doit offrir au moins 5 000 emplois et ne pas appartenir à la couronne péri-urbaine d'un autre pôle urbain. Une aire urbaine est composée d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave consécutif par un pôle urbain, par des communes rurales ou des unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou les communes attirées par celui-ci. Une unité urbaine ou agglomération est constituée d'une ou de plusieurs communes dont les habitations présentent une continuité et comportent au moins 2 000 habitants.

Pyrénées), les Landes et la Gironde (Aquitaine), le Gard et les Pyrénées-Orientales (Languedoc-Roussillon) voisinent avec des départements ruraux dont la population stagne ou décline.

Ce déséquilibre est particulièrement accentué dans la région Midi-Pyrénées où la population est très inégalement répartie. Avec ses huit départements, cette région composée de paysages variés de plaines et de montagnes est la plus vaste de France. L'aire urbaine de Toulouse, au nord de la Haute-Garonne, qui rassemble 917 500 habitants en 1999, contraste avec les espaces ruraux à l'habitat dispersé des alentours. La deuxième aire urbaine de la région (autour de la ville de Tarbes dans les Hautes-Pyrénées) ne compte qu'un peu plus de 100 000 habitants. La composition de la population reflète ce déséquilibre entre les espaces urbain et rural. Le nord de la Haute-Garonne et les couronnes péri-urbaines des principales villes de la région (par exemple, Albi dans le Tarn, Montauban dans le Tarn-et-Garonne) concentrent une population jeune tandis que les cantons ruraux du Lot, de l'Aveyron, du Gers, des Hautes-Pyrénées et de l'Ariège se caractérisent par une forte concentration de personnes âgées.

La région Aquitaine est composée des trois départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques sur le littoral Atlantique et de deux départements, le Lot-et-Garonne et la Dordogne, à l'intérieur des terres. Cette région comprend un vaste ensemble urbain avec l'aire constituée par Bordeaux, Arcachon et Libourne au nord, contrebalancée au sud par la présence des deux agglomérations de Pau et Bayonne rassemblant chacune entre 150 000 et 175 000 habitants. À côté de l'attractivité qu'exercent les départements du littoral, le nord de la Dordogne et la partie centrale des Pyrénées-Atlantiques connaissent un dépeuplement accentué.

La région du Languedoc-Roussillon se caractérise par une succession d'aires urbaines qui s'alignent le long de la côte méditerranéenne, de Nîmes dans le Gard jusqu'à Perpignan dans les Pyrénées-Orientales, en passant par Montpellier et Béziers dans l'Hérault. Ces aires forment un vaste ensemble urbain où la capitale régionale de Montpellier domine par la taille de sa population. D'ailleurs, le département de l'Hérault rassemble quatre languedociens sur dix. Entre 1990 et 1999, les cinq départements de cette région ont vu leur population s'accroître. Néanmoins, la Lozère, le sud-ouest de l'Aude et les piémonts des Pyrénées-Orientales sont marqués par le vieillissement de leur population.

## La province canadienne du Québec

La province du Québec rassemble 24% de la population canadienne en 1999 (le Canada compte un peu plus de 30 millions d'habitants) et comprend 17 régions. La population québécoise est fortement concentrée dans la conurbation montréalaise qui regroupe près de la moitié des québécois. Le reste de la population est éparpillé dans de petites municipalités dont la grande majorité comporte moins de 5 000 habitants.

---

3. Les données utilisées se rapportent à l'année 1999 et sont extraites de DUCHESNE L., *La situation démographique au Québec, bilan 1999*, Québec : Les publications du Québec/Institut de la statistique du Québec, février 2000. Voir également, Institut de la statistique du Québec, « Données sociodémographiques en bref », *Bulletin*, vol. 5, n°1, Québec : ISQ, octobre 2000, p. 1-5.

Les régions fortement peuplées et urbanisées de Montréal et Laval concentrent près de 30% de la population québécoise. La Montérégie, région jouxtant la frontière avec les États-Unis, rassemble 18% de la population. Quant à la région autour de la ville de Québec, la capitale, elle représente 9% de la population de la province. La plupart des autres régions regroupent entre 3% et 6% seulement de la population et se caractérisent par de faibles densités. Tel est notamment le cas de la Mauricie ou de Lanaudière, régions situées au nord du fleuve Saint-Laurent dont les faibles densités atteignent respectivement 7 habitants au kilomètre carré et 29 hab/km<sup>2</sup>.

La concentration de la population dans les zones urbaines est donc très importante au Québec comme, d'ailleurs, dans tout le reste du Canada. En 1999, près des deux tiers des québécois résident dans l'une des six régions métropolitaines <sup>4</sup> recensées. En 1999, avec ses 3,4 millions d'habitants, Montréal constitue la deuxième région métropolitaine du Canada (la municipalité même compte un peu plus d'un million d'habitants) <sup>5</sup>. La région métropolitaine de Québec comprend près de 690 000 habitants (la municipalité en compte un peu plus de 150 000) et se situe au deuxième rang des régions métropolitaines de la province.

## Des bilans accidentologiques comparables

Si l'on se reporte aux bilans enregistrés en 1999, les situations accidentologiques du Québec et du Grand Sud-Ouest apparaissent dans leur ensemble comparables : on observe un taux de gravité élevé en milieu rural et une fréquence d'accidents importante en milieu urbain ainsi qu'une sur-implication des jeunes conducteurs dans ces accidents. Toutefois, la province du Québec enregistre deux fois plus d'accidents corporels que le Grand Sud-Ouest qui, lui-même, compte près de deux fois plus de tués dans les accidents de la circulation (voir tableau 2).

	Accidents corporels	Tués*	Blessés graves et légers	Total des victimes
Région Aquitaine	6 870	518	9 500	10 018
Région Midi-Pyrénées	5 569	473	7 566	8 039
Région Languedoc-Roussillon	4 395	472	6 321	6 793
Grand Sud-Ouest	16 834	1 463	23 387	24 850
Québec	34702	762	48299	49061
France métropolitaine	124 524	8 029	167 572	175 601
Canada	153 720	2 969	222 275	225 244

Sources DSCR ; SAAQ

\* Un tué est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours au Canada, ou dans les 8 jours au Québec, ou dans les 6 jours en France

Moins nombreux dans ces régions de France, les accidents y sont néanmoins beaucoup plus meurtriers. On compte dans le Sud-Ouest 188 tués par million d'habitants contre 103 au Québec.

4. Une région est dite métropolitaine lorsqu'elle se compose d'un noyau urbain d'au moins 100 000 habitants et de plusieurs banlieues urbaines et rurales adjacentes.

5. La Région métropolitaine de Montréal comporte toutes les municipalités de l'Île de Montréal (qui en compte 28) et de ses couronnes nord et sud. Depuis quelques années, une vaste réforme est mise en œuvre afin de réduire le morcellement administratif des régions urbaines du Québec.

Certes, un ensemble d'éléments peut intervenir : les conditions météorologiques, les caractéristiques du parc automobile, l'état et la configuration du réseau routier et peut-être même la façon de comptabiliser les accidents. Peut-on également attribuer le bilan accidentologique sensiblement plus favorable observé au Québec à l'adoption par les usagers de la route de comportements plus sécuritaires ?

## Les accidents corporels et leur gravité

Le nombre d'accidents corporels a régulièrement baissé en France depuis 20 ans en même temps que la circulation et le parc automobile augmentaient <sup>6</sup>. En revanche, la gravité des accidents, c'est-à-dire le nombre de tués pour 100 accidents corporels, a globalement augmenté pour atteindre en 1999 près de 6,5 tués pour 100 accidents corporels. En d'autres termes, le nombre de tués sur la route a enregistré une baisse moins importante que le nombre des accidents de la circulation. On observe généralement un nombre plus élevé d'accidents en milieu urbain. En contrepartie, les accidents qui se produisent en rase campagne sont plus graves. Cette tendance se dégage des bilans accidentologiques régionaux : les régions peu urbanisées où dominent de vastes espaces ruraux enregistrent des gravités plus élevées.

Dans les trois régions du Sud-Ouest, la gravité des accidents est supérieure à la moyenne nationale. D'après le tableau 2, la gravité s'élève à 7,5 tués pour 100 accidents corporels en Aquitaine, à 8,5 en Midi-Pyrénées et à 10,7 en Languedoc-Roussillon. En 1999, le taux est supérieur à 12 tués pour 100 accidents corporels dans des départements ruraux comme le Tarn, les Pyrénées-Orientales, les Landes ou l'Aveyron. Ce taux dépasse même 14 tués pour 100 accidents dans l'Aude et le Gers. Les accidents sont cependant plus fréquents dans les zones urbanisées. En Midi-Pyrénées, quatre accidents corporels sur dix se produisent en Haute-Garonne (2 245 sur 5 569). En Aquitaine, près d'un accident sur deux a lieu dans le département de la Gironde (3 350 sur 6 870). Le nombre d'accidents est bien un phénomène urbain et leur fréquence d'apparition dépend donc étroitement de la densité de la circulation.

Au Québec <sup>7</sup>, le nombre d'accidents corporels fluctue depuis quelques années. Les années 1994, 1995 et 1996 ont enregistré des baisses successives, suivies d'une hausse en 1997 et en 1999. En 1999, près d'un accident corporel sur deux s'est produit dans les régions de Montréal, de Laval et de la Montérégie alors que ces régions ne comptabilisent qu'un quart des tués dans un accident de la circulation (199). 762 personnes sont décédées dans un accident de la circulation en 1999 et 765 en 2000, soit une légère augmentation après deux années successives de baisse.

---

6. Les données utilisées sont extraites de : Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel ; Statistiques et commentaires ; Année 1999*, Paris : ONISR/DSCR, 2000.

7. Les données concernant le Québec proviennent des statistiques établies par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) qui les diffuse sur son site internet (<http://www.saaq.gouv.qc.ca>).

## Le sur-risque des jeunes conducteurs

En France comme au Québec, les jeunes personnes sont particulièrement exposées aux risques qu'engendre la circulation routière (voir tableau 3).

Le bilan accidentologique des jeunes personnes s'est même sensiblement dégradé en France au cours de ces deux dernières années <sup>8</sup>. Les individus âgés de 15 à 24 ans représentent plus du quart des tués dans un accident de la route alors que cette classe d'âge ne rassemble que 13% des effectifs de la population. Cette proportion est plus importante encore en ce qui concerne les accidents qui se sont produits en voiture : les 15-24 ans ont représenté, en 1999, 28,9% des usagers de voitures de tourisme tués dans un accident de la circulation (1 489 sur 5 161). Le nombre de tués par million d'habitants s'élève en 1999 pour cette classe d'âge à 276 (2 123 sur 7 702 655). D'une manière générale, le risque d'être victime d'un accident de la route à ces âges est deux fois plus élevé que la moyenne. En 1997, les accidents de la circulation ont représenté 40% des décès chez les 15-19 ans et 37% chez les 20-24 ans <sup>9</sup>.

	Tués*	Blessés graves**	Blessés légers	Total des victimes
Région Aquitaine	191	845	3 558	4 594
Région Midi-Pyrénées	130	459	1 866	2 455
Région Languedoc-Roussillon	138	519	1 478	2 135
Grand Sud-Ouest	459	1 823	6 902	9 184
Québec	205	1410	11648	13264
France métropolitaine	2 123	9 729	42 200	54 052
Canada***	768	—	—	58 949

Sources DRE, DSCR ; SAAQ

\* Un tué est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours au Canada, ou dans les 8 jours au Québec, ou dans les 6 jours en France

\*\* Un blessé est considéré grave, au Québec, si son état nécessite une hospitalisation alors que, en France, son hospitalisation doit dépasser six jours

\*\*\* Pour le Canada, nous ne disposons pas des données distinguant les blessés graves des blessés légers

Cette sur-implication de la classe d'âge des 15-24 ans dans les accidents de la circulation est également observable dans la province canadienne du Québec. En 1999, 27% des tués dans un accident de la route appartiennent à ce groupe qui ne représente que 13% de la population totale (soit la même proportion que dans l'ensemble du Canada et de la France). L'année 2000 a enregistré 208 décès sur la route de personnes âgées de 15 à 24 ans sur un total de 765 décès, soit 27,2%. Leur part dans les accidents mortels est donc en augmentation par rapport aux cinq dernières années où elle a oscillé entre 22% et 25%. Au Québec, les jeunes conducteurs sont également les plus exposés au risque d'être impliqués dans un accident de la circulation.

## Les accidents matériels

L'accident constitue un événement qui est beaucoup plus fréquent que ne le laissent supposer les bilans accidentologiques usuels qui comptabilisent les accidents corporels. Concernant les

<sup>8</sup>. Voir Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel...*, op. cit., p. 45-47.

<sup>9</sup>. Voir INSEE, « Les jeunes », *Portrait social, Contours et caractères*, Paris : INSEE, 2000, p. 35.

accidents matériels, c'est-à-dire qui n'entraînent pas de dommages corporels, on ne dispose en France que d'estimations établies par certaines sociétés d'assurances. Au total, le nombre d'accidents corporels et matériels survenus sur la voie publique et ayant fait l'objet d'une déclaration à une société d'assurances a été estimé en 1998 à 2 350 000 <sup>10</sup>. Cette année-là, les accidents matériels auraient donc représenté en France plus de 90% des accidents de la circulation. Par conséquent, les bilans accidentologiques nationaux ne recenseraient au mieux que 10% des accidents survenus sur les routes.

Au Québec, le nombre total d'accidents déclarés à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) par les policiers s'est élevé à 157 558 en 1998 et à 145 991 en 1999. Aussi, les accidents matériels ont représenté les trois quarts de l'ensemble des accidents comptabilisés. Bien que de tels chiffres dépendent des conditions de déclaration et de la qualité de certaines estimations, ils indiquent clairement que l'accident corporel n'est qu'un aspect, certes le plus grave et le plus coûteux, du problème de l'insécurité routière.

## Deux systèmes d'accès à la conduite

Un programme d'accès graduel à la conduite en vigueur en France et au Québec permet aux apprentis conducteurs d'utiliser dès 16 ans un véhicule sous la surveillance d'un accompagnateur. Si le principe de l'accompagnement diffère peu d'un pays à l'autre, il s'insère au Québec dans un véritable dispositif d'accès graduel à la conduite, mais qui, au contraire de la France, ne pose aucune exigence pédagogique.

### Un système français hybride

En France, la formation des conducteurs est proposée selon deux formules : la formation traditionnelle et l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC). Généralisé en 1989 après une phase expérimentale, l'AAC a été conçu pour s'inscrire au sein d'un système d'accès graduel à la conduite ayant pour finalité l'amélioration de la formation des conducteurs et, plus généralement, de la sécurité routière. Il s'agissait de pallier les insuffisances d'une formation trop brève et fortement orientée vers l'obtention du permis de conduire. Le dispositif de l'AAC est limité à l'usage de l'automobile et se compose de deux phases :

— une phase de formation initiale dispensée par une école de conduite comprenant un minimum obligatoire de 20 heures de leçon, au terme de laquelle est délivrée une attestation qui ouvre l'accès à une autorisation de conduire émise par une société d'assurances ;

— une phase de conduite accompagnée effectuée auprès d'un conducteur âgé au moins de 28 ans et ayant obtenu le permis depuis trois ans ou plus. Cette phase s'étend de un à trois ans durant lesquels l'apprenti doit parcourir une distance minimum de 3 000 kilomètres.

---

10. Voir Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel...*, op. cit., p. 112.

La période de l'accompagnement est ponctuée de rendez-vous pédagogiques pratiques et théoriques réunissant obligatoirement l'élève, l'accompagnateur et un enseignant de la conduite. Ces rendez-vous ont généralement lieu à deux reprises. Un premier rendez-vous intervient quatre à six mois après la fin de la formation initiale. Les apprentis ont alors en principe accumulé environ 1 000 kilomètres en conduite accompagnée. Un second rendez-vous a lieu au cours des deux mois qui précèdent l'examen du permis de conduire. Chaque rendez-vous se compose d'une séance de conduite dans une voiture-école puis d'une séance en salle qui doit consister en une discussion sur les principaux thèmes de l'insécurité routière.

Ainsi, les apprentis conducteurs qui optent pour l'AAC bénéficient d'un suivi de la part d'enseignants de la conduite. Cette formation ne concerne toutefois en France que 22,7% des personnes ayant obtenu un permis de catégorie B en 1999 <sup>11</sup>. La proportion de permis délivrés aux personnes ayant suivi l'AAC atteint 31% dans le Grand Sud-Ouest. Dans les départements urbanisés de la Gironde et de la Haute-Garonne, ils représentent respectivement 26% et 29% des nouveaux permis ; leur proportion s'élève à 36% dans le Gers, 45% dans l'Aveyron et atteint même 47% en Lozère <sup>12</sup>. Quant aux personnes ne suivant pas cette filière de formation, elles peuvent se présenter dès 18 ans à l'épreuve pratique du permis de conduire après avoir réussi l'épreuve théorique et suivi un minimum de 20 heures de leçons de conduite dans une auto-école.

## Un système québécois graduel

De leur côté, tous les québécois qui le souhaitent ont accès à la conduite à partir de 16 ans via un permis d'apprenti conducteur. Ce permis s'adresse à toute personne âgée de 16 à 25 ans qui désire apprendre à conduire. La délivrance de ce permis d'apprenti n'est soumise qu'à la réussite d'un examen théorique auquel les candidats peuvent se préparer en suivant des cours dispensés par des écoles de conduite ou en consultant les documents élaborés et diffusés par la SAAQ. Huit à douze mois après l'obtention de ce permis d'apprenti, les candidats peuvent se présenter à un examen pratique dont la réussite conditionne l'accès à un permis probatoire valide pour 24 mois. À l'issue de cette période, un permis de conduire régulier comportant 15 points d'inaptitude est alors délivré. Ce système d'accès découle d'une réforme intervenue en juin 1997 qui a remis en question la pertinence de la formation à la conduite tout en durcissant la réglementation des infractions à l'endroit des jeunes conducteurs.

Les cours de conduite pratiques et théoriques avaient été rendus obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs en 1983. La réforme de 1991 imposa ensuite une période obligatoire de trois mois de conduite accompagnée suivie d'une période probatoire de deux ans mais abrogea, en contrepartie, la nécessité de suivre des cours de type théorique. Le permis d'apprenti comme le permis probatoire comportaient alors dix points d'inaptitude et autorisaient leur titulaire à un taux d'alcoolémie au volant ne dépassant pas 0,8 grammes d'alcool par litre de sang.

---

11. Voir Direction de la sécurité et de la circulation routières, *Permis de conduire. Bilan des examens 1999*, Paris/La Défense : DSCR/Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, novembre 2000.

12. *Ibid.*, p. 53.

La réforme introduite en 1997 a supprimé l'obligation de suivre tout cours de conduite, qu'il soit théorique ou pratique, pour obtenir le permis probatoire, tout en prolongeant la période obligatoire de conduite accompagnée. En effet, cette période a été portée à 12 mois au lieu de trois mois. Cette durée peut néanmoins être réduite à huit mois si le candidat accepte de suivre un cours de conduite pratique dans une école de conduite (comportant généralement huit séances pour un total de 12 heures de leçons). Ce dispositif concerne aussi bien l'apprentissage de la conduite d'une automobile que d'une motocyclette. De plus, cette réforme a précisé le public concerné par le permis d'apprenti qui ne s'adresse plus désormais qu'aux conducteurs âgés de moins de 25 ans. Valable 18 mois, il donne le droit à son titulaire de conduire un véhicule dans la mesure où il est accompagné d'une personne détenant un permis régulier depuis au moins deux ans. Enfin, depuis la réforme de 1997, le permis d'apprenti et le permis probatoire sont soumis à une réglementation plus sévère puisque les jeunes conducteurs concernés sont à présent astreints à la règle du taux d'alcoolémie zéro au volant et n'ont droit qu'à quatre points d'inaptitude. La suppression de l'obligation de formation s'est donc accompagnée d'une réglementation plus stricte envers les jeunes conducteurs.

En somme, les différences majeures entre les programmes de formation québécois et français portent, d'une part, sur le caractère obligatoire ou facultatif de la formation délivrée par les écoles de conduite et, d'autre part, sur la durée et l'encadrement pédagogique de la période d'apprentissage. Au Québec, l'accès au permis régulier est plus graduel et s'étale sur au moins 32 mois alors que le système français autorise un accès beaucoup plus rapide. En revanche, la période d'apprentissage est encadrée pédagogiquement en France alors qu'elle est surtout assujettie à un cadre juridique coercitif au Québec.

# Problématique et démarche empirique

Cette recherche consiste à examiner l'exposition au risque routier de jeunes conducteurs résidant dans le Sud-Ouest de la France et dans la province canadienne du Québec. Elle a été entreprise dans le but d'évaluer les effets de dispositifs d'accès à la conduite différents et d'approfondir la connaissance des comportements adoptés sur les routes. Trois objectifs spécifiques sont poursuivis :

**a)** comparer l'accidentologie et les attitudes à l'égard de l'insécurité routière selon la formation à la conduite suivie par un échantillon de conducteurs âgés de 16 à 25 ans ;

**b)** identifier les manifestations protéiformes que recouvre le risque routier chez de jeunes automobilistes ;

**c)** explorer le processus de l'apprentissage de la conduite afin de mettre en évidence les difficultés rencontrées autant par les apprentis que par leurs accompagnateurs.

## Trois axes de questionnement

### La conduite accompagnée réduit-elle la sinistralité des jeunes conducteurs ?

En Europe comme en Amérique du Nord, on s'interroge sur la propension de la formation à la conduite, et plus largement de tout type de programme éducatif en matière de sécurité routière, à réduire le nombre d'accidents des jeunes usagers de la route. Des conducteurs mieux formés et informés sont-ils moins impliqués dans les accidents ? En France, ce questionnement se focalise particulièrement sur les apports de l'apprentissage anticipé de la conduite en matière de sécurité routière.

L'efficacité de la conduite accompagnée sur le plan de la sinistralité sur les routes n'a pas encore été clairement établie, ni d'ailleurs démentie. Les différentes études statistiques menées depuis la généralisation de l'AAC ont abouti à des résultats divergents <sup>13</sup>. Une enquête par questionnaires réalisée en 1990, soit au début de la mise en application de ce programme de formation, a mis en évidence que l'implication dans les accidents de la route des jeunes l'ayant suivi s'apparenterait à celle des conducteurs de plus de 30 ans <sup>14</sup>. Deux autres études statistiques effectuées auprès de conducteurs novices en 1994, l'une par la Mutuelle d'assurances des instituteurs de France

---

13. Pour un tour d'horizon des évaluations dont l'AAC a fait l'objet, voir ASSAILLY J.-P., CHATENET F. et P. LEROUX, *L'apprentissage anticipé de la conduite. Compte rendu d'avancement*, Arcueil : INRETS, juin 1998, rapport INRETS, p. 12-18 et PAGE Y., « Jeunes conducteurs, apprentissage anticipé de la conduite et accidents de la route », *Les cahiers de l'observatoire*, n° 2, octobre 1995, p. 15-55.

14. BELLOC B. et M. IVALDI, *Évaluation de l'apprentissage anticipé de la conduite. Enquête de juin 1990*, Toulouse : GREMAQ/Université des sciences sociales de Toulouse, 1990.

(MAIF), l'autre par le Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA), montrent également que l'AAC a un effet positif sur l'accidentologie, du moins lors de la première année de conduite en tant qu'assuré. En effet, la fréquence des sinistres responsables est sensiblement inférieure durant la première année suivant l'obtention du permis chez les conducteurs ayant suivi l'AAC, en particulier chez les jeunes hommes. L'effet bénéfique de l'AAC ne serait donc que de courte durée puisque les écarts de fréquence tendent à s'estomper rapidement les années suivantes. C'est également ce qui ressort d'une étude antérieure <sup>15</sup> qui conclut à une légère amélioration des taux d'accidents durant les deux premières années de conduite. Au-delà de cet horizon, l'AAC n'aurait plus d'incidence sur les bilans accidentologiques.

D'une manière générale, c'est l'impact de la formation des conducteurs sur la sinistralité qui est controversé. Certaines recherches tendent à démontrer que l'accidentalité dépendrait moins de la formation suivie que de l'exposition à la circulation <sup>16</sup>. D'autres études laissent entendre que, au-delà de la formation et de l'expérience acquise, l'exposition au risque routier serait fortement liée à des facteurs socioculturels <sup>17</sup>. De nombreux chercheurs mettent en avant l'attitude particulière des adolescents et des jeunes adultes face au risque pour rendre compte de leur accidentalité. Au regard de ces diverses études, force est de constater que les facteurs de l'accidentologie des jeunes personnes restent largement méconnus et donc que l'évaluation des apports respectifs des divers programmes d'accès au permis demeure difficile.

Du reste, l'évaluation de l'impact de la conduite accompagnée sur l'accidentologie se heurte en France à certains problèmes. Comme nous l'avons mis en évidence dans une recherche antérieure <sup>18</sup>, l'application du programme de l'AAC donne lieu à de nombreux dysfonctionnements et difficultés. Le problème majeur auquel toute tentative d'évaluation est confrontée a trait à l'hétérogénéité de la formation dispensée selon les écoles de conduite qui adaptent parfois très librement le programme de la formation des automobilistes <sup>19</sup>. Ainsi, il n'est pas rare que les apprentis conducteurs soient livrés aux accompagnateurs avec un niveau de compétence insuffisant, que les rendez-vous pédagogiques théoriques ne soient pas organisés ou que leur contenu ne remplisse pas l'objectif d'échange d'expériences qui leur est assigné. Surtout, les compétences pédagogiques varient considérablement d'un enseignant de la conduite à un autre. Des difficultés apparaissent également chez les accompagnateurs, en grande majorité les parents, dont l'implication dans l'apprentissage à la conduite de leur enfant est très inégale. Aussi, l'appellation générique de conduite accompagnée

---

15. BONTEMPS T., LAGADEC J. et Y. PAGE, *Efficacité de l'apprentissage anticipé de la conduite sur la diminution du taux d'accidents chez les jeunes conducteurs*, Paris/La Défense : Sylab/ONISR, 1993.

16. Voir POLLET R., *Apprentissage anticipé de la conduite*, Paris : FFSA/APSAD/Direction automobile, 1995 ; LUND A. K., WILLIAMS A. F. et P. ZADOR, « High School Driver Education : Further Evaluation of the Dekalb County Study », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 18, n°4, 1986, p. 349-357.

17. Voir notamment GREGERSEN N. P. et H. Y. BERG, « Lifestyle and Accidents Among Young Drivers », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 26, n°3, 1994, p. 297-303.

18. Voir GAUTHIER P. et S. TORRES, *Évaluation qualitative de la conduite accompagnée ; Site de Toulouse*, en collaboration avec M. PERVANÇON, Toulouse : Torres & Gauthier/INRETS, août 1999, rapport de recherche.

19. Voir Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, *Guide pour la formation des automobilistes*, Paris : La documentation française, octobre 1990.

masque des conditions d'apprentissage fort diverses et dont la mise en évidence s'impose pour pouvoir se prononcer sur l'impact de ce dispositif de formation.

## Quelles formes revêt le risque routier ?

L'évaluation des mesures de prévention des risques routiers passe bien souvent par l'examen de leur impact sur la sinistralité. Or, les conséquences de la formation des conducteurs sont particulièrement difficiles à établir. D'une part, le rôle que joue la formation dans la prévention des accidents est quasiment impossible à démêler du rôle tenu par de multiples autres facteurs et, d'autre part, l'hétérogénéité de la formation dispensée dans les écoles de conduite entrave l'établissement de comparaisons. Ces obstacles méthodologiques qui empêchent d'attester la pertinence de la formation des conducteurs peuvent être imputés à l'étroitesse de la définition attribuée à l'insécurité routière. L'accident peut-il vraiment être considéré comme le seul indicateur du risque routier ?

La parenté des notions de risque et d'accident a des origines historiques. Concept d'abord utilisé dans le domaine des assurances maritimes, le risque a surtout servi à penser, ou à prévoir les incertitudes liées à des événements bien spécifiques : les accidents (incertitudes quant à leur survenue, incertitudes sur l'ampleur des dommages causés, incertitudes à propos de leurs causes). La genèse du concept de risque permet ainsi de comprendre pourquoi l'accident de la route est devenu l'indicateur quasi exclusif de l'insécurité routière<sup>20</sup>. Pourtant, on ne saurait étudier l'impact des dispositifs d'accès au permis sans prendre en compte la perception que les conducteurs ont du risque routier de même que leurs attitudes et leurs pratiques face à la prise de risques à bord d'une automobile.

En effet, il nous paraît réducteur de circonscrire l'insécurité routière au risque d'avoir un accident qui n'en serait que la manifestation, ou le signe le plus visible. On se demandera donc quelles autres formes peut revêtir le risque routier. Cette question peut être abordée en élargissant le domaine de l'accidentologie aux défaillances, aux stress, aux peurs, ou encore aux inconforts que peuvent générer certaines pratiques ou circonstances de conduite et qui, sans forcément mener à l'accident, contribuent également à créer de l'insécurité routière. Ces aspects seront explorés lors d'entretiens approfondis menés auprès de jeunes conducteurs. Quelle expérience quotidienne les individus font de l'insécurité sur les routes ? Qu'est-ce qui leur paraît présenter une menace pour leur santé et leur vie ? Nous proposons ainsi d'examiner en détail les manifestations et les significations que le risque routier recouvre chez les usagers de l'automobile.

---

20. Pour un développement détaillé du concept de risque, se reporter notamment à : EWALD F., « Le retour du malin génie. Esquisse d'une philosophie de la précaution », dans Godard O. (dir.), *Le principe de précaution dans la conduite des affaires humaines*, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1997, p. 99-126 ; LUPTON D., *Risk*, Londres/New York : Routledge, 1999 ; PERETTI-WATEL P., *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin, 2000.

## Comment s'acquièrent les comportements sécuritaires ?

Tout un pan des compétences liées à la compréhension du risque routier fait défaut aux programmes de formation qui sont centrés sur la connaissance du code de la route et l'acquisition d'habiletés psychomotrices. La mise en place de programmes basés sur une période de conduite accompagnée a cherché à pallier cette lacune. Toutefois, on dispose de peu d'indices sur la façon dont peuvent être instillées chez des apprentis conducteurs la reconnaissance des dangers présents sur les routes et l'adoption de comportements sécuritaires. Comment parvenir à éveiller chez eux une sensibilité au risque qui ne se limiterait pas aux seules situations d'accidents ni de violation de règles ? Comment favoriser l'apprentissage de comportements prudents ?

La situation d'accompagnement à la conduite constitue un moment privilégié dans le développement du comportement des apprentis conducteurs. Cette période est propice à la construction des représentations de l'insécurité routière ainsi qu'à l'adoption d'attitudes particulières au volant. Aussi, lors de l'acquisition des premières expériences de conduite, une responsabilité importante incombe à l'accompagnateur qui prend en charge ou complète, selon le niveau de compétence acquis, l'apprentissage du déplacement en automobile. Cependant, il y a lieu de s'interroger sur les compétences pédagogiques de ces accompagnateurs dont on exige seulement un minimum d'ancienneté de permis et l'absence de verbalisation pour des infractions majeures. D'après une étude que nous avons menée dans la région toulousaine sur la façon dont se déroulait la conduite accompagnée <sup>21</sup>, l'implication des accompagnateurs dans cet apprentissage est apparue très inégale de même que la conception qu'ils ont de leur rôle. Cette étude offre l'occasion de préciser les difficultés qu'ils rencontrent.

Cela soulève donc la question des moyens mis en œuvre pour communiquer sur la sécurité des déplacements que nous aborderons grâce à une démarche d'analyse compréhensive. Il importe ici d'explorer le rôle que tient l'accompagnateur dans l'appréhension des risques par l'apprenti et la façon dont s'opèrent la transmission et l'apprentissage de savoir-faire et de comportements. On trouvera dans les témoignages de conducteurs novices et d'accompagnateurs ainsi que dans l'observation de séances de conduite des indices pertinents sur les conséquences de leur relation.

## Démarche empirique

Cette étude s'appuie sur des méthodes d'enquête complémentaires visant à recueillir des données diversifiées auprès de conducteurs et de passagers d'automobile âgés de 16 à 25 ans résidant en France ou au Québec. La démarche empirique adoptée combine une approche statistique, comportant l'administration d'un questionnaire à près de 800 individus, avec une approche compréhensive essentiellement basée sur la réalisation de 60 entretiens semi-directifs auprès de jeunes conducteurs et d'accompagnateurs.

---

21. GAUTHIER P. et S. TORRES, *Évaluation qualitative de la conduite accompagnée ...*, *op. cit.*

## Une approche statistique

Une partie de ce travail a pour but de compléter les données accidentologiques disponibles en France. En effet, des contraintes inhérentes à l'établissement de ces statistiques rendent très difficile l'analyse de corrélations entre la fréquence d'implication dans un accident et la formation à la conduite suivie. Les procès-verbaux dressés à la suite d'un accident de la circulation présentent les inconvénients majeurs de ne concerner que les accidents corporels et de ne pas mentionner le type de formation à la conduite suivi par les victimes. Ces lacunes pourraient être contournées grâce aux données que détiennent les assureurs sur leur clientèle. Cependant, leurs bases de données sont d'abord construites pour répondre à des impératifs tarifaires qui ne rejoignent pas forcément des préoccupations scientifiques. Les données nécessaires pour compléter ces bilans accidentologiques ont trait aux accidents matériels et, plus largement, aux usages de l'automobile. Par ailleurs, la mise à jour de certaines caractéristiques concernant les victimes d'accident de même que l'établissement du profil sociodémographique<sup>22</sup> des personnes choisissant l'AAC exigent également la constitution d'un échantillon représentatif de la population concernée.

### L'échantillon de l'enquête par questionnaires

Un questionnaire a été administré à 535 individus âgés de 18 à 25 ans résidant dans le Grand Sud-Ouest, interrogés sur la base d'un plan d'échantillonnage élaboré selon la méthode des quotas (voir les tableaux I, II et III en annexe). La population effectivement enquêtée présente une légère sur-représentation des individus âgés de 18 à 20 ans. Bien que n'entrant pas dans le plan d'échantillonnage proprement dit, un contrôle a été effectué sur d'autres variables que l'âge et le sexe comme le lieu de résidence, l'activité exercée et la filière d'étude suivie par les individus scolarisés.

Concernant l'activité exercée, les données à chaque âge n'étant pas disponibles par régions, d'autres indicateurs ont servi à estimer la part des individus actifs et inactifs<sup>23</sup>. Le premier indicateur dont nous disposons est la scolarisation du groupe des 19-24 ans par région. Les personnes âgées de 19 à 24 ans inscrites dans un établissement scolaire en 1999 représentent 57% des jeunes de cette classe d'âge résidant en Aquitaine, 61% de ceux qui résident en Midi-Pyrénées et 58% de ceux qui résident en Languedoc-Roussillon. Par conséquent, plus de la moitié des 19-24 ans (58,5%) résidant dans le Grand Sud-Ouest sont inscrits dans un établissement scolaire ou universitaire. Le second indicateur disponible est le taux de scolarisation par âge pour l'ensemble de la France. Pour l'année scolaire et universitaire 1998/1999, ces taux montrent que 42% des jeunes de 18 à 25 ans sont scolarisés<sup>24</sup>. Le niveau de scolarisation décroît régulièrement avec l'âge, passant de 81% à 18 ans à 10,5% à 25 ans. Il se maintient au-dessus de 50% jusqu'à l'âge de 20 ans. Compte tenu de ces ordres de

---

22. Certaines études ont montré que les personnes choisissant ce programme seraient en majorité de sexe masculin, d'un niveau d'études supérieures et résidentes de petites agglomérations.

23. Nous avons utilisé *Repères, références, statistiques sur les enseignements et la formation. Édition 2000*, Paris : Ministère de l'Éducation nationale de la Recherche et de la Technologie/DPD, 2000. Pour les données départementales, se reporter au *Recensement de la population de 1999. Tableaux références et analyse. Exploitation principale*, Paris : INSEE, 3<sup>e</sup> trimestre 2000.

24. Voir également « La scolarisation des jeunes de 16 à 25 ans en 1998-1999 », *Note d'information*, n°00-39, octobre, 2000.

grandeur, on peut convenir que, parmi la population enquêtée, les effectifs des personnes scolarisées et non scolarisées soient répartis en deux groupes égaux.

Lors de la constitution de cet échantillon, nous avons également veillé à ce que soient représentés les différents types d'établissements scolaires et universitaires ainsi que la diversité des filières. La proportion des élèves qui suivent un second cycle professionnel s'élève à 32% parmi la population scolarisée en France. Les individus inscrits dans les écoles et les IUT représentent respectivement 11% et 6% des étudiants de l'enseignement supérieur alors que les universités rassemblent 60% d'entre eux.

Par ailleurs, ce même questionnaire a été complété par 247 étudiants québécois âgés de 19 à 25 ans résidant en majorité dans la région de Québec, dans le but de comparer leurs pratiques et comportements face aux risques routiers avec ceux des étudiants français.

### **La structure du questionnaire**

Le questionnaire utilisé a été conçu pour être auto-administré et se compose d'une série de questions fermées (voir en annexe). Il comporte 25 questions réparties en cinq thèmes : la mobilité, les expériences de la route, la perception du risque routier, la formation à la conduite et les caractéristiques individuelles.

Les questions concernant la mobilité (questions 1 à 3) permettent de décrire les déplacements qu'effectuent les jeunes conducteurs et d'évaluer leur exposition à la circulation. Leurs expériences de conduite sont abordées par les questions 4 à 10. Il est d'abord demandé aux enquêtés d'indiquer la fréquence à laquelle ils renoncent à prendre le volant dans des conditions de conduite difficiles (sous la pluie, la nuit, dans un trafic dense, sur un trajet peu familier) qui sont banales sans être anodines. Ainsi, nous avons exclu le biais que pouvait introduire la mention de certaines conditions climatiques, comme la neige ou le verglas, fréquentes en région montagneuse, mais rares dans d'autres régions du Sud-Ouest. De plus, afin de renseigner les pratiques adoptées face au risque routier, il est apparu davantage pertinent de savoir si les déplacements pouvaient être limités dans certaines circonstances de conduite plutôt que de mettre en évidence la fréquence de conduite dans de telles conditions. Les enquêtés sont ensuite invités à préciser la fréquence à laquelle ils s'adonnent à une série de pratiques liées à la vitesse, à l'alcool, à la fatigue et au partage de la chaussée. Certaines de ces pratiques peuvent comporter des risques (infractionnistes ou non) alors que d'autres peuvent être révélatrices de comportements sécuritaires. Enfin, il est demandé d'indiquer le nombre d'accidents de la route corporels et matériels qui ont été vécus en tant que conducteur et passager d'un véhicule, puis de décrire les circonstances du dernier accident (type de véhicule impliqué, de route, d'accident, etc.).

Le troisième thème (questions 11 à 13) a trait aux opinions à l'égard du risque routier qui sont d'abord recueillies grâce à une échelle de valeur consistant à hiérarchiser une série de situations en fonction de leur dangerosité. Le choix des situations est fondé sur les facteurs caractérisant l'accidentologie des conducteurs, soit essentiellement la vitesse et la fatigue. L'ébriété au volant a été exclue de ces situations parce qu'elle est consensuellement considérée comme une menace

importante. Par ailleurs, certaines de ces situations ont été mentionnées aux questions 4 et 5 concernant les pratiques adoptées sur les routes. La question 12 tente d'apprécier l'idée que les jeunes enquêtés se font des accidents de la circulation grâce à trois propositions volontairement contrastées invitant les répondants à se positionner sans équivoque. Élaborées sur la base des discours tenus par des usagers de la route au sujet des accidents, ces propositions font référence à la responsabilité, au hasard (ou la contingence) et au déterminisme (ou fatalité) de l'accident.

Une quatrième rubrique est consacrée aux types de permis obtenus ainsi qu'à la formation suivie. Pour cette étude, il est essentiel que la qualité du programme de la conduite accompagnée soit évaluée. L'observation de rendez-vous pédagogiques effectuée lors d'une précédente étude, nous permet d'élaborer plusieurs indicateurs de la qualité de son encadrement pédagogique. S'il est préconisé que ces rendez-vous se déroulent sous la forme d'une discussion, ils revêtent en réalité diverses formes qui se traduisent par l'absence ou la présence d'un accompagnateur lors de la dernière heure de leçon de conduite, par la réalisation de rendez-vous pédagogiques théoriques, par la présence de l'apprenti et d'un de ses accompagnateurs à ces rendez-vous et, enfin, par le type de rendez-vous pédagogique théorique suivi. Enfin, la dernière partie du questionnaire porte sur un ensemble de données sociodémographiques permettant d'établir des comparaisons au sein de l'échantillon.

## Une approche compréhensive

La démarche statistique imposée par une partie de la problématique de cette étude ne rencontre cependant pas toutes les exigences de l'examen compréhensif des représentations et des pratiques que nous souhaitons entreprendre. Les attitudes et les opinions envers le risque routier se laissant difficilement enfermer dans les catégories standardisées que peuvent présenter les réponses à un questionnaire, un recueil plus approfondi de témoignages a été effectué auprès de jeunes conducteurs.

### **L'échantillon de l'enquête par entretiens et observations**

Des entretiens ont été menés auprès de 60 individus, dont 53 conducteurs âgés de 16 à 25 ans résidant en France et au Québec. Cet échantillon n'est pas représentatif au sens statistique du terme, mais il tente de rendre compte d'une diversité de situations. Plusieurs procédés ont présidé au recrutement de cet échantillon. Nos interlocuteurs ont été choisis sur la base des répondants au questionnaire et d'un réseau d'inter-connaissances. En France, des jeunes apprentis en conduite accompagnée ont été contactés grâce au concours d'une école de conduite.

Cet échantillon de jeunes conducteurs se compose, d'une part, de 28 personnes résidant au Québec, titulaires d'un permis d'apprenti, d'un permis probatoire ou d'un permis régulier et, d'autre part, de 25 personnes résidant dans le Sud-Ouest de la France, ayant suivi l'AAC ou la formation traditionnelle. Par ailleurs, 7 entretiens ont été effectués auprès d'accompagnateurs.

## **La structure du guide d'entretien**

D'une manière générale, ces entretiens ont été menés afin d'identifier les expériences de la route vécues aussi bien comme conducteur que passager et d'examiner les différentes formes que peut recouvrir l'insécurité routière. Le guide d'entretien utilisé (voir en annexe) développe certains aspects abordés dans le questionnaire (la mobilité et l'usage de l'automobile, les représentations de l'accident et de l'insécurité routière) et explore d'autres aspects liés à l'apprentissage de la conduite et aux comportements routiers.

Il comprend quatre thèmes. L'entretien débute par des questions factuelles sur l'usage de l'automobile et, plus largement, sur les moyens de transport utilisés lors des principaux déplacements. Le deuxième thème porte sur la façon dont s'est déroulé l'apprentissage de la conduite et sur ce qui a motivé le choix de la formation. Ce thème s'adresse surtout aux apprentis qui conduisent sous la surveillance d'un adulte, généralement un des parents. Cet aspect est également abordé avec certains accompagnateurs, en particulier au sujet de leurs manières de transmettre des directives ou des conseils, afin de mettre en évidence les difficultés rencontrées. Le troisième thème a trait à ce que l'on pourrait appeler les 'mésusages' de l'automobile, c'est-à-dire tout ce qui est de l'ordre des défaillances ou des résistances rencontrées dans l'usage de cet objet : les obstacles et les gênes, les peurs et les phobies, les incidents ou les presque-accidents et, bien sûr, les accidents. Quelles causes les jeunes personnes désignent-elles et comment distribuent-elles les responsabilités ? Enfin, le quatrième thème, plus général, porte sur les significations qui sont attribuées aux dangers rencontrés sur les routes.

## **L'observation de l'apprentissage de la conduite**

L'exploration du processus par lequel passe l'apprentissage de la conduite se poursuit par la réalisation de quelques observations de séances de conduite. Cette méthode de type ethnographique repose sur une description détaillée de la situation observée par un enquêteur qui interfère le moins possible dans cette situation. Une telle méthode présente l'avantage de recueillir des données d'une autre nature que discursive et est particulièrement appropriée à l'examen des difficultés et des modalités de l'apprentissage de la conduite, mais aussi de l'accompagnement, tant elles peuvent s'avérer complexes à énoncer. De telles observations peuvent également être utilisées pour contextualiser et préciser certains propos tenus en entretien à ce sujet.

Cependant, cette phase empirique de l'étude s'est révélée complexe à mettre en œuvre auprès de jeunes personnes n'ayant pas encore installé d'habitudes de déplacement régulières avec ce nouveau mode de transport. Cette difficulté s'est posée avec encore plus d'acuité au Québec où les apprentis rencontrés semblent conduire moins fréquemment que leurs homologues français et où les accompagnateurs changent au gré des opportunités. Nous avons néanmoins procédé à quatre observations auprès de personnes rencontrées lors d'un entretien. Plusieurs indices ont retenu notre attention lors de ces observations tels que la prise en compte du contexte de conduite (état de l'infrastructure, du trafic, etc.) et d'éléments interactionnels (communication avec les autres usagers, partage de la chaussée). Concernant l'accompagnateur, nous nous sommes attachés à identifier les

aspects sur lesquels portent ses interventions ainsi que sa façon d'interférer dans la conduite de l'apprenti. Dans l'ensemble, nous avons cherché à repérer les difficultés rencontrées dans l'apprentissage à la conduite d'une automobile, mais aussi les ressources dont bénéficient les conducteurs novices.



# Incidences et caractéristiques de la conduite accompagnée

L'enquête par questionnaires mise en œuvre au cours des années 2000 et 2001 avait pour objectif principal d'évaluer l'incidence de la formation par la conduite accompagnée sur la sinistralité des automobilistes et sur leurs comportements routiers ainsi que de repérer le profil sociodémographique de ceux qui ont suivi cette formation. L'échantillon auquel le questionnaire a été soumis comporte 535 individus détenteurs d'un permis de catégorie B dont 97% conduisaient une automobile au moment de l'enquête réalisée dans le Grand Sud-Ouest. Nous en restituons les principaux résultats que nous comparons avec ceux obtenus grâce au même questionnaire complété par 247 automobilistes québécois.

## Portrait de l'échantillon du Grand Sud-Ouest

Le questionnaire a été complété par 535 personnes âgées de 18 à 25 ans résidant dans l'une des trois régions du Grand Sud-Ouest. Cet échantillon est représentatif selon le sexe des personnes appartenant à cette classe d'âge. On y dénombre 49% de femmes et 51% d'hommes détenteurs du permis de catégorie B. L'échantillon approche la représentativité en ce qui concerne l'âge des enquêtés. On notera en effet un déficit de personnes âgées de 24 à 25 ans et un surnombre de personnes ayant entre 18 et 20 ans. Par ailleurs, la sur-représentation des enquêtés résidant dans une grande agglomération provient de la spécificité de la population interrogée qui est majoritairement étudiante et donc résidente de villes comme Bordeaux, Toulouse ou Montpellier. Le tableau III figurant en annexe répertorie les effectifs de cet échantillon selon le sexe, l'âge et le lieu de résidence.

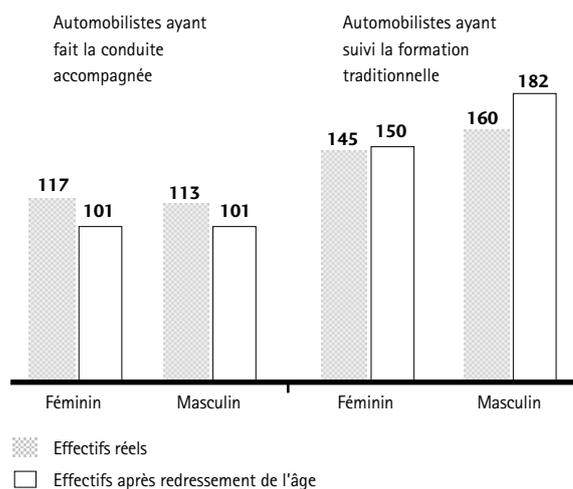
## Des spécificités sociodémographiques atténuées

Dans l'ensemble, les automobilistes formés par la conduite accompagnée ne se distinguent pas véritablement par un profil social et démographique particulier. Leur spécificité repérée les premières années de la mise en place de ce programme de formation n'est pas vérifiée par notre enquête.

Parmi les personnes interrogées, 230 avaient fait la conduite accompagnée à divers moments entre 1993 et 2001, soit 43% de l'échantillon, et 305 personnes avaient suivi la formation traditionnelle, soit 57%. La sur-représentation masculine parmi les inscrits à l'AAC mise en évidence dans les études réalisées au début des années 1990 est ici remise en question. Les jeunes hommes ne pratiquent pas la conduite accompagnée beaucoup plus que les jeunes filles. Toutefois, si notre échantillon fait même état d'une tendance inverse, cela est sans doute dû à une légère sur-

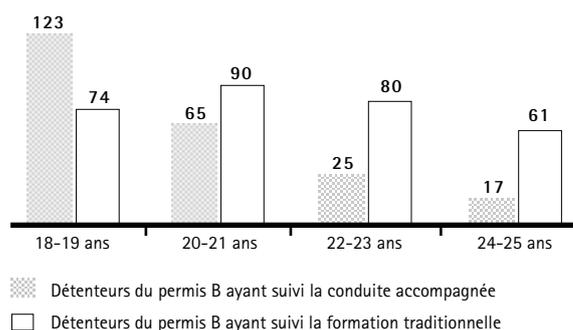
représentation féminine chez les plus jeunes membres de l'échantillon, eux-mêmes excédentaires. Or la majorité des automobilistes ayant fait la conduite accompagnée est âgée de 18 et 19 ans (voir figure 2). Le redressement de l'âge des enquêtés n'infirme cependant pas la tendance observée qui montre une distribution égale des deux sexes parmi les inscrits à l'AAC (voir figure 1). Par ailleurs, si l'on considère la sous-population des automobilistes âgés de 19 à 21 ans, le nombre de conducteurs ayant suivi la conduite accompagnée n'est que sensiblement supérieur à celui des conductrices.

FIGURE 1 : EFFECTIFS RÉELS ET REDRESSÉS DE L'ÉCHANTILLON SELON LA FORMATION À LA CONDUITE ET LE SEXE



Bien que dans notre échantillon la population des 18-19 ans soit sur-représentée (leur part s'élève à 37% contre 29% pour les 20-21 ans, 20% pour les 22-23 ans et 15% pour les 24-25 ans), il est indéniable que les nouveaux conducteurs pratiquent davantage la conduite accompagnée que les générations d'automobilistes ayant eu leur permis de conduire au milieu des années 1990.

FIGURE 2 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LA CLASSE D'ÂGE ET LA FORMATION À LA CONDUITE



Un critère fortement distinctif a trait à l'activité exercée puisque c'est surtout parmi les élèves et les étudiants que l'on compte le plus grand nombre de personnes ayant expérimenté la conduite accompagnée. Celles-ci sont majoritaires parmi les inactifs (150 sur 282, soit 53%). Par contre, la proportion de personnes actives, c'est-à-dire qui occupent ou recherchent un emploi ou qui effectuent le service militaire, ayant suivi la formation traditionnelle s'élève à 68%. Ces dernières font également partie des plus âgées de l'échantillon. Les figures 3 et 4 présentent la répartition des personnes interrogées selon leur activité principale et leur diplôme.

FIGURE 3 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON L'ACTIVITÉ PRINCIPALE

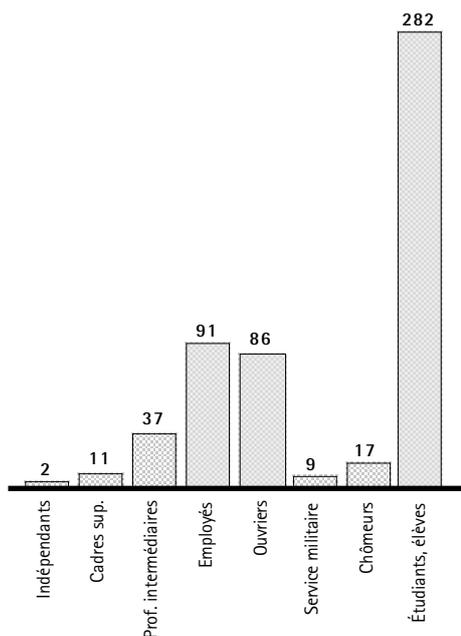
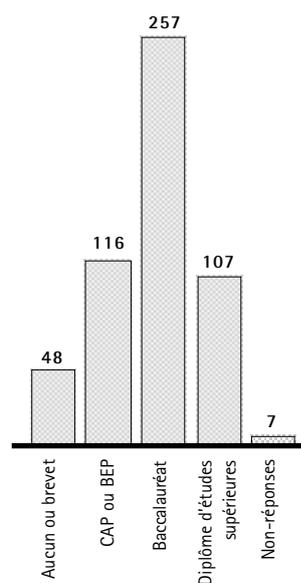


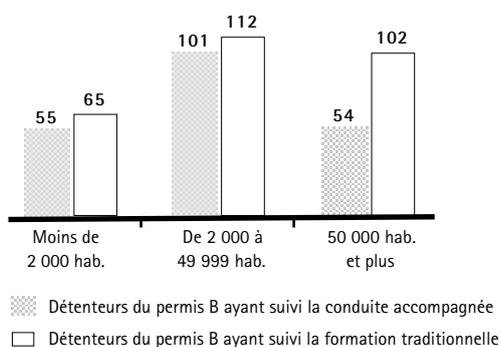
FIGURE 4 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE DIPLÔME



La légère sur-représentation des automobilistes ayant fait la conduite accompagnée parmi les détenteurs d'un baccalauréat (125 sur 257, soit 55%) s'explique en grande partie par l'âge de ces individus dont près de 60% ont 20 ans ou moins. D'ailleurs, sur les 107 personnes ayant suivi la formation traditionnelle et qui sont aussi les plus âgées de l'échantillon, on dénombre 70 diplômés du supérieur (DEUG, BTS, licence, etc.), soit 65%. Comme nous le soulignons précédemment au sujet de l'âge, ces proportions laissent supposer que les générations récentes de conducteurs optent davantage pour la conduite accompagnée.

Par ailleurs, les personnes ayant suivi l'AAC sont faiblement représentées dans les moyennes et les grandes agglomérations (voir figure 5). Il est statistiquement significatif que 65% des enquêtés résidant dans une ville d'au moins 50 000 habitants n'aient pas suivi cette formation. Près de la moitié des automobilistes qui ont fait la conduite accompagnée (101 sur 210 réponses, soit 48%) résident dans des petites unités urbaines comprises entre 2 000 et moins de 50 000 habitants et un peu plus du quart d'entre eux (55 sur 210, soit 26%) habitent des villages de moins de 2 000 habitants.

FIGURE 5 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE ET LA FORMATION À LA CONDUITE



Enfin, le programme de la conduite accompagnée est aujourd'hui loin d'être réservé aux milieux sociaux les plus aisés. Les données du tableau 4 montrent sa large diffusion parmi les différents milieux d'appartenance sociale des enquêtés identifiés ici par la catégorie socioprofessionnelle du père.

Activité du père	Conduite accompagnée		Formation traditionnelle		TOTAL	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Professions indépendantes	35	40	52	60	87	100
Cadres et professions intellectuelles et supérieures	43	51	42	49	85	100
Professions intermédiaires	43	55	35	45	78	100
Employés	50	56	40	44	90	100
Ouvriers	31	39	48	61	79	100
Autres	8	21	31	79	39	100
Non-réponses	20	26	57	74	76	100
TOTAL	230	43	305	57	535	100

Néanmoins, on observe chez les automobilistes ayant fait la conduite accompagnée une sensible sur-représentation des fils et filles de cadres supérieurs et intermédiaires et, surtout, d'employés. En revanche, les individus issus des milieux ouvriers ou dont les parents exercent une profession indépendante (commerçants, artisans ou chefs d'entreprise) optent plus largement pour la formation traditionnelle. Toutefois, ces données sont à considérer avec prudence au vu du nombre important de non-réponses, principalement avancées par les enquêtés les plus âgés qui ont refusé de fournir les informations concernant l'activité de leurs parents.

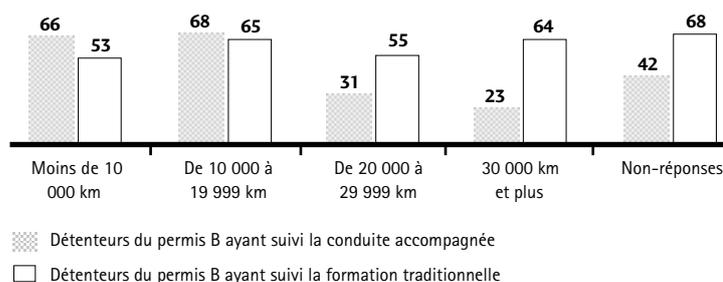
## Une mobilité contrastée

Le nombre de kilomètres parcourus, la longueur des trajets et leur fréquence sont autant d'indicateurs permettant d'évaluer l'exposition à la circulation et, par conséquent, au risque d'accident. Globalement, l'exposition des jeunes automobilistes au risque routier se semble pas liée au type de formation à la conduite reçu.

Les détenteurs de permis interrogés font en moyenne 17 300 kilomètres par an, se situant ainsi largement au-dessus de la moyenne nationale estimée à 13 820 kilomètres <sup>25</sup>. Les individus ayant suivi la formation traditionnelle semblent parcourir davantage de kilomètres annuellement (20 000 en moyenne) que ceux qui ont fait la conduite accompagnée (13 900 en moyenne). D'après la figure 6, ces derniers représentent plus de la moitié des automobilistes qui parcourent moins de 10 000 kilomètres par an (66 sur 119) tandis que les deux tiers de ceux qui déclarent un kilométrage annuel supérieur à 20 000 (119 sur 173) ont suivi la formation traditionnelle.

25. Voir Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel...*, op. cit., p. 126.

FIGURE 6 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE KILOMÉTRAGE ANNUEL ET LA FORMATION À LA CONDUITE



Le nombre de kilomètres effectués varie cependant moins en fonction de la formation suivie que du sexe des conducteurs et de l'ancienneté de leur permis. En effet, comme le montre la figure 7, les jeunes hommes de notre échantillon parcourent beaucoup plus de kilomètres que les jeunes femmes (21 000 km contre 12 000 km en moyenne par an). De même, les plus longues distances couvertes par les conducteurs lors d'un même trajet s'élèvent en moyenne à 850 kilomètres contre 450 kilomètres pour les conductrices. Par ailleurs, sur la figure 8, on voit que le kilométrage tend à augmenter avec l'expérience de conduite. Cette évolution n'est toutefois pas linéaire. Si près de la moitié des automobilistes qui détiennent leur permis depuis au moins trois ans (86 sur 187) parcourent 20 000 kilomètres et plus, une proportion non négligeable de conducteurs moins expérimentés, en particulier de sexe masculin, déclare rouler davantage encore. En effet, parmi les 142 jeunes hommes dont l'obtention du permis remonte à moins de trois ans, 37 estiment effectuer 30 000 kilomètres annuellement. Du reste, parmi les nombreux individus qui ne savent pas évaluer leur kilométrage annuel, on compte essentiellement des automobilistes en possession de leur permis depuis moins de deux ans, des jeunes femmes et des personnes âgées de 18 et 19 ans. On peut supposer que beaucoup de ces jeunes conducteurs ne font pas encore un usage régulier de l'automobile.

FIGURE 7 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE KILOMÉTRAGE ANNUEL ET LE SEXE

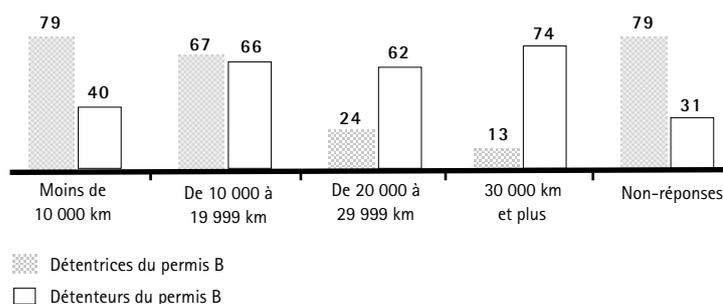
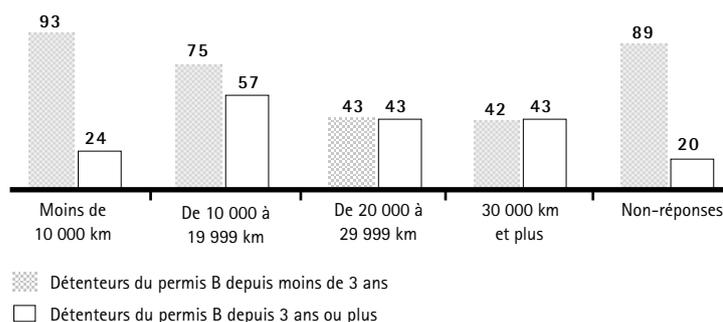


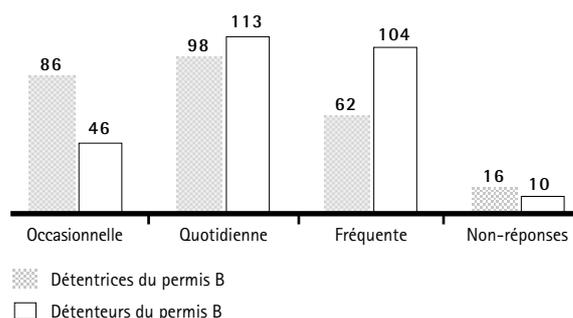
FIGURE 8 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE KILOMÉTRAGE ANNUEL ET L'ANCIENNETÉ DU PERMIS



Au regard de la longueur des trajets, les personnes ayant fait la conduite accompagnée semblent avoir des pratiques plus homogènes que les autres. Pour les trois quarts d'entre elles (157 sur 219), la distance maximale parcourue depuis qu'elles conduisent oscille entre 101 et 600 kilomètres. Ce n'est le cas que de la moitié des automobilistes passés par la formation traditionnelle (141 sur 283). En fait, la dispersion des distances maximales est plus étendue chez ces derniers, qui sont à la fois plus nombreux à effectuer des longues distances parfois supérieures à 1 000 km et à avoir une pratique limitée de la conduite, le trajet le plus lointain n'excédant pas, pour certains, 100 kilomètres.

Les mêmes corrélations se vérifient en ce qui concerne la fréquence des déplacements qui varie significativement selon le sexe (voir figure 9) et l'expérience de conduite. Les conducteurs interrogés circulent bien plus souvent que les conductrices. C'est dans des proportions similaires que les uns et les autres utilisent l'automobile quotidiennement. En revanche, les jeunes filles sont presque deux fois plus nombreuses à ne l'utiliser qu'occasionnellement, soit moins de cinq fois par semaine. Seulement 24% d'entre elles ont un usage fréquent<sup>26</sup> de l'automobile (62 sur 262), c'est-à-dire qu'elles conduisent plusieurs fois par semaine contre 38% des jeunes hommes (104 sur 273).

FIGURE 9 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LA FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE ET LE SEXE

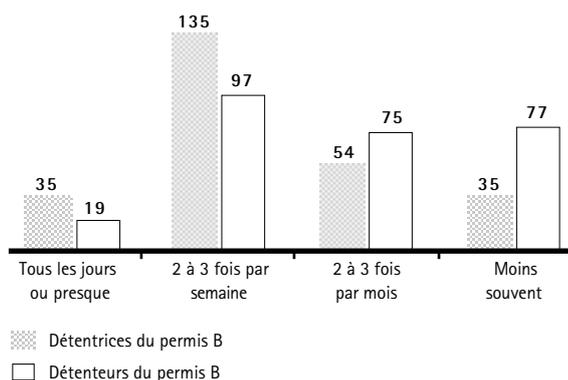


Comme pour la longueur, la fréquence des déplacements tend à augmenter avec la durée de l'expérience au volant même si cela n'exclut pas un usage intensif chez certains nouveaux conducteurs. Ainsi, 76% des automobilistes ayant leur permis depuis plus de trois ans (143 sur 187) déclarent circuler en voiture tous les jours ou presque contre 57% des détenteurs plus récents du permis (194 sur 342). Ces derniers ont plutôt tendance à se déplacer moins souvent, de quelques fois par semaine à quelques fois par mois (132 sur 342).

Enfin, la quasi-totalité des conducteurs (254 sur 273) déclare utiliser l'automobile hebdomadairement contre 82% des conductrices (214 sur 262), un peu plus enclines à en avoir une utilisation irrégulière et opportuniste. En effet, elles sont bien plus nombreuses à être régulièrement passagères comme l'atteste la figure 10. Les deux tiers d'entre elles se font conduire plusieurs fois par semaine (170 sur 262) contre seulement 42% des jeunes hommes (116 sur 273).

<sup>26</sup>. Au-delà de 14 fois par semaine, ce qui correspond à un aller et retour quotidien, on peut en effet conclure à des allées et venues fréquentes, voire très fréquentes lorsqu'elles dépassent 20 déplacements hebdomadaires.

FIGURE 10 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LA FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS COMME PASSAGER D'UNE AUTOMOBILE ET LE SEXE



Au sujet des différents moyens de transport empruntés, on remarque peu de variations à l'intérieur de notre échantillon. Seulement 5% des individus (26 sur 535) conduisent une motocyclette plusieurs fois par semaine et 4% un cyclomoteur (21 sur 535). En revanche, on note une utilisation plus fréquente du vélo (74 sur 535, soit 14%) et des transports en commun (136 sur 535, soit 25%), en particulier chez les personnes ayant fait la conduite accompagnée qui sont, rappelons-le, majoritairement scolarisées. C'est parmi les individus ayant suivi la formation traditionnelle que l'on trouve davantage de conducteurs exclusifs de l'automobile. Cet usage monomodal concerne 34% de l'ensemble des détenteurs de permis interrogé. Il s'agit principalement de jeunes hommes et de personnes actives (respectivement 123 et 128 sur 183). On remarque également la prépondérance des résidents de villages comptant moins de 2 000 habitants et de petites ou moyennes villes n'excédant pas 50 000 habitants, qui représentent 28% et 40% des conducteurs se déplaçant exclusivement en voiture (52 et 73 sur 183).

En somme, la formation par la conduite accompagnée ne semble pas accroître l'exposition à la circulation, du moins mesurée par le nombre de kilomètres, la longueur et la fréquence des trajets. L'exposition au risque apparaît donc indépendante de la formation suivie. D'ailleurs, lors des sorties dans les bars, boîtes ou lieux de spectacle, circonstances très liées à l'accidentologie des jeunes personnes, c'est l'usage de l'automobile qui prime pour 433 des 535 personnes que compte notre échantillon.

## Une formation à la conduite hétérogène

Pour terminer ce portrait de l'échantillon de l'enquête, il convient d'examiner la qualité de la formation à la conduite dont ont bénéficié les automobilistes interrogés. Cette évaluation est basée sur une série d'indices tels que le nombre d'heures de leçons délivrées en auto-école, le nombre de rendez-vous pédagogiques auquel ceux qui ont fait la conduite accompagnée ont assisté, le contenu de ces rendez-vous ainsi que la présence d'un accompagnateur lors de la dernière heure de leçon.

L'analyse de ces différents éléments d'appréciation montre les disparités de la formation à la conduite qui est dispensée en France entre, d'un côté, les conducteurs novices qui prennent la route après seulement une vingtaine de leçons et, de l'autre côté, ceux qui ont bénéficié d'un encadrement pédagogique plus soutenu et parcouru quelques milliers de kilomètres sous la surveillance d'un

accompagnateur. La formation par la conduite accompagnée elle-même n'est pas uniforme et ne recouvre pas la même réalité pour tous les apprentis automobilistes. Contrairement à ce que l'on aurait pu supposer, ces différences ne semblent pas pouvoir être expliquées par un effet de génération selon lequel la qualité de la formation aurait évolué dans le temps. Cette étude, qui s'inscrit en effet dans une perspective longitudinale dans la mesure où les personnes interrogées ont obtenu leur permis entre 1993 et 2000, montre que la variable de l'âge n'est jamais discriminante à cet égard contrairement à celle du sexe.

Le nombre de leçons reçues en auto-école varie d'un individu à l'autre selon le programme pour lequel il a opté, mais aussi selon son sexe (voir les figures 11 et 12). En général, il est délivré moins de leçons aux personnes ayant fait la conduite accompagnée. 45% d'entre elles ont bénéficié du minimum légal de 20 heures contre seulement 31% des personnes passées par la formation traditionnelle. Ces dernières représentent en revanche plus des trois quarts des apprentis conducteurs ayant reçu plus de 25 heures de leçons. Par ailleurs, à formation égale, on constate une inégalité des sexes. Par exemple, 66% des individus ayant choisi la conduite accompagnée et reçu 20 heures de leçons (69 sur 104) sont de sexe masculin alors que 65% de ceux qui ont reçu plus de 20 heures (78 sur 120) sont de sexe féminin. Dans l'ensemble, les jeunes hommes se voient délivrer en moyenne 23 heures d'enseignement à la conduite contre 25 heures pour les jeunes femmes.

FIGURE 11 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE NOMBRE D'HEURES DE LEÇON DE CONDUITE ET LA FORMATION

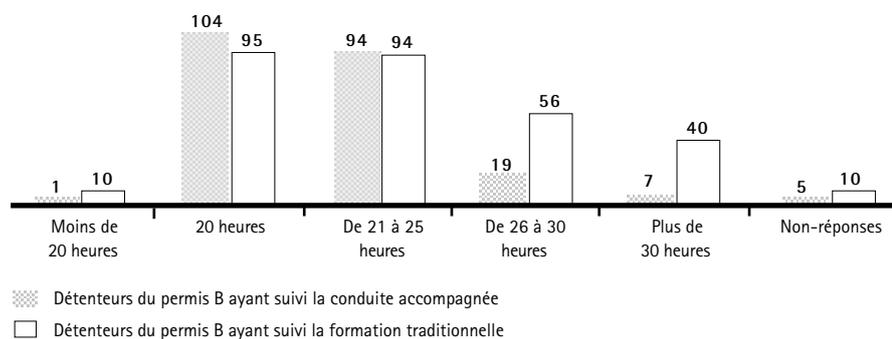
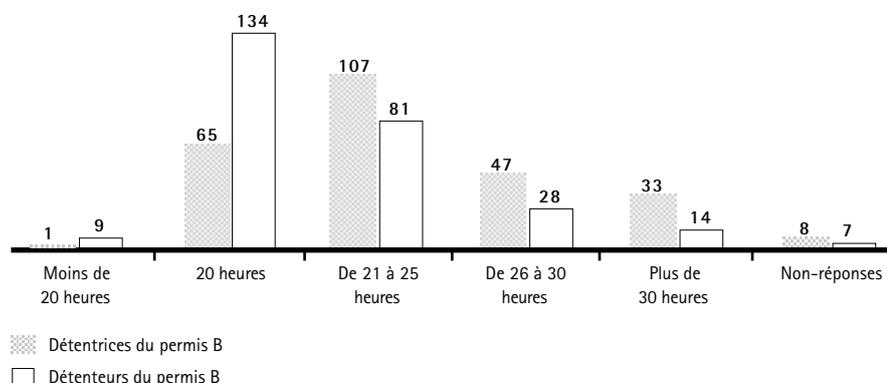


FIGURE 12 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE NOMBRE D'HEURES DE LEÇON DE CONDUITE ET LE SEXE



Plusieurs indices permettent d'apprécier la qualité du programme de formation de la conduite accompagnée. Il s'agit d'abord de l'implication d'un accompagnateur lors de la dernière leçon de

conduite, puis du nombre de rendez-vous pédagogiques suivis et, enfin, du type de rendez-vous. Le premier indice concerne la présence ou non d'un accompagnateur lors de la dernière leçon de conduite ainsi que cela est officiellement préconisé. Cette pratique paraît largement généralisée puisque 76% des automobilistes (164 sur 230) déclarent la présence de l'un de leurs accompagnateurs à ce moment crucial où le moniteur délivre des consignes afin de mener à bien l'accompagnement de l'apprenti. Le redressement de l'âge des effectifs ramène cette proportion à 71%.

Le deuxième indice pris en compte a trait au nombre de participations à des rendez-vous pédagogiques théoriques. Si près de la moitié des individus concernés ont participé à deux rendez-vous (100 sur 230, soit 46%), on en dénombre 52 qui ont assisté à un seul rendez-vous théorique ou qui n'en ont suivi aucun. Cela signifie que le programme de formation est incomplet pour près du quart des jeunes automobilistes ayant fait la conduite accompagnée. De plus, certains individus pensent avoir assisté à plus de trois rendez-vous, ce qui est rarement pratiqué par les écoles de conduite. On peut alors supposer que ces personnes confondent les rendez-vous avec les leçons consacrées à l'apprentissage du code de la route. La figure 13 expose ces différents cas de figure qui nous amènent à souligner que seulement 61% des individus ayant fait la conduite accompagnée ont participé à deux ou trois rendez-vous pédagogiques théoriques conformément à ce que prévoit le programme officiel.

FIGURE 13 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS (AAC) SELON LE NOMBRE DE RENDEZ-VOUS SUIVI

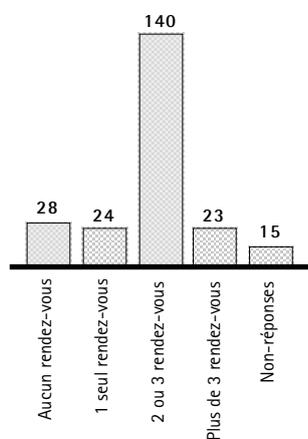
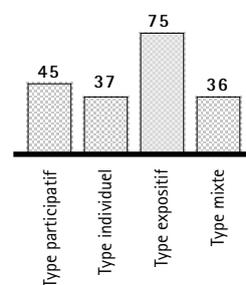


FIGURE 14 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS (AAC) SELON LE TYPE DES RENDEZ-VOUS SUIVIS



Le troisième indice de la qualité du programme suivi concerne le type de rendez-vous délivré. Les quatre types distingués sont répertoriés sur la figure 14 ci-dessus : le type participatif consiste en une discussion de groupe, le type individuel est un entretien en tête-à-tête entre un seul participant et un moniteur, le type expositif correspond à un cours magistral et le type mixte combine l'un des deux premiers modes avec le mode expositif. Si le programme de la conduite accompagnée préconise l'organisation d'une discussion entre apprentis, accompagnateurs et enseignant de la conduite sur les principaux thèmes de l'insécurité routière, ces séances se traduisent la plupart du temps par la projection de diapositives ou de films ainsi que par des exposés magistraux du moniteur. D'après les déclarations des individus concernés, 39% des rendez-vous prennent cette tournure alors que les rendez-vous à caractère participatif n'atteignent pas un quart de l'ensemble.

Enfin, l'entretien en tête-à-tête, cas de figure prévu dans le programme pour tenir compte des moyens limités de certaines écoles de conduite très petites, est pratiqué dans une moindre mesure.

Au total, seulement 88 individus sur 230 ont bénéficié d'un encadrement pédagogique adéquat, soit 38% rassemblant les automobilistes ayant suivi un rendez-vous de type participatif ou individuel ou mixte et dont l'accompagnateur était présent à la dernière leçon de conduite. Si de tels éléments d'appréciation ne permettent pas de certifier la qualité de la formation par la conduite accompagnée, ils mettent au moins en évidence l'hétérogénéité de ce programme d'apprentissage de la conduite dont notre évaluation doit tenir compte. De surcroît, les expériences de conduite varient sans doute considérablement entre les apprentis n'ayant pas parcouru le minimum de kilomètres réglementaire (22 sur 230, soit 10%), ceux qui ont effectué le kilométrage requis jusqu'à 4 000 kilomètres (97 sur 230, soit 42%) et, enfin, ceux qui ont circulé sur de plus longues distances, avoisinant même parfois 10 000 kilomètres (96 sur 230, soit 42%).

Cet échantillon relativement important compte tenu de la population concernée par l'étude, comporte donc des sous-populations aux effectifs suffisants pour pouvoir vérifier les effets du mode d'accès au permis sur l'accidentologie, les pratiques adoptées au volant et les représentations des dangers sur la route. De plus, la disponibilité de données concernant une population plus homogène d'étudiants québécois <sup>27</sup> nous permettra de comparer l'apport de l'approche française de la formation à la conduite avec un dispositif faisant largement l'économie d'un suivi pédagogique, mais s'appuyant plutôt sur des restrictions réglementaires.

## Données accidentologiques

Parmi les 535 individus interrogés dans le Grand Sud-Ouest, on dénombre 57 accidentés corporels de la circulation représentant 11% de l'échantillon. Quatre des accidents répertoriés ont entraîné le décès d'un ou plusieurs occupants du véhicule. Comme on pouvait s'en douter, l'accidentologie matérielle a une autre ampleur et concerne 43% des jeunes automobilistes interrogés. On comptabilise en effet 228 personnes déclarant avoir été impliquées au moins une fois dans un accident matériel de la circulation. Une part non négligeable d'entre elles en ont expérimenté plusieurs (92 sur 228, soit 40%). De plus, l'examen de leur expérience en tant que passager montre que près de la moitié des enquêtés ont vécu un accident, quelle que soit la nature des dommages (264 sur 535, soit 49%). Ainsi, au total, 73% des personnes interrogées âgées de 18 à 25 ans ont vécu un accident de la route (389 sur 535) à la place du conducteur ou du passager d'un véhicule ou comme piéton. Cet indicateur révèle la familiarité et peut-être même la banalité qui entourent cet événement.

Toutefois, le bilan que nous dressons s'intéressera exclusivement à l'accidentologie des conducteurs afin d'en examiner les facteurs et les particularités. De plus, il fait l'économie de toute considération concernant la responsabilité légale des accidentés. Ce bilan porte donc sur les 251

---

27. Ces données seront alors comparées avec les réponses fournies par la sous-population d'étudiants français du même âge.

individus qui ont eu un accident corporel ou matériel essentiellement au volant d'une automobile, représentant 47% de l'échantillon.

## Les variations de la fréquence d'accident

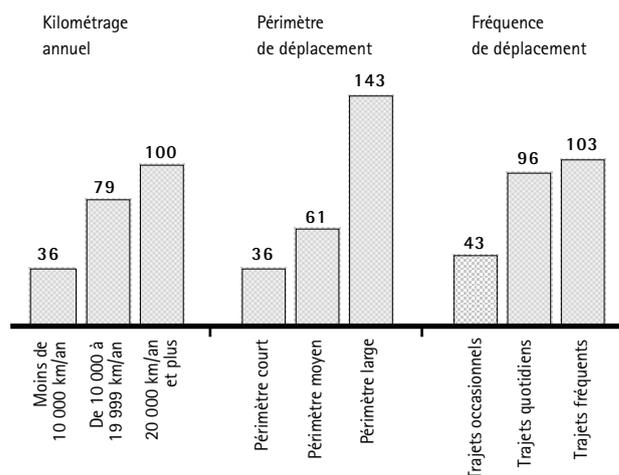
Les données accidentologiques rassemblées montrent que la formation à la conduite n'a quasiment pas d'incidence ni sur la fréquence des accidents ni sur leurs caractéristiques. D'après le tableau 5, le nombre d'accidents attribuables aux conducteurs ayant suivi l'une ou l'autre des formations est similaire. Les automobilistes ayant fait la conduite accompagnée représentent 42% des impliqués dans un accident qu'elle que soit sa gravité, ce qui correspond à leur poids dans l'échantillon qui s'élève à 43%.

	Conduite accompagnée		Formation traditionnelle		TOTAL	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Impliqués dans un accident corporel	24	42	33	58	57	100
Impliqués dans un accident matériel	95	42	133	58	228	100
Impliqués dans un accident corporel et un accident matériel	105	42	146	58	251	100

Si la différence est nulle au regard de l'accidentologie corporelle, elle est plus sensible sur le plan de l'accidentologie matérielle. Sur l'ensemble des 230 individus inscrits à l'AAC, 95 ont été impliqués dans un accident matériel (soit 41%) tandis que c'est le cas de 44% des individus ayant suivi le programme traditionnel (133 sur 305). Toutefois, ce bénéfice paraît trop faible pour être mis en avant, d'autant que les personnes inscrites en formation traditionnelle, rassemblant les conducteurs les plus âgés, sont apparues particulièrement exposées à la circulation. Par ailleurs, il est intéressant de remarquer que les automobilistes passés par la conduite accompagnée ont été accidentés surtout au cours des deux premières années suivant l'obtention du permis alors que les accidents vécus par les autres automobilistes s'étalent de manière uniforme principalement sur les quatre premières années. Cependant, trop peu d'enquêtés ont fourni de précisions quant à la survenue de l'accident pour pouvoir tirer des conclusions à ce sujet.

Comme bon nombre d'analyses l'ont déjà montré, le risque d'accident s'accroît avec l'exposition à la circulation. Notre enquête permet également de vérifier cette corrélation très significative indépendamment des indicateurs retenus, qui sont exposés sur la figure 15. Si 30% des personnes parcourant moins de 10 000 kilomètres par an ont eu un accident (36 sur 119), cette proportion atteint 58% pour celles dont le kilométrage est supérieur (179 sur 306). D'après la figure 15, le risque d'accident s'accroît également à mesure que les trajets s'allongent : 60% des accidentés circulent de façon habituelle autour d'un large périmètre. De même, plus la fréquence des trajets augmente et plus la proportion de victimes s'élève, passant de 33% pour les usagers occasionnels à 45% pour les usagers quotidiens jusqu'à 62% pour les plus assidus.

FIGURE 15 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS ACCIDENTÉS SELON LE KILOMÉTRAGE ANNUEL, LA LONGUEUR ET LA FRÉQUENCE DES TRAJETS



On observe également une sur-représentation des jeunes hommes parmi les personnes accidentées : 150 conducteurs ont eu un accident contre 101 conductrices alors qu'ils appartiennent à des groupes aux effectifs similaires. Aussi, 60% des accidentés sont de sexe masculin. Leur part atteint même 75% en considérant uniquement les accidents corporels. Les accidents matériels concernent donc les jeunes automobilistes indépendamment de leur sexe, mais les accidents les plus graves sont principalement attribuables aux jeunes hommes.

La relation significative établie entre l'adoption de certaines pratiques à risque et le fait d'avoir un accident n'est pas non plus une surprise. La conduite en état d'ébriété est étroitement liée à l'implication accidentelle. Les personnes déclarant avoir pris ce risque au cours des deux mois précédant l'enquête représentent 58% des conducteurs accidentés ayant renseigné cette question (134 sur 233). De même, une large majorité d'individus signalant parfois ou souvent brûler un feu rouge a déjà été impliquée dans un accident (39 sur 64). Il est également significatif que 55% des individus auxquels il arrive parfois ou souvent d'accélérer à l'approche d'un feu de circulation aient eu un accident (136 sur 250) contre 40% de ceux qui ne le font que rarement (114 sur 250). La conduite en continue pendant plus de deux heures est aussi associée à la fréquence d'accidents dans des proportions voisines. Par ailleurs, les automobilistes incitant fréquemment leurs passagers à attacher leur ceinture à l'arrière sont beaucoup moins impliqués dans les accidents (132 sur 213, soit 62% qui n'ont jamais eu d'accident). À l'inverse, sur les 162 individus qui ne le font jamais, 87 ont eu un accident, soit 54%. Au regard de ces résultats, on pourrait voir dans une telle pratique le symptôme d'une attitude plus largement prudente envers l'usage de l'automobile.

## Les caractéristiques des accidents

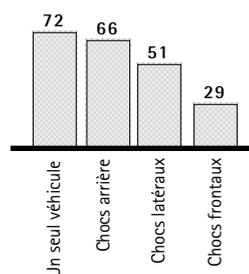
Parmi les 251 conducteurs accidentés, 218 ont décrit les circonstances dans lesquelles a eu lieu leur sinistre le plus récent. La plupart des accidents répertoriés ont impliqué deux véhicules et se sont déroulés en plein jour dans une zone urbaine et sur une chaussée sèche. Au regard de ces caractéristiques, aucune différence n'apparaît selon la formation à la conduite suivie. Les individus ayant fait la conduite accompagnée sont autant impliqués que les autres dans les 59 accidents qui se

sont produits sur une chaussée glissante que dans les 90 accidents qui se sont déroulés la nuit ou à des moments où la luminosité est faible. Ces circonstances ont concerné respectivement 27% et 41% des accidents pour lesquels nous disposons de ces renseignements.

### Les types d'accidents

La figure 16 précise les différents types d'accidents que les automobilistes interrogés ont signalés. On peut constater la prépondérance des chocs arrière ainsi que des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule.

FIGURE 16 : RÉPARTITION DES INDIVIDUS ACCIDENTÉS SELON LE TYPE D'ACCIDENTS



Répertoriés selon cette typologie, les accidents les plus nombreux n'ont impliqué qu'un seul véhicule. Ils concernent 72 des 218 sinistres décrits, soit 33%. Si certains d'entre eux résultent de collisions ou d'éraflures avec le mobilier urbain ou tout autre obstacle, la plupart de ces sinistres se sont traduits par une sortie de route. Les 60 conducteurs ayant quitté la route sans qu'aucun autre véhicule ne soit percuté représentent plus du quart de ceux qui ont décrit leur dernier accident. On dénombre parmi eux 47 automobilistes de sexe masculin. Ces pertes de contrôle sont intervenues dans leur grande majorité la nuit ou au crépuscule et avec un seul occupant à bord du véhicule. La moitié est intervenue sur une chaussée glissante et plus de la moitié sur le réseau secondaire de la voirie (routes départementales ou communales). Si la fréquence maximale d'accidents est observée le samedi et le dimanche, ils se produisent indifféremment les autres jours de la semaine.

### Les causes d'accidents

D'une manière générale, les explications que les personnes donnent de leur accident ont trait en premier lieu à l'inattention ou à la distraction du conducteur. Le plus souvent, elles incriminent leur propre défaut d'attention. Viennent ensuite, généralement de façon exclusive, la vitesse excessive et l'état altéré du conducteur. Puis sont invoqués dans une moindre mesure, les infractions, l'état de la chaussée, le manque de visibilité et le comportement brusque ou inattendu d'un autre conducteur. Les personnes ayant fait la conduite accompagnée mettent plus fréquemment en avant la vitesse pour expliquer l'accident dans lequel elles ont été impliquées. C'est le cas de 33 automobilistes parmi les 90 qui ont suivi cette formation et décrit leur dernier accident. Les problèmes de vitesse ne sont mentionnés que par 21% des conducteurs ayant opté pour le programme traditionnel (27 sur 128). Ces derniers privilégient davantage l'explication fondée sur l'infraction. Aussi intéressante que soit cette observation, il est difficile de l'interpréter. En effet, doit-on en conclure que les automobilistes passés par la conduite accompagnée pratiquent des vitesses plus élevées ou bien qu'ils ont davantage connaissance du rôle que peut jouer la vitesse dans les accidents ?

Les causes d'accidents rapportées sont, bien sûr, fonction du type d'accident. D'après les précisions fournies par les enquêtés, les accidents ayant impliqué un seul véhicule résultent quasi-exclusivement soit de l'état de la chaussée rendue glissante par la pluie, le verglas ou une flaque d'huile, soit d'une défaillance du conducteur dont les capacités ont été altérées par l'alcool, la fatigue ou, plus rarement il est vrai, par une nervosité excessive. Les conducteurs qui sont sortis seuls de la route tendent plus que les autres à expliquer leur perte de contrôle par l'affaiblissement de leurs capacités dû à l'alcool ou à la fatigue ainsi que par la vitesse pratiquée ou un manque d'adhérence de la chaussée. En revanche, ce sont surtout la distraction du conducteur et les violations du code de la route qui sont avancées pour expliquer les collisions avec un autre véhicule. À ces explications s'ajoute parfois le manque de visibilité ou le comportement inattendu d'un usager. L'inattention du conducteur est en particulier invoquée à propos des chocs arrière alors que les infractions (notamment le refus de priorité) sont signalées au sujet des collisions frontales et surtout latérales.

Ce bilan confirme diverses relations déjà établies dans le domaine de la sécurité routière entre le risque d'accident, la présence sur les routes et la façon de s'y comporter. Il met aussi au jour le bénéfice nul de la conduite accompagnée en matière d'accidentologie. Toutefois, il convient de ne pas se tromper sur le sens à donner à ce constat. D'abord, la conduite accompagnée ne pourra pas être efficacement évaluée tant que subsisteront les disparités que nous avons mises en évidence au sein de son programme. Ensuite, les bénéfices d'une formation à la conduite s'appuyant sur une phase d'accompagnement sont peut-être à rechercher ailleurs que dans l'accidentologie. Enfin, la survenue d'un accident peut difficilement être ramenée, sinon de façon simplificatrice, aux seules lacunes du conducteur. Aussi, les carences de la formation qui est centrée sur cet aspect ne peuvent être seules en cause.

## L'accidentologie comparée des étudiants québécois et français

La comparaison de quelques données recueillies auprès d'un échantillon restreint d'étudiants québécois et français laisse entrevoir une fréquence de sinistres comparable d'un territoire à l'autre. Néanmoins, ces sinistres ne se produisent pas tout à fait dans les mêmes configurations. Les particularités relevées semblent davantage tenir à la spécificité des conditions de circulation qu'à celle du mode d'accès au permis.

### **Des fréquences d'accident similaires**

C'est dans des proportions similaires que les étudiants français et québécois ayant participé à cette enquête ont été impliqués dans un accident de la circulation que ce soit à titre de conducteur ou de passager. Dans un pays comme dans l'autre, l'accident (essentiellement matériel) concerne environ la moitié des individus. Plus précisément, 114 personnes parmi les 247 résidant au Québec ont eu un accident au volant d'une automobile. Cela concerne 99 personnes sur les 216 composant la sous-population d'étudiants interrogée dans le Sud-Ouest de la France.

Pourtant, ces derniers sont sensiblement moins exposés à la circulation. En effet, seulement 18% d'entre eux parcourent au moins 20 000 kilomètres par an (39 sur 216) alors que c'est le cas de 31% des personnes conduisant une automobile au Québec (66 sur 211). Parmi celles-ci, on note une proportion non négligeable d'individus (15%) qui n'utilisaient pas de voiture au moment de l'enquête. Néanmoins, la comparaison du kilométrage annuel moyen est éloquent : il s'établit à 15 100 kilomètres pour les étudiants québécois et à 13 300 kilomètres pour les étudiants français. La plus longue distance parcourue est en moyenne moins élevée chez ces derniers parmi lesquels on compte un peu plus de conducteurs occasionnels. Ainsi, quel que soit l'indicateur retenu, la population interrogée au Québec fait preuve d'une mobilité plus importante, ce qui mènerait à conclure à un meilleur bilan accidentologique. Cette hypothèse est d'autant plus tangible que cette population se compose de conducteurs détenant leur permis depuis plus longtemps puisqu'il peut y être obtenu dès 16 ans.

### **Des types d'accidents différents**

Comme dans le Sud-Ouest, les accidents survenus au Québec ont principalement eu lieu de jour dans une agglomération. On remarque toutefois que les accidents qui se sont produits de nuit ou dans la pénombre sont un peu plus nombreux parmi les accidentés au Québec. 36% d'entre eux (41 sur 114) ont déclaré leur implication dans un accident survenu dans ces conditions de faible luminosité. La principale différence tient aux circonstances de ces accidents qui interviennent sur une chaussée glissante beaucoup plus fréquemment au Québec que dans le Sud-Ouest. Ainsi, 46 étudiants québécois ont eu un accident sur une chaussée glacée, enneigée ou mouillée contre 18 étudiants français, représentant respectivement 40% et 20% des deux échantillons. Les conditions hivernales auxquelles font face les automobilistes résidant au Québec marquent bien évidemment leur accidentologie.

Il est intéressant de souligner que, au Québec, les collisions latérales sont aussi nombreuses que les chocs arrière. Sur 114 conducteurs accidentés, on dénombre 20 chocs frontaux, 33 chocs arrière, 34 collisions latérales et 27 accidents n'ayant impliqué qu'un seul véhicule. Par contre, les chocs arrière constituent les sinistres les plus fréquents dans la sous-population d'étudiants français, suivis des accidents impliquant un seul véhicule. Parmi les 90 étudiants français accidentés au volant d'une automobile, 32 ont heurté l'arrière d'un véhicule ou se sont faits percuter par l'arrière. Il n'est donc pas surprenant que ces derniers invoquent largement la distraction du conducteur pour expliquer l'accident dans lequel ils ont été impliqués (27 sur 90). C'est dans une moindre mesure qu'est désigné l'état du conducteur affaibli par la consommation d'alcool ou la fatigue (16 sur 90). Quant aux accidentés québécois, ils mentionnent dans des proportions identiques le défaut d'attention du conducteur (24 sur 114) et le manque d'adhérence de la chaussée (24 sur 114). Quelques-uns estiment tout de même que leur accident résulte de l'insuffisance de leur expérience au volant au moment de sa survenue (10 sur 114), explication qui n'est quasiment pas suggérée par les conducteurs accidentés de la sous-population française.

## Pratiques risquées et sécuritaires

Afin d'évaluer l'occurrence de certaines pratiques et, plus largement, l'attitude générale à l'égard du risque routier, il a été demandé aux individus résidant dans le Grand Sud-Ouest et au Québec d'identifier les conduites qu'ils adoptent habituellement face à une série de situations. Ces situations sont liées à des conditions de circulation ou réfèrent à la vitesse, à la fatigue et à la consommation d'alcool au volant.

Le mode d'accès à la conduite ne paraît avoir que peu d'influence sur l'adoption de comportements routiers aussi bien risqués que sécuritaires. Ils différencieraient plutôt en fonction du sexe du conducteur, de l'ancienneté de son permis et, bien sûr, de son exposition à la circulation. Ainsi, les automobilistes les plus jeunes incitent davantage leurs passagers arrière au port de la ceinture. Les jeunes femmes adoptent plus fréquemment des comportements sécuritaires, tels que ralentir sous la pluie, mais ne se différencient guère des jeunes hommes vis-à-vis de la prise de risques, à l'exception toutefois des comportements relatifs à la consommation d'alcool. C'est également sur ce dernier point ainsi que sur l'application de certaines règles de sécurité que se distinguent les étudiants québécois.

### Le renoncement à la conduite comme signe de prudence

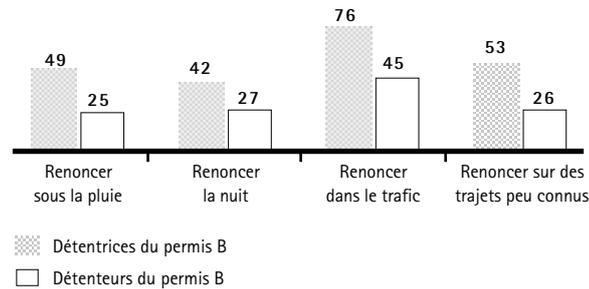
Concernant les stratégies de limitation des risques, la façon d'accéder à la conduite ne semble pas départager les enquêtés. On n'observe pas non plus de différences entre les automobilistes français et québécois. Dans l'ensemble, les situations proposées suscitent peu de craintes.

Plus précisément dans le Sud-Ouest, 23% des individus seulement (121 sur 535) déclarent renoncer parfois ou souvent à conduire dans le trafic. Cette proportion oscille entre 13% et 15% à propos des trajets peu familiers (79 sur 535), de la conduite sous la pluie (74 sur 535) et de la conduite de nuit (69 sur 535). Seule la densité de la circulation dissuade proportionnellement davantage les individus qui ont fait la conduite accompagnée. Rappelons qu'une bonne partie d'entre eux étudie dans des grandes villes et opte plus volontiers pour des moyens de transport alternatifs. Ce renoncement à la voiture pourrait donc plutôt découler de la gêne due aux embouteillages que de la crainte d'un accident. Malgré l'homogénéité des réponses à ce sujet, les automobilistes ayant suivi la formation traditionnelle tendent sensiblement plus que les autres à adopter des comportements plus prudents lors des trajets peu connus, effectués de nuit ou sous la pluie. Ces corrélations sont cependant peu significatives et traduisent peut-être une moindre familiarité de ces derniers dans de telles situations de conduite.

En fait, ce sont pour l'essentiel les automobilistes novices, détenteurs du permis depuis moins de trois ans, qui peuvent être amenés à ne pas conduire quand les conditions de circulation sont difficiles. Par ailleurs, comme le montre la figure 17, les jeunes filles font davantage preuve de prudence ou d'inquiétudes, quelle que soit la situation considérée. 80% à 90% des jeunes hommes ne s'abstiennent qu'exceptionnellement de rouler sous la pluie ou la nuit de même que sur des

itinéraires peu connus ou encombrés. Donc, globalement, ces diverses situations de circulation qui peuvent pourtant s'avérer difficiles ne paraissent pas susciter de comportements préventifs.

FIGURE 17 : INDIVIDUS RENONÇANT PARFOIS OU SOUVENT À CONDUIRE DANS CERTAINES SITUATIONS SELON LE SEXE



## Des attitudes sécuritaires distinctes

La comparaison entre automobilistes résidant dans le Sud-Ouest de la France et au Québec révèle des pratiques sécuritaires assez différenciées d'un pays à l'autre. Par exemple, les étudiants québécois interrogés paraissent moins enclins à adapter leur vitesse lorsqu'il pleut. Seulement 53% d'entre eux indiquent ralentir fréquemment leur allure sous la pluie (131 sur 247) alors que c'est le cas pour 72% des étudiants français (156 sur 216). De même, à peine 21% des étudiants québécois utilisent leurs feux de détresse (53 sur 247) ; un tiers d'entre eux déclare même ne jamais les actionner. Il n'est toutefois pas exclu que les occasions nécessitant cet avertissement ne se présentent pas de la même façon au Québec qu'en France.

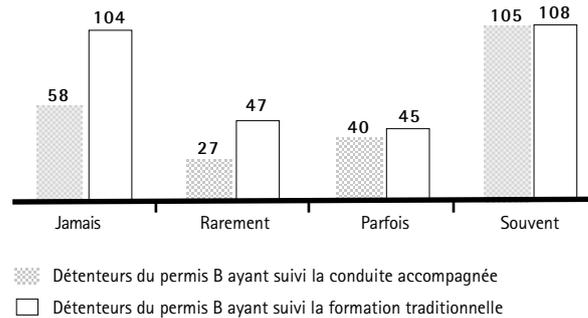
D'une manière générale dans le Sud-Ouest, ces mesures de sécurité paraissent largement appliquées. Une infime minorité d'individus, de l'ordre de 3% à 6%, indique ne jamais procéder ni à l'une ni à l'autre de ces mesures. L'avertissement d'un danger grâce aux feux de détresse est une pratique courante chez près de la moitié des automobilistes (266 sur 535), en particulier chez les plus expérimentés de l'échantillon. Quasiment tous les individus âgés de 24 et 25 ans (70 sur 78) déclarent signaler ainsi un problème sur les routes. Cela traduit probablement la diversité des situations conflictuelles rencontrées au fil des années d'expériences de conduite. De même, les deux tiers des individus (361 sur 535) disent réduire leur vitesse lorsqu'il pleut. Ce comportement est rapporté par la quasi-totalité des jeunes femmes (246 sur 262) alors que ceux qui ne ralentissent jamais, sinon rarement, sous la pluie sont principalement les conducteurs les moins expérimentés.

Le port de la ceinture à l'arrière est loin de constituer une pratique généralisée parmi les automobilistes du Sud-Ouest contrairement à ceux qui ont été interrogés au Québec. Parmi cette population de 247 étudiants, 150 affirment inciter souvent leurs passagers arrière à porter leur ceinture. Leur proportion qui s'élève donc à 61% est à mettre en parallèle avec celle des étudiants français du même âge qui n'atteint que 38%. Elle s'établit d'ailleurs à 40% pour l'ensemble de l'échantillon français. En effet, seuls 213 individus sur les 535 interrogés dans le Sud-Ouest déclarent rappeler souvent cette obligation à leurs passagers et 162 ne le font jamais, soit 30%. Certes, cela peut signifier que ces derniers ont déjà bouclé leur ceinture ou bien que certains ne

transportent des passagers qu'en de rares occasions. On remarque que ce sont en majorité les jeunes femmes qui souscrivent à cette pratique.

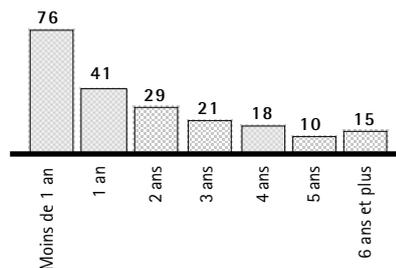
Comme l'expose la figure 18, les individus ayant fait la conduite accompagnée se démarquent significativement des autres sur ce point. Ils sont 63% à déclarer obliger leurs passagers arrière à mettre leur ceinture de sécurité (145 sur 230) contre seulement la moitié des individus ayant suivi la formation traditionnelle (153 sur 305). Cette attitude témoigne peut-être d'une culture moins développée chez ces derniers en matière de sécurité routière.

FIGURE 18 : INDIVIDUS INCITANT AU PORT DE LA CEINTURE À L'ARRIÈRE SELON LA FORMATION À LA CONDUITE



Bien que le redressement de ces données selon l'âge ne modifie pas la tendance observée, il existe un indéniable effet de génération. En effet, 59% des personnes ayant obtenu leur permis depuis moins de trois ans (201 sur 342) se rangent au principe de la ceinture à l'arrière contre 50% des conducteurs plus anciens (94 sur 187 ayant leur permis depuis au moins trois ans). On voit sur la figure 19 que cette pratique décroît à mesure qu'augmente l'ancienneté du permis. C'est donc parmi les plus jeunes automobilistes que se manifeste ce comportement sécuritaire : 47% de ceux qui le signalent sont âgés de 18 et 19 ans (99 sur 210).

FIGURE 19 : INDIVIDUS INCITANT SOUVENT AU PORT DE LA CEINTURE À L'ARRIÈRE SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS



## Des prises de risque communes

Sur le plan des pratiques à risque également, peu de différences apparaissent selon le type de formation reçu (voir le tableau 6). Un large consensus se dégage au sujet du non-respect du feu rouge qui apparaît à la plupart comme un interdit fort. Ainsi, seuls 12% des individus déclarent parfois ou souvent brûler un feu rouge. Cet interdit semble encore plus important à respecter au Québec (voir le tableau 7).

	Conduite accompagnée			Formation traditionnelle		
	Pratiqué	Non pratiqué	TOTAL	Pratiqué	Non pratiqué	TOTAL
<b>Brûler un feu rouge</b>	30	198	228	34	269	303
<b>Accélérer à l'approche d'un feu de circulation</b>	116	114	230	131	172	303
<b>Circuler dans une agglomération à plus de 50 km/h</b>	156	73	229	183	121	304
<b>Conduire plus de deux heures sans s'arrêter</b>	101	129	230	150	153	303

	Étudiants français			Étudiants québécois		
	Pratiqué	Non pratiqué	TOTAL	Pratiqué	Non pratiqué	TOTAL
<b>Brûler un feu rouge</b>	28	185	213	22	214	236
<b>Accélérer à l'approche d'un feu de circulation</b>	113	103	216	163	75	238
<b>Circuler dans une agglomération à plus de 50 km/h</b>	152	63	215	178	59	237
<b>Conduire plus de deux heures sans s'arrêter</b>	86	130	216	117	121	238

Par contre, il arrive fréquemment à 46% des personnes interrogées d'accélérer à l'approche d'un feu de circulation. On observe cette tendance en particulier chez les personnes circulant dans des villes d'au moins 50 000 habitants. D'ailleurs, les automobilistes québécois interrogés, qui évoluent dans un milieu très urbanisé, signalent cette pratique pour les deux tiers d'entre eux. Les personnes ayant fait la conduite accompagnée sont légèrement sur-représentées parmi les individus déclarant accélérer à l'approche d'un feu de circulation. Cette tendance est également observable en ce qui a trait au dépassement de la limitation de vitesse en agglomération pratiqué par 68% des individus ayant suivi ce programme de formation contre 60% de ceux qui ont opté pour le programme traditionnel.

Le dépassement de la vitesse réglementaire en ville est une pratique largement répandue autant au Québec que dans le Sud-Ouest. Sur ce territoire, elle concerne 64% des individus interrogés. Ce comportement semble néanmoins lié à la durée de l'expérience de conduite. En effet, un peu plus des deux tiers des automobilistes détenant leur permis depuis moins de trois ans (231 sur 342) circulent parfois ou souvent en agglomération au-delà de 50 kilomètres à l'heure. C'est particulièrement le cas des individus âgés de 20 et 21 ans dont 71% déclarent ne pas respecter cette limitation de vitesse contre 47% des individus âgés de 24 et 25 ans. Ce type d'infraction ne serait donc pas commis par les tous nouveaux conducteurs, mais plutôt par ceux qui ont déjà deux ou trois années d'expérience. Du reste, cette pratique semble ensuite s'atténuer au-delà de 21 ans.

La conduite dans un état de fatigue important touche une grande partie des automobilistes interrogés qui sont 47% à reconnaître conduire parfois ou souvent plus de deux heures d'affilée, dépassant de la sorte les consignes de sécurité en matière de durée de conduite. Cette fois, ce sont les automobilistes qui ont suivi la formation traditionnelle qui semblent davantage exposés au risque de la fatigue au volant. Cette pratique est également familière à 61% des jeunes hommes (153 sur 251). Surtout, ce risque concerne les détenteurs de permis depuis au moins trois ans dont 63% confient se trouver fréquemment dans cette situation. Ces personnes sont donc âgées de 21 à 25 ans. En outre, ce risque est d'autant plus important que les personnes parcourent de nombreux kilomètres

et effectuent de fréquents trajets. À l'inverse, la grande majorité des automobilistes qui parcourent moins de 10 000 kilomètres annuellement signale ne pas conduire aussi longtemps sans marquer de pause (79 sur 119). Les figures 20 et 21 illustrent la corrélation très significative que le non-respect de cette consigne de sécurité a, d'une part, avec l'ancienneté du permis et, d'autre part, avec l'exposition à la circulation.

FIGURE 20 : INDIVIDUS CONDUISANT PLUS DE DEUX HEURES SANS S'ARRÊTER SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS

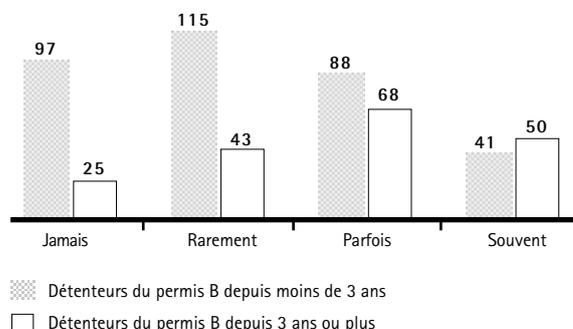
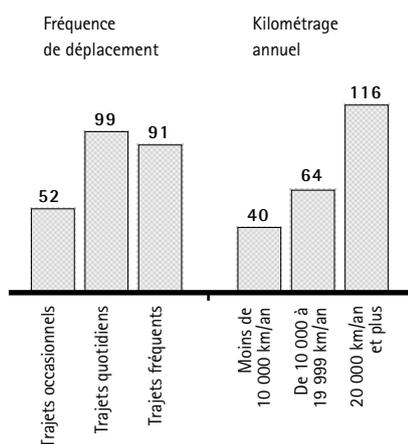


FIGURE 21 : INDIVIDUS CONDUISANT SOUVENT OU PARFOIS PLUS DE DEUX HEURES SANS S'ARRÊTER SELON L'EXPOSITION À LA CIRCULATION



Enfin, en matière de consommation d'alcool associée à la conduite automobile, les comportements sont peu différenciés. Interrogés sur leurs pratiques au cours des deux derniers mois précédant l'enquête, seulement 7% des individus (39 sur 535) ont signalé avoir utilisé un alcootest avant de prendre la décision de conduire. Or, dans le même temps, 44% (233 sur 535) ont indiqué avoir conduit avec une alcoolémie correspondant à plus de deux verres de boissons alcoolisées. Toutefois, contrairement à l'utilisation de l'alcootest, la pratique du conducteur désigné lors des soirées apparaît largement diffusée chez les jeunes automobilistes interrogés (319 sur 535, soit 60%). Les jeunes hommes sont nettement sur-exposés à ce risque que présente la consommation d'alcool associée à l'usage de l'automobile. Ils représentent en effet 55% des individus déclarant avoir été passagers d'un conducteur ayant dépassé le taux réglementaire (149 sur 270). Surtout, 69% des personnes confiant avoir conduit dans ces conditions sont de sexe masculin (160 sur 233). Il est également important de noter que les résidents d'agglomérations de moins de 50 000 habitants représentent 73% de ces automobilistes ayant récemment conduit en état d'ébriété (153 sur 210).

Sur ce plan, les étudiants québécois se différencient sensiblement de leurs homologues français : la pratique du conducteur désigné semble un peu plus répandue et beaucoup moins d'automobilistes déclarent avoir récemment conduit après avoir consommé plus de deux verres d'alcool. C'est le cas pour seulement 29% d'entre eux (71 sur 247) contre 40% pour les étudiants français (87 sur 216). On note donc un comportement dans l'ensemble plus prudent chez les jeunes personnes interrogées au Québec en matière d'alcool au volant qui n'est certainement pas sans relation avec la répression qui y sévit à cet égard.

Globalement, la description de certaines pratiques des jeunes automobilistes donne peu d'éléments de satisfaction. La formation à la conduite semble n'avoir qu'une incidence éparse sur l'adoption de comportements moins risqués. En outre, la similarité des réponses fournies par les étudiants français et québécois, qui sont peu suivis pédagogiquement lors de leur formation à la conduite, invite à se demander si la diffusion de pratiques sécuritaires ne passe pas davantage par le biais des campagnes de prévention publiques que par celui des programmes de formation spécifiques. Les résultats de notre enquête laissent ainsi entrevoir plusieurs pistes pour la prévention des risques routiers, concernant en particulier les vitesses pratiquées en ville, le port de la ceinture à l'arrière, la conduite en état d'ébriété ou de fatigue importante.



# Perceptions du risque routier

Cette section tente d'identifier les diverses facettes que le risque routier recouvre chez les jeunes conducteurs, identification indispensable à la mise en œuvre de mesures préventives efficaces. Des inconforts aux accidents, l'insécurité routière paraît multiple. L'accidentologie corporelle relevée par les bilans officiels ne constitue qu'une partie des problèmes rencontrés sur les routes. Notre analyse est ici pour l'essentiel fondée sur des entretiens effectués auprès de jeunes automobilistes dont nous présentons au préalable quelques caractéristiques sociodémographiques et liées à leur usage de l'automobile. Les réponses à certaines questions du questionnaire seront également traitées dans la mesure où elles permettent de vérifier, d'étayer ou de prolonger des hypothèses émergeant de l'analyse des entretiens.

## Portrait des personnes rencontrées

### Les caractéristiques sociodémographiques

Des discours sur l'insécurité routière ont été recueillis auprès de 53 jeunes conducteurs âgés de 16 à 25 ans qui nous ont accordé un entretien approfondi au cours de l'année 2000. Le tableau 8 ci-dessous présente leur répartition par sexe et par âge.

	Féminin	Masculin	TOTAL
Moins de 18 ans	7	7	14
De 18 à 19 ans	13	6	19
De 20 à 21 ans	6	4	10
De 22 à 23 ans	3	4	7
24 ans et plus	2	1	3
TOTAL	31	22	53

Au moment de l'étude, 25 personnes résidaient dans l'une des trois régions du Grand Sud-Ouest (principalement en Midi-Pyrénées) et 28 dans plusieurs régions de la province canadienne du Québec (Montérégie, Montréal, Lanaudière et Mauricie). Nous avons interrogé des automobilistes amenés à se déplacer dans des zones différentes (urbaines, semi-urbaines, rurales) afin que plusieurs conditions de circulation soient représentées. La moitié des jeunes conducteurs interrogés en France réside en milieu à dominante rurale, l'autre moitié habite en milieu urbain. Les lieux de résidence des 28 jeunes personnes rencontrées au Québec se répartissent de manière égale en trois catégories de villes : moins de 20 000 habitants, de 20 000 à 49 999 habitants et 50 000 habitants et plus.

La grande majorité des personnes rencontrées était scolarisée au moment de l'étude ; 25 suivaient des études supérieures et 22 étaient élèves de lycée ou de Cegep (établissement d'enseignement québécois pré-universitaire). Plus précisément, on compte 37 personnes

exclusivement étudiantes, 10 personnes poursuivant des études tout en occupant un emploi et six exerçant une activité professionnelle.

## Les indicateurs de l'expérience de conduite

L'analyse des témoignages recueillis impose également de connaître les expériences de la route des personnes rencontrées. Un ensemble d'indicateurs nous permettra de vérifier si l'exposition à la circulation a une quelconque incidence sur l'apparition de problèmes sur les routes de même que sur les discours tenus à l'égard de leurs dangers et difficultés.

### La durée de conduite et l'importance du kilométrage

Parmi les personnes rencontrées, la majorité avait leur permis depuis moins de deux ans. On compte également neuf personnes encore en apprentissage avec un accompagnateur. Aussi, on prendra en considération l'ensemble de l'expérience de conduite qui additionne, lorsqu'il y a lieu, la durée de l'apprentissage et l'ancienneté du permis. La durée d'utilisation pour les apprentis québécois doit prendre en compte la date à laquelle a été obtenu le permis d'apprenti. Avant 1997, la période d'apprentissage est de trois mois et elle s'étend à huit mois après 1997. La situation est plus contrastée pour les jeunes français chez lesquels cette période peut varier considérablement et se prolonger jusqu'à plus de deux ans pour ceux qui ont opté pour la conduite accompagnée. Sur les 25 automobilistes français rencontrés, 14 ont fait la conduite accompagnée.

Le kilométrage parcouru annuellement contribue à spécifier l'expérience de conduite. Toutefois, de nombreux jeunes conducteurs ne parviennent pas à l'évaluer comme l'indique l'importance des non-réponses dans le tableau 9. Les conducteurs québécois sont bien plus nombreux à ignorer le nombre de kilomètres qu'ils parcourent. Sur ce point, ils se distinguent nettement des automobilistes français interrogés qui sont, par ailleurs, deux fois plus nombreux à effectuer au moins 20 000 kilomètres annuellement.

	Non-réponses	Moins de 10 000 km/an	10 000 km/an et plus	TOTAL
Moins de 1 an	8	2	4	14
De 1 an à moins de 2 ans	5	4	3	12
De 2 ans à moins de 3 ans	2	5	5	12
3 ans et plus	2	3	10	15
TOTAL	17	14	22	53

### La diversité des expériences et l'exposition à la circulation

La durée de conduite et le kilométrage parcouru sont des indices qui ne renseignent pas la diversité des situations rencontrées. Afin de mieux caractériser cette expérience, il convient de prendre en considération des caractéristiques précises des trajets telles que leur fréquence, leur régularité et leur longueur (voir tableau 10).

Parmi les 51 personnes concernées <sup>28</sup>, près de la moitié se déplacent en automobile de une à plusieurs fois par jour. La plupart des autres utilisent l'automobile moins fréquemment mais de façon régulière, en particulier le week-end ou en soirée pour leurs activités de loisir. Enfin, quelques-uns conduisent peu souvent et, généralement de manière irrégulière, à l'occasion d'un achat ponctuel ou d'un voyage. Nous avons qualifié ces trois types d'usage de fréquent, de peu fréquent mais régulier et, enfin, d'occasionnel.

D'autre part, la longueur des trajets révèle un autre aspect de la mobilité. Plus le périmètre de circulation est réduit et plus les expériences de conduite sont limitées dès lors que l'itinéraire emprunté est toujours le même. A contrario, plus ce périmètre est large et plus les expériences sont susceptibles d'être diversifiées. La moitié des jeunes conducteurs interrogés emprunte des itinéraires n'excédant pas un périmètre de 50 kilomètres autour de leur domicile. Un peu plus du tiers circulent autour d'un périmètre plus large pouvant dépasser une centaine de kilomètres. Si les automobilistes québécois et français ne se différencient guère sur le plan de la fréquence de leur trajet, ces derniers sont un peu plus nombreux à effectuer de longs trajets.

	Trajets fréquents	Trajets peu fréquents et réguliers	Trajets occasionnels	TOTAL
Périmètre restreint de circulation	<b>12</b>	11	3	26
Périmètre moyen de circulation	<b>2</b>	2	2	6
Périmètre large de circulation	<b>10</b>	<b>8</b>	1	19
TOTAL	24	21	6	51

À partir de ces éléments, il est possible d'établir un indice général d'exposition à la circulation qui tienne compte à la fois de la fréquence et de la longueur des trajets. D'après les données du tableau 10, on peut estimer que l'exposition à la circulation est importante pour 32 conducteurs qui utilisent l'automobile fréquemment et à une fréquence moins élevée mais sur un large périmètre, comparativement aux 19 autres circulant occasionnellement de même que peu fréquemment mais autour d'un périmètre moyen ou restreint.

## Facettes multiples de la violence routière

Nous examinons ici la survenue de l'événement accidentel chez les conducteurs rencontrés, c'est-à-dire l'apparition de toute défaillance dans leur usage de l'automobile, ou de tout 'mésusage'. En fait, il nous importe d'identifier les situations conflictuelles survenues, qu'elles aient provoqué un choc ou qu'elles se soient soldées par une manœuvre d'évitement. Aussi, les quasi-accidents, ou les incidents renseignent autant que les accidents sur les problèmes d'insécurité routière. Notre analyse de l'événement accidentel ne se limite donc pas au critère du dommage qu'implique généralement la collision. Par exemple, on devine l'intérêt qu'il y a à répertorier les sorties de route qu'elles aient ou non fait l'objet d'une déclaration de sinistre. D'autre part, l'accident qui entraîne des dommages

<sup>28</sup>. Au moment de l'étude, deux individus ne conduisaient pas d'automobile.

matériels, quelle que soit leur ampleur, sera examiné sur le même plan que l'accident corporel dans la mesure où seules leurs conséquences les différencient.

Nous regarderons d'abord à quels moments surgissent les conflits sur la route pour ensuite décrire les circonstances préalables dans lesquelles se produisent, d'une part, les accidents et, d'autre part, les incidents. Nous constaterons enfin que ces problèmes n'ont des répercussions que très limitées sur les comportements.

## Une exposition accrue la première année de conduite seul

Les problèmes rencontrés sur les routes par les jeunes automobilistes ne se répartissent pas uniformément dans le temps et interviennent lors des premières expériences de conduite faites seul au volant. En effet, la période d'apprentissage proprement dite semble peu sujette à l'avènement d'accidents ou d'incidents, du moins chez les 29 individus de notre échantillon qui ont conduit entre huit mois et deux ans auprès d'un accompagnateur. Seulement quatre d'entre eux ont eu à gérer une ou plusieurs situations conflictuelles pendant la période de leur apprentissage à la conduite.

Parmi les 43 individus ayant relaté l'expérience d'au moins un incident ou un accident, 26 y ont fait face lors de la première année suivant l'obtention du permis. Ces problèmes sont même survenus au cours du premier mois pour 11 jeunes conducteurs, indépendamment de la formation à la conduite qu'ils ont suivie. Globalement, les deux années qui suivent l'obtention du permis sont les plus propices à l'apparition de conflits routiers puisque les trois quarts d'entre eux sont intervenus au cours de cette période.

## Les circonstances générales des événements accidentels

Les circonstances dans lesquelles surviennent des mésusages, qu'ils aboutissent à un accident ou à un incident, ne diffèrent pas en fonction du type de formation suivi, mais plutôt selon le sexe des conducteurs. En effet, les jeunes femmes rencontrent davantage de difficultés lors des manœuvres de stationnement tandis que les jeunes hommes se distinguent par leur implication dans des conflits consécutifs à un endormissement ou à une consommation excessive d'alcool. Par contre, c'est dans des proportions similaires que conducteurs et conductrices ont expérimenté des défaillances à bord d'un véhicule se déplaçant sur une chaussée glissante. En effet, un tiers des jeunes automobilistes a rencontré un tel problème lié au manque d'adhérence.

### Les accidents

Une part importante des personnes rencontrées a déjà été impliquée dans un accident au volant d'une automobile (21 sur 53). Parmi ces accidents n'ayant occasionné dans leur quasi-totalité que des dégâts matériels, on dénombre surtout des chocs arrière et latéraux, puis dans une moindre mesure des sorties de route. L'accident ne concerne quasiment pas les apprentis conducteurs de notre échantillon ; une seule personne sur les 14 âgées de 16 et 17 ans en avait fait l'expérience au moment de la réalisation des entretiens. En revanche, 14 des 17 automobilistes rencontrés âgés de 20 à 23 ans

ont déjà eu un accident. La sur-implication des jeunes hommes dans un accident de la circulation se vérifie dans ce petit échantillon (la moitié d'entre eux a eu un accident contre le tiers des jeunes filles). Comme on pouvait s'en douter, l'exposition à la circulation en augmente indéniablement le risque.

Il est intéressant de décrire brièvement les situations de conduite dans lesquelles se sont produits ces accidents afin de pouvoir les comparer plus loin avec celles qui ont donné lieu à des incidents (voir tableau 11).

TABLEAU 11 : PRINCIPAUX PROBLÈMES SURVENUS SUR LA ROUTE			
DESCRIPTION DE LA SITUATION DE CONDUITE	Accidents vécus comme conducteur	Incidents vécus comme conducteur	Incidents et accidents vécus comme passager
Freinage d'urgence	3	20	6
Dépassement / Changement de voie	2	12	0
Dérapiage sur chaussée glissante	2	11	6
Intersection	5	11	6
Déportement	2	10	2
Stationnement	9	4	1
Aucune en particulier (circulation sur une voie)	5	0	4
Croisement d'un véhicule	1	3	1
Obstruction à la conduite / Usage ludique	0	0	6

Les accidents répertoriés surviennent avant tout à l'occasion d'une manœuvre de stationnement, effectuée principalement pour sortir d'un emplacement de parking. Beaucoup de ces collisions sont donc consécutives à une marche arrière. L'importance de ce type d'accidents matériels est généralement minorée par les personnes, qui en parlent souvent avec désinvolture. Ils sont qualifiés de « petites choses », « petits accidents mineurs », « petits accrochages ». Ces qualificatifs désignent également de nombreux autres accidents sous le prétexte de l'absence de blessés ou de l'insignifiance des dégâts. Parmi les jeunes conducteurs rencontrés, certains ont heurté un autre véhicule à une intersection dans diverses situations : sortie d'un parking, tourne à gauche à un feu de circulation, stop, etc. Quelques autres se sont faits percuter par un véhicule alors qu'ils circulaient sur une voie prioritaire sans particularité. Trois autres conducteurs ont heurté l'arrière d'un véhicule après un freinage brusque sur une chaussée mouillée alors que, dans ces conditions d'adhérence insuffisante, deux conducteurs sont sortis de la route après avoir dérapé. Enfin, d'autres ont eu un accident dans les diverses situations de déportement dans un virage, de dépassement d'un véhicule, de croisement avec un autre véhicule ou, encore, de changement de voie.

La violence routière ne se limite toutefois pas à l'implication dans un accident en tant que conducteur. 20 passagers ont fait une telle expérience. Le rapport des sexes et des âges s'inverse cette fois : sont principalement concernés les jeunes filles et les individus les plus jeunes de l'échantillon qui sont plus fréquemment amenés à se faire transporter. C'est également le cas des personnes rencontrées au Québec dont la moitié a signalé son implication dans un accident d'automobile comme passager. Si ces problèmes surviennent dans diverses situations (voir tableau 11), ils impliquent parfois le comportement ludique ou agressif sur la route du conducteur,

généralement un ami. Ce comportement peut se manifester par un ou plusieurs de ces éléments : vitesse excessive, démarrage en trombe, conduite par à-coups, infraction, obstruction à la conduite d'autrui.

En somme, si l'on tient compte des accidents vécus à la fois à titre de conducteur ou de passager, c'est un peu plus des deux tiers des jeunes personnes rencontrées lors d'entretiens approfondis qui sont concernés par cet événement dont la survenue est loin d'être marginale.

### **Les incidents**

Près des trois quarts des individus rencontrés (38 sur 53) ont déjà évité un accident de justesse. Parmi ceux-là figurent 15 des 21 conducteurs accidentés, ce qui montre qu'un incident n'est jamais anodin.

Sur le tableau 11, on voit que de nombreux incidents se manifestent par des freinages d'urgence. Ce sont surtout les personnes qui se déplacent fréquemment qui décrivent ce type de problèmes. D'après les explications qu'elles ont fournies, leurs brusques freinages découleraient, soit du non-respect des distances de sécurité parfois associé à une vitesse élevée, soit de moments de distraction. Il est important de noter que ces conflits sont tous des accidents évités de justesse et, tout particulièrement, des chocs par l'arrière. Ensuite, un nombre important de conducteurs a expérimenté des dérapages. Un autre type de problème fréquemment évoqué par les automobilistes rencontrés, mais qui détermine rarement une situation d'accident, a trait au déportement du véhicule qui intervient sans qu'un freinage ni un dérapage n'aient lieu. Dans les cas relatés par nos interlocuteurs, ce problème peut survenir dans un virage ou en ligne droite et résulter d'une vitesse excessive, d'un endormissement, d'une baisse de vigilance ou, encore, d'un coup de volant.

De nombreux incidents surviennent également lors de dépassements ou de changements de voie. Plutôt évoqués par les conducteurs du Sud-Ouest ayant fait la conduite accompagnée, ces problèmes sont généralement dus à un brusque rabattement consécutif à une tentative de dépassement d'un véhicule sur l'autoroute. Dans la plupart des cas, les jeunes automobilistes invoquent leur négligence dans la vérification des rétroviseurs et des angles morts. Dans une moindre mesure, ce type d'incident se produit lorsqu'un rabattement est effectué trop près du véhicule dépassé ou lorsque la distance à laquelle se trouve un véhicule en sens inverse est mésestimée lors d'un dépassement. D'autres incidents plutôt rapportés, cette fois, par des automobilistes québécois ont lieu à des intersections principalement balisées par un stop, un cédez-le-passage ou un feu de circulation. Dans la majorité des récits, sont mises en avant les infractions commises par les autres conducteurs qui ont provoqué un risque de collision. Enfin, quelques conductrices ont éraflé leur véhicule lors de manœuvres de stationnement.

Ainsi, le recensement des conflits que génère l'activité de conduite révèle un aspect de l'insécurité routière qui n'est jamais pris en considération. Sur la base des témoignages d'une cinquantaine d'individus, il apparaît donc que ces conflits sont essentiellement de potentiels chocs par l'arrière et sorties de route. Les conducteurs rencontrés en France et au Québec se distinguent sur un point : ces derniers signalent plus souvent des difficultés survenant à une intersection, mais

évoquent plus rarement les problèmes liés au dépassement d'un véhicule. Ces singularités pourraient s'expliquer par la configuration des infrastructures sensiblement différentes d'un pays à l'autre.

## Les défaillances et leurs répercussions

On a vu que les défaillances évoquées pour expliquer la genèse de ces conflits routiers sont globalement de trois ordres. Elles ont trait à la violation des règles prévues dans le code de la route, à une erreur de manœuvre ou à son inadéquation et au détournement de l'usage. Surtout, ce sont les mêmes défaillances que les conducteurs évoquent pour expliquer aussi bien un accident qu'un incident.

Par exemple, les personnes décrivent d'une façon similaire un freinage d'urgence, qu'il ait ou non mené à une collision :

Les voitures ont tendance à un peu trop se coller, je déteste ça, mais bon l'fait nuit en plus, donc j'étais peut-être un petit peu près. Il y a une personne qui a tourné, donc on a freiné brusquement et là j'étais vraiment à deux doigts de toucher la voiture.

Il pleuvait, en fait il y avait un gars qui avait freiné devant moi, je le suivais peut-être d'un peu trop près et puis j'ai freiné, la voiture est partie, je lui ai rentré dedans. [...] Ça s'est bien fini, il n'y a rien eu de grave. Mais voilà, c'est vrai, je ne m'attendais pas du tout à ce qu'elle parte comme ça. Alors depuis quand il pleut j'ai une petite appréhension.

De même, ces automobilistes impliqués dans des dérapages ont mis en cause, indépendamment de leurs conséquences, notamment la chaussée glissante et la vitesse excessive :

En pleine descente, il y a une voiture qui avait le dingo, qui allait tourner et comme c'était un papi qui tournait doucement... J'arrivais vite. C'était mouillé. Et j'ai freiné au dernier moment. [...] On a glissé. Ça fait peur. J'ai tenu le volant. Ça partait un peu dans les deux sens, mais ce n'était pas trop trop grave. [...] La voiture a tourné et moi j'ai glissé, j'ai freiné avant et avec la pluie ça a glissé.

C'est la voiture qui a glissé, puis mon passager qui a voulu redresser le volant et puis on a commencé à glisser sur l'herbe, puis la voiture est tombée presque à l'arrière et a glissé dans le fossé. C'était sur une petite déparmentale que je ne connaissais pas, l'commençait à pleuvoir, bruine et voilà je suis arrivé dans un virage. [...] J'avais pris la route à l'aller, puis je la reprenais au retour, c'était la première fois que je la prenais et dans un virage, il y avait une bosse au milieu du virage, je ne sais pas, peut-être que j'arrivais un petit peu vite aussi.

En fait, la différence entre accident et incident est souvent infime. Dans certains cas, elle réside simplement dans le fait d'être sorti de la route ou bien de s'être immobilisé sur la chaussée. C'est ce que démontrent les témoignages suivants :

À un virage, on revenait d'une fête, et je ne savais pas que le virage était aussi serré et j'ai pris un peu vite. Je ne sais pas comment j'ai fait, j'ai foutu un coup de volant si non on partait dans le ravin en bas. [...] On ne pouvait pas s'arrêter. Il y avait des voitures derrière et on a dû arriver jusqu'au village d'après. Je me suis arrêtée. J'ai dû attendre un moment. [...] Je me suis remise une heure après, à peu près. On a été au bal, mais là, je n'en pouvais plus. Là j'ai vraiment eu peur. On était cinq en plus.

J'ai déjà eu à conduire en étant fatigué et c'est vrai que je me suis retrouvé tout d'un coup surpris d'avoir un mauvais positionnement et d'avoir à me remettre dans l'axe. Un peu à cheval sur la ligne médiane, mais ça n'a jamais été excessif. Mais je me suis déjà fait peur. [...] C'était surtout, en fait, un travail d'été où je faisais les six nuits par semaine et c'est vrai que le matin vers 6 heures en rentrant, il y a le coup de barre et comme on est pressé d'aller au lit, on n'a pas envie d'attendre sur place d'avoir un peu plus la pêche. Donc, on prend de suite le volant, on rentre. Comme, en plus, il ne fait pas forcément toujours jour, on n'y voit pas très bien, on peut mal anticiper un virage.

C'était à 5h30 du matin ou 6h00. C'était la nuit. C'était l'été. Je roulais sur une ligne droite. Je roulais à 100 km/h, 110 km/h, un truc comme ça, sur une nationale. J'étais avec un copain. On venait de faire la fête deux ou trois

heures avant. On avait picolé un peu, mais je me sentais vraiment apte à conduire. On est allé en boîte et on est revenu et sur le retour, la fatigue, peut-être l'alcool, et j'ai vu un truc sortir du fossé et voilà. Un réflexe : j'ai mis un coup de volant, j'ai freiné. [...] J'ai fait un tête-à-queue, un tonneau et voilà. J'ai fait un accident.

L'identification des défaillances ne semble pas mener les automobilistes qui les ont éprouvées à mettre en œuvre des stratégies pour y remédier. D'après les témoignages recueillis, les événements accidentels affectent peu le comportement au volant dans sa globalité et de façon durable. Rares sont les automobilistes rencontrés qui ont été amenés à réviser l'ensemble de leur comportement, par exemple en réduisant leur allure ou en redoublant de vigilance quelles que soient les circonstances de conduite. On constate que même l'expérience d'un grave accident ne provoque pas forcément la remise en question à laquelle on pourrait s'attendre. À ce sujet, le récit de cette jeune femme, passagère d'un conducteur en état d'ébriété impliqué dans un accident au retour d'une soirée, est éloquent :

Je panique de suite en voiture quand je suis toute seule. [...] Je me suis fait une grosse frayeur [en] rentrant de boîte [...] On a pris la nationale, c'était sur une trois voies et il y a une dame qui partait au travail qui est venue sur la route, elle ne demandait rien à personne, elle voulait partir au travail. Le conducteur a commencé à essayer de vouloir la tamponner, essayer de rentrer la voiture en face pour s'amuser. Pour lui c'était un jeu. Alors bien sûr tout le monde s'est affolé, a commencé à crier dans la voiture. Après, à un moment donné, elle nous voyait au rétro qu'on allait faire n'importe quoi avec la voiture, donc elle a essayé de freiner pour nous éviter qu'on se plante, qu'on la touche. Ce qui fait que quand elle a freiné, le chauffeur a cru qu'il se la rentrait, alors il a donné un grand coup de volant et la voiture est partie. Elle a traversé les deux voies et on a atterri la bordure humide, l'herbe humide, ce qui fait que la voiture a fait un demi-tour. Et après avec la vitesse on a été cogner avec l'arrière de la voiture contre un mur. [...]

*Tu nous a parlé de ta crainte de conduire après cet accident, est-ce que ça a eu d'autres conséquences ?*

Tous les matins je passe devant l'endroit où j'ai eu l'accident, ce qui fait qu'il y a tout le temps quelque chose qui me rappelle. C'est un sentiment bizarre quand je passe devant la maison, j'ai tout le temps peur, je ralentis, c'est machinal.

*Par exemple par rapport aux sorties en boîte, est-ce que ça a changé quelque chose dans la façon de s'organiser ?*

On essaie de faire en sorte qu'il y en ait toujours un, celui qui prend la voiture, qui ne boit pas, plus ou moins quoi parce que, bon, on sait à qui... Enfin, la personne doit se prendre en charge, je veux dire si elle a envie de boire, elle boit, mais nous on sait très bien que, maintenant, on ne montera plus avec quelqu'un qui a bu.

Certes, vivre de telles expériences n'est pas sans influencer sur la perception de l'insécurité routière. Le vécu d'un incident ou d'un accident peut générer une peur irréprouvable de conduire à nouveau ou, même, de se déplacer en automobile. Suite à ces événements, les passagers refusent bien souvent de se faire transporter par les mêmes conducteurs, mais une telle attitude n'intervient généralement qu'après un problème majeur.

Ainsi, pour la plupart de ceux qui l'ont vécu, un événement accidentel paraît n'avoir qu'une incidence très ciblée et circonscrite aux conditions précises dans lesquelles le problème est apparu. Par exemple, une conductrice ayant freiné d'urgence après avoir été distraite par le changement d'une station de radio regarde dorénavant bien devant elle quand elle exécute cette opération. Le déportement de son véhicule dans un virage couvert de gravier invite une autre automobiliste à porter plus d'attention à la présence de gravier sur la chaussée. On pourrait ainsi multiplier les exemples de ces conséquences extrêmement limitées qu'a pu avoir une défaillance chez les conducteurs.

En revanche, pour certains, ni l'incident majeur ni même la collision ne sont suffisants pour justifier un changement de conduite, comme l'illustrent ces deux extraits d'entretien :

À un moment, J'ai baissé la tête un peu, je ne sais plus pour quoi faire, pour chercher un truc par terre, je relève et je vois le virage qui arrive vraiment très très près. Là j'ai eu vraiment très très peur. J'ai eu les jambes coupées. Je me suis arrêté sur le côté de la route parce que là je me voyais vraiment partir tout droit. [...] C'est la grosse frayeur et la pire je pense. Une des pires. [...] Mais ça ne m'a pas empêché de conduire toujours vite.

*J'allais vous demander ce que ça change après...*

Ah rien du tout, c'est sur le moment, mais après ça passe, après on recommence.

*Mais pourquoi ?*

Pourquoi, ça alors là, bonne question. Toujours gagner du temps. Ça ne me sert pas de leçon.

Si peut-être le souvenir d'une fois où j'ai fait un dépassement qui aurait pu être conséquent sur une petite route par chez moi. Il y avait deux voitures, l'une n'avancait pas beaucoup, enfin l'une a doublé et l'autre n'avancait pas, c'était presque la fin de la ligne droite. J'ai dit : « je vais essayer de la dépasser quand même à la ligne droite ». Puis quand j'étais derrière l'autre, qu'elle s'est rabattue, je n'avais plus le temps et il y a une voiture qui arrivait et on est passé à trois voitures. [...] J'étais conscient quand même que c'était grave, mais disons que ça ne m'a pas atteint directement, de m'arrêter de suite, de paniquer, cette sensation-là.

Certains automobilistes confient que les problèmes rencontrés sur la route ne furent pas de nature à les remettre en question dans la mesure où ils ne se sentent pas responsables de ce qui leur est arrivé. Pour les quelques autres qui ont signalé ne pas avoir modifié leur conduite, les situations conflictuelles vécues demeurent extrêmement localisées. On constate chez eux un refus ou une incapacité à les généraliser au-delà de leurs conditions immédiates d'apparition, mais aussi de l'endroit précis où elles ont eu lieu.

En définitive, on remarque que les explications données aux événements accidentels ne s'accompagnent pas du développement de pratiques préventives précises. Force est d'admettre également que le type de formation suivi ne garantit aucunement une plus grande capacité à traduire une défaillance relevée en une stratégie préventive. Or, la formation à la conduite devrait contribuer à améliorer l'identification de ces défaillances afin d'encourager l'adoption de comportements permettant de les éviter.

## De l'inconfort à la menace : les sources d'insécurité

Afin d'identifier les formes et le sens que peut revêtir le risque routier, nous avons demandé aux conducteurs rencontrés de citer et de décrire les différentes sources d'insécurité qu'ils reconnaissent sur les routes. Plusieurs questions ouvertes du guide d'entretien <sup>29</sup> ont permis d'explorer les niveaux de problèmes qui peuvent exister, des inconforts aux peurs, en passant par les craintes et les dangers.

D'un pays à l'autre, on constate que les discours tenus à l'égard de l'insécurité routière sont assez homogènes malgré des conditions de circulation, des conditions climatiques et des conditions de formation à la conduite et d'accès au permis fort différentes. Peu de choses distinguent finalement les automobilistes québécois et français que nous avons rencontrés sur le plan de leur perception des risques routiers. Par ailleurs, ni le sexe ni l'âge des personnes interrogées ne semblent modeler leur appréhension de l'insécurité routière. L'attitude envers le risque dépendrait

---

<sup>29</sup> Ces questions portent en particulier sur les circonstances où l'on redoute de prendre le volant, sur les circonstances où l'on est amené à prendre des risques ainsi que sur ce qui paraît dangereux sur les routes. Voir le guide d'entretien en annexe.

plutôt, au moins en partie, de l'exposition à la circulation. C'est en ce sens que l'on peut interpréter le fait que ceux qui ont fait la conduite accompagnée sont plus prolixes pour expliciter les dangers de la route que ceux qui ont suivi la formation traditionnelle. La diversité des situations qu'ils ont rencontrées sur les routes les rendrait davantage sensibles à ces problèmes. Pour autant, leur meilleure connaissance des dangers ne semble pas les mener davantage que les autres à adopter des comportements sécuritaires.

L'analyse lexicographique et thématique appliquée aux discours recueillis auprès de 53 jeunes conducteurs français et québécois fait apparaître neuf domaines d'insécurité qui ont une importance inégale au regard de leur fréquence de citation.

	EFFECTIFS
Comportements spécifiques des conducteurs (rouler vite, ne pas respecter les priorités, etc.)	50
Conditions extérieures (intempéries, configuration de la route, nuit, etc.)	41
Diminution des capacités du conducteur (fatigue, alcool, nervosité, âge élevé, etc.)	34
Situation de passager	32
Comportement des autres conducteurs en général	27
Interaction avec les autres usagers et certaines catégories d'usagers (trafic, piétons, cyclistes, etc.)	26
Manœuvre de dépassement	22
Trajets spécifiques (trajets méconnus, familiers, etc.)	15
Types et état des véhicules	11

## La dangerosité des conducteurs et la prise de risque

La quasi-totalité des personnes interrogées désigne le comportement des autres conducteurs ainsi que leur propre comportement d'automobiliste comme la principale source d'insécurité sur les routes. Unanimes pour souligner la dangerosité d'autrui en général et certains comportements au volant en particulier, les discours ne varient guère selon l'appartenance sociodémographique de nos interlocuteurs. En revanche, la teneur et la forme du discours changent dès lors que son propre comportement est en jeu. D'un côté, les conducteurs rencontrés dénoncent chez les autres automobilistes des comportements jugés dangereux et, de l'autre côté, ils légitiment ces mêmes comportements quand ils sont eux-mêmes amenés à les adopter en dépit de leur dangerosité avérée ou potentielle.

### L'opacité des comportements d'autrui

Pour parler des risques rencontrés sur les routes, la moitié des jeunes automobilistes met spontanément en avant la dangerosité du comportement d'autrui dont ils déplorent l'irrespect des règles, l'indifférence envers son prochain, l'imprévisibilité ou encore la versatilité. Voici comment sont exprimés <sup>30</sup> ces problèmes :

Je pense que c'est l'esprit de conduite qui est dangereux de façon générale.

Il y en a qui conduisent juste pour eux autres. Eux autres sont dangereux.

30. Chaque paragraphe de citation renvoie au discours d'un interlocuteur différent.

Je me mets hors de moi souvent quand je vois les autres conduire. Ne pas mettre le clignotant, déboucher quand ils veulent, les gens ne font absolument pas attention aux autres.

Moi je ne suis pas un danger pour les autres, mais je sais que la route peut être un danger parce qu'il y en a qui s'en foutent et qui sont un danger. [...] Le monde qui se foutent des autres, d'après moi, c'est à peu près le seul danger.

Avec plus d'intensité, plusieurs autres personnes témoignent de la peur que suscitent parfois chez elles les agissements des automobilistes :

C'est plutôt les autres qui me font peur en voiture.

J'ai plus peur d'eux que de moi parce que ma conduite, je sais que je suis quand même assez prudente.

Les autres nous ont fait peur. Mettons qu'ils nous ont coupé à la dernière minute.

C'est tout le temps des autres que j'ai peur.

C'est ça qui me fait plus peur que moi dans le fond. Parce que, dans le fond, tu conduis pour les autres. Toi tu sais que tu es correct, mais les autres...

D'autres témoignages mettent en avant la difficulté qu'il y a à prévoir et à comprendre le comportement des automobilistes. Ainsi, les motivations des uns restent opaques aux autres :

On ne peut pas maîtriser les autres, on n'a aucune emprise. Nous, on peut faire attention mais sur les autres on ne peut rien faire.

Les autres voitures parce qu'on ne sait pas comment ils vont réagir, on ne peut pas les contrôler, on ne sait pas s'ils vont faire comme nous.

Parmi ceux qui fustigent de la sorte les pratiques des autres automobilistes, on remarque un nombre élevé de conducteurs occasionnels ou se déplaçant autour d'un périmètre restreint ainsi que d'automobilistes français ayant suivi la formation traditionnelle. Ces derniers se révèlent en fait laconiques dans leur identification des problèmes d'insécurité.

D'une manière générale, les jeunes personnes qui sont peu exposées à la circulation ou dont l'expérience est peu diversifiée sont moins précises et plus générales dans leur localisation des dangers routiers.

### **Des comportements déviants**

La plupart des personnes interrogées mentionnent des comportements précis qu'elles jugent dangereux. Quelques jeunes conducteurs pointent du doigt les usages ludiques sur la route tels que faire la course, démarrer en trombe, zigzaguer sur l'autoroute ou atteindre des vitesses supérieures à 200 kilomètres à l'heure. Ils observent ces pratiques en particulier chez d'autres jeunes conducteurs. Omettre les clignotants, freiner brusquement et suivre de près le véhicule qui précède sont également des comportements considérés dangereux. Les plus jeunes conducteurs parmi ceux que nous avons rencontrés semblent particulièrement sensibles à la pression que certains automobilistes font peser sur eux en les suivant de près. Générant stress et inquiétude, cette pression est d'autant plus ressentie que ces jeunes conducteurs sont peu exposés à la circulation.

Même en conduite accompagnée avec mes parents, je me sentais en sécurité tant que je n'avais pas un fou derrière, quel qu'un qui arrive trop vite, qui me klaxonnait ou qui me faisait paniquer. En plus quand on a une conduite accompagnée derrière, avec le patch encore plus : « c'est quoi cette nouille, elle ne démarre pas, elle cale ». [...] J'essaie de ne pas trop paniquer, mais c'est vrai que des fois je cale devant un feu vert et on me klaxonne et je peux tout à fait recaler une deuxième fois et puis encore une troisième fois parce qu'il est derrière et parce qu'il me stresse.

J'ai peur de ralentir quand j'ai des voitures derrière. J'ai peur de trop ralentir. [...] Les gens derrière ne peuvent pas anticiper ce que je vais faire. Ils ne vont pas dire « tiens là elle va freiner parce qu'il y a un cycliste ».

Je pense que le danger vient surtout de derrière parce que les gens... Il vaut mieux regarder bien derrière que devant.

Quand tu es à un stop et qu'il y a bien des autos qui passent, les autres n'ont pas de stop, nous autres on a un stop, puis là il faut y aller. [...] C'est stressant parce qu'il y a des autos en arrière, tu veux y aller, tu n'as pas la chance, tu dois attendre qu'il y ait moins d'autos.

Seuls les jeunes québécois dénoncent l'agressivité au volant de certains automobilistes ou, encore, l'omission de vérification des angles morts. Par contre, un large consensus se dégage chez les jeunes conducteurs rencontrés à propos de la vitesse et du non-respect des priorités.

### **La vitesse : ambivalence du risque**

Les trois quarts des personnes considèrent la vitesse comme un facteur d'accident. Toutefois, ce consensus cache une ambivalence du risque impliqué par la vitesse : son propre comportement est sans cesse légitimé contrairement à celui d'autrui.

Bien que soit principalement évoqué le dépassement des limitations de vitesse, certains jeunes conducteurs identifient de nombreux problèmes liés aux différences de vitesse. Ainsi, quelques-uns notent la dangerosité des vitesses lentes qu'ils observent notamment chez les personnes âgées. Ces conducteurs semblent se caractériser par leur exposition importante à la circulation, c'est-à-dire par la fréquence élevée et la longueur de leurs déplacements.

Ceux qui roulent trop lentement, ça c'est hyper dangereux. C'est genre sur une route où il faut rouler à 90 km/h, le mec est à 50 km/h. C'est hyper dangereux.

Disons qu'un petit vieux qui rentre sur l'autoroute à 55 km/h c'est parce qu'il est encore plus dangereux que l'autre qui rentre à 140 km/h, parce que si l'autre te rentre dedans en arrière, tu seras sur l'autoroute, qu'est-ce que tu vas faire ?

Il y a le petit couple de mon oncle et ma tante qui roulent à 40 km/h, 50 km/h, puis qui regardent le paysage. Puis tout d'un coup, il regarde dans son miroir et il se rend compte qu'il y a une douzaine de véhicules en arrière qui le colent au cul et qui veulent passer. Moi personnellement, ça me frustre des fois. [...] Ça fait longtemps que tu es en arrière, tu veux faire comprendre à la personne sans être agressif, sans vouloir stresser la personne, mais la personne ne le voit pas parce qu'elle ne regarde pas. [...] Elle est dans les jambes, elle est dans le chemin comme on dit.

La faible vitesse de certains véhicules peut même parfois apparaître aux yeux de quelques-uns comme un incitatif à une prise de risque, comme l'expliquent ces conducteurs :

Comme ma mère fait, je trouve que c'est dangereux parce que justement quelqu'un qui roule lentement, on a tendance à vouloir le doubler.

Les voitures qui roulent doucement, je trouve que c'est beaucoup plus dangereux qu'une voiture qui roule vite. Si tout le monde roule au même rythme et qu'il y a une voiture qui est lente, soit on n'a pas le temps d'apprécier la distance ou la vitesse de la voiture et finalement on arrive trop vite sur elle.

Ainsi, plus qu'une gêne, les différences de vitesse entre véhicules peuvent représenter pour certains jeunes conducteurs une difficulté majeure dans la maîtrise de la circulation. Cet autre extrait montre également que parvenir à réguler sa vitesse n'est pas une tâche facile :

Quand je sors de l'autoroute, aller à la bonne vitesse, passer de 120 km/h à 60 km/h parce que tu as encore l'habitude d'aller à 120 km/h, tu fais : ok, ce n'est pas la bonne vitesse !

Toutefois, ce sont surtout les vitesses élevées, qu'elles soient pratiquées ou bien constatées chez les autres, qui sont considérées comme une source de danger par les trois quarts des personnes

rencontrées. Généralement, celles-ci mettent en avant un certain nombre d'arguments afin de justifier leur prise de risque car aucune d'entre elles n'ignore la potentialité du danger. Nous énumérons ici de façon exhaustive les arguments alors employés, qui sont de divers ordres, en proposant systématiquement les extraits d'entretien correspondants.

D'abord, c'est le gain de temps escompté qui légitime, aux yeux de certains, le dépassement des limitations de vitesse :

C'est vrai, souvent, quand j'arrive sur le parking [...], je suis en retard, donc je roule très vite ; il y a souvent des piétons et après coup je me dis : là, j'aurais dû rouler moins vite. Je n'ai jamais eu de problème, mais on ne sait jamais...

J'ai tendance à aller trop vite un peu. Quand je suis pressée c'est ça qui arrive. [...] C'est plus sur l'autoroute ou des voies rapides. À ce moment-là, je pense qu'il y a moins de risques que sur les petites rues où, là, tu pourrais avoir des enfants qui sortent de n'importe où. Des fois je regarde le compteur et je dis wow !

Je conduis vite parce qu'il me semble que je peux maîtriser ma voiture à ce moment-là. Quand il n'y a personne, je peux facilement rouler à 100, 110, 120 km/h. Bon 130 km/h des fois. [...] la vitesse c'est plutôt pour gagner du temps. Des fois je suis en retard et donc j'ai peut-être envie des fois de gagner un peu de temps sur le trajet.

Des fois, je vais porter ma sœur à son cours de piano, puis elle part tout le temps en retard, ça fait que là des fois je vais un petit peu plus vite. Mais quand je vais plus vite c'est parce qu'elle va être en retard [...]. J'ai une bonne auto, ce n'est pas dangereux si je vais vite. Je calcule toujours le risque.

Ensuite, un autre élément sur lequel les personnes s'appuient pour justifier les vitesses excessives pratiquées est la familiarité de l'itinéraire emprunté. La régularité et la fréquence d'un trajet peuvent induire une lassitude menant certains à prendre des risques.

Pour aller au chalet [...] la route je peux la faire les yeux fermés, on l'a tellement faite. Puis c'est un petit chemin sinueux de campagne, qu'on connaît tellement, tu finis par oublier. C'est sûr que là ça peut être dangereux des fois. Ce n'est pas une autoroute comme telle, il peut avoir de la circulation qui arrive, qui s'introduit dans le chemin. J'avoue que rouler vite là, ça peut être dangereux. On est tellement habitué à faire le chemin [...]. C'est 1 heure 15 précisément, alors tu finis par vouloir accélérer un peu parce que c'est long.

Je suis habitué de faire Montréal/Joliette et je n'ai pas nécessairement envie de le faire tout le temps à 100 km/h. Ça arrive que je roule à 140 km/h, 150 km/h [...]. Mais de la façon que je vais vite, je suis quand même conscient que l'auto colle moins à la route. [C'est] peut-être plus dangereux pour moi parce qu'une erreur d'inattention, c'est sûr qu'à 50 km/h de plus que la limite tu risques plus. [...] Ce sont des risques qui sont quand même calculés en ayant conscience qu'il y a plus de risques qu'à 100 km/h ou 120 km/h quand tu roules à ces vitesses-là.

Pour d'autres, le fait de ne pas transporter de passagers semble atténuer leur responsabilité sur la route. Une prise de risque leur paraît alors fondée car seul le conducteur du véhicule est mis en danger comme l'illustrent ces commentaires :

Je vais plus vite quand je suis toute seule que quand j'ai quelqu'un avec moi. Quand j'ai quelqu'un avec moi, je regarde plus autour, enfin je suis moins distraite que quand je suis toute seule.

Bien déjà quand je suis toute seule, j'ai tendance à rouler un peu trop vite, je ne m'en rends pas compte. Si je suis pressée en plus ou quoi que ce soit. Tandis que s'il y a quelqu'un je vais discuter et tout, donc je vais ralentir, je vais faire beaucoup plus attention que si j'étais toute seule.

De nombreuses jeunes personnes expliquent que le risque de rouler au-dessus des limitations est souvent pris au regard des agissements des autres automobilistes. Ainsi, elles trouvent toujours quelqu'un qui agit de façon identique, sinon qui prend encore davantage de risques. La prise de risque est alors légitimée par le fait qu'elle paraît correspondre à la normalité. En d'autres termes, ce serait même un comportement déviant que de respecter les limitations.

Sur l'autoroute quand je double, j'ai tendance à aller beaucoup plus vite, jusqu'à 150 km/h. J'ai l'impression de maîtriser mais c'est vrai qu'après je me dis : Il ne faut pas que je prenne de mauvaises habitudes parce que si au permis je fais ça, ça ne sera pas possible. Mais je crois que je ne suis pas la seule. On se fait klaxonner sur l'autoroute si on roule à 110 km/h et j'ai horreur de gêner, ça me stresse d'avoir 50 voitures derrière et de les bloquer. Puis quand la voiture est lancée, on ne sent plus qu'on roule à 150 km/h.

Il faut vraiment se dépêcher en ville parce que sinon tu as les gens derrière qui te klaxonnent, ils ne sont pas contents. Ce n'est pas tout le temps évident.

Quand il y a de la circulation, tu n'es pas pour rouler à 90 km/h quand tout le monde roule à 140 km/h. C'est assez vite quand tu vois ça passer à côté.

Attention, je ne mets pas ma vie en danger et celle des autres, j'esterai raisonnable. Par exemple, je le fais là [...] où il n'y a personne, là j'accélère un petit peu, c'est 90 km/h, je fais 110 km/h. Mais voilà quoi, je ne mets personne en danger, je ne me mets pas en danger, je sais que ce n'est pas bien, donc je me raisonne un petit peu. Tout le monde fait 110 km/h ici, il y en a qui font même... Je suis à 110 km/h, ils me doublent, donc imaginez à combien ils sont. Donc, je me dis que ce n'est pas moi qui vais provoquer un accident.

Normalement, je suis limitée à 110 km/h en tant qu'apprentie et ça m'arrive d'aller jusqu'à 140 km/h. 110 km/h quand on est jeune conducteur c'est normal, mais à partir du moment où moi je fais la route tous les week-ends, aller et retour, on commence à être habitué, on se dit 110 km/h franchement, il n'y a personne qui roule à 110 km/h. Même je ne sais pas s'ils sont nombreux à rouler à 130 km/h. C'est justifié parce qu'on est jeune conducteur, mais à partir du moment où moi je suis habituée, je ne sais pas, tout le temps rouler à 110 km/h tous les week-ends, je me traîne des heures et des heures pour rentrer. Bon quand il y a beaucoup de circulation, je ne suis quand même pas à 140 km/h, mais quand il n'y a pas beaucoup de monde et que je ne double pas n'importe quand, n'importe où, sans mettre mon clignotant, sans regarder dans mes rétros, je ne considère pas qu'il y a un risque outre mesure, à part s'il y a un chevreuil qui d'un seul coup traverse sur l'autoroute. Ça, on ne peut pas savoir.

Les témoignages précédents montrent aussi qu'une autre façon de justifier sa prise de risque consiste à la mettre en parallèle avec un comportement considéré plus risqué encore. La vitesse pratiquée est parfois comparée à des vitesses plus élevées. D'une autre manière, elle n'est considérée dangereuse que lorsqu'une manœuvre incongrue (zigzaguer, doubler sans précautions), ou bien des conditions météorologiques ou de circulation difficiles lui sont associées.

Je considère que je connais bien mon véhicule, que je peux me le permettre, je ne vais pas au-delà des limites de mon véhicule. Je ne fais pas des vitesses exagérées, enfin c'est sûr que quand on est au-dessus de la vitesse, [...] admettons je ferais 140 km/h, c'est rare que ça va au-dessus. Je ne fais pas du 160 km/h, 170 km/h pour le fun.

C'est vrai que la vitesse c'est dangereux aussi, mais je trouve que d'arriver trop rapidement sur des voitures ou de déboîter trop vite, je trouve ça très dangereux.

Tu peux rouler à 140 km/h, 150 km/h sur une belle voie, mais si c'est enneigé puis que tu n'as pas une bonne visibilité c'est là que ça devient dangereux. [...] Il y a une façon de conduire intelligemment : tu ne vas pas rouler à 150 km/h quand c'est glacé, puis quand il y a plein de circulation.

J'ai toujours tendance à rouler un peu trop vite, mais sans exagérer non plus. Mettons je suis dans une zone de 50 km/h, je roule à 60, 65 km/h, des fois 70 km/h. Je ne remarque pas souvent les zones de 30 km/h. Ça m'a valu quelques contraventions. Je veux dire, plus on roule vite, moins on se rend compte de ce qui se passe autour de soi. Surtout dans des quartiers résidentiels comme ici, tu pourrais avoir, je ne sais pas moi, un animal qui traverse la rue très vite ou un jeune, quoi que ce soit ça peut être assez dangereux. [...] Par exemple quand j'arrive ici, il y a beaucoup d'enfants, j'ai toujours très peur, je ralentis beaucoup parce que, c'est con à dire, je m'en allais à Longueuil j'étais sur la base de plein air, puis un écureuil est passé vite, vite, je l'ai écrasé. Je me suis dit : bon, c'était un écureuil mais si ça avait été quelqu'un. C'est là qu'on prend conscience que plus tu roules vite, moins tu as de contrôle, parce que j'ai essayé de freiner, mais je roulais quand même à 65 km/h. Alors je me dis, que ça soit un écureuil ou un enfant ou quelqu'un, je ne pouvais pas arrêter à temps. [...] Ceux qui conduisent beaucoup trop vite, 140 km/h des fois, 150 km/h, puis qui sont là, qui te dépassent comme ça, qui zigzaguent, ça me fait peur, je trouve ça dangereux. Je trouve ça pas mal poussé.

J'agis quand même en fonction de la route. Je ne roule pas à 150 km/h quand c'est du gros trafic, à essayer de zigzaguer. C'est si la voie est libre et s'il n'y a personne.

Je fais du 140 km/h, 150 km/h suivant le monde qu'il y a. Les routes genre Toulouse/Montpellier, quand c'est de la ligne droite, parfois il y a des camions, donc là je me limite. Ça m'est déjà arrivé de la prendre, il n'y avait vraiment personne sur la route, donc là ça file tout droit, pendant 2 heures, on ne croise pratiquement personne.

Quand je suis sur une ligne droite, maman me le dit, je vais trop vite parce que je ne sais pas... Sur l'autoroute, la dernière fois, j'étais à 140 km/h. Je sens qu'il n'y a pas de danger sur une ligne droite, donc j'accélère un peu. [...] Je pense que sur une ligne droite et quand il n'y a pas trop de circulation, on peut accélérer un peu.

Enfin, sur l'ensemble des légitimations recensées à propos de la vitesse pratiquée au volant d'une automobile, il peut paraître surprenant qu'il soit si peu question du plaisir qu'elle procure. Le témoignage suivant est plutôt rarement exprimé :

Quand j'ai envie de rouler vite, en fait je le fais en moto. En voiture, je suis calme, je ne dépasse jamais les limites. Je reste sage. C'est vrai qu'en moto, quand j'ai envie de m'amuser... Puis c'est vrai que c'est un peu le plaisir de conduire en moto, les petits virages en campagne, on essaie de les prendre un peu plus vite et de se pencher, c'est agréable.

Si les dangers de la vitesse sont facilement mis hors de cause par certains, il faut également mentionner les peurs qu'elle génère chez plusieurs personnes. Certaines d'entre elles, qui ont notamment vécu un accident grave, livrent des sentiments ambivalents à son sujet. C'est alors toute l'ambiguïté du rapport que l'on peut entretenir à la vitesse qui se manifeste :

J'ai peur en auto, donc je ne roule jamais bien vite, depuis que j'ai eu un accident. Je n'aime pas ça rouler vite, j'ai peur qu'il y ait une perte de contrôle ou quelque chose. Je n'aime pas ça. Je suis tout le temps mes limites.

Une personne qui roule vite, je n'aime pas ça. [...] Même quand je suis toute seule, dans un chemin que je ne connais pas trop, je ne conduis pas trop vite [...] Quand j'ai eu ma voiture je l'ai essayée un peu, je suis montée un petit peu vite, mais je n'ai pas vraiment aimé l'expérience. J'ai été jusqu'à 150 km/h, c'était pour voir comment je me sentirais, je ne pense pas avoir les réflexes à cette vitesse-là. Je ne pense pas que personne ne les a non plus.

J'aime ça quand ça va vite, mais j'ai peur. C'est les deux. [...] J'aime ça quand ça va vite, mais d'autre part, la peur d'avoir un accident, la peur de se planter est toujours là. J'aime ça, mais elle est tout le temps là. C'est le fun un peu de la vitesse.

Rares sont les personnes interrogées qui ne recourent à aucune légitimation car elles estiment, en fait, ne pas prendre de risque en conduisant vite :

J'aime bien conduire vite. [...] je ne crois pas que c'est un risque.

Moi je n'ai pas eu de difficultés, je n'ai pas eu d'accidents, bon je ne conduis pas non plus très dangereusement. Sur l'autoroute quand même des fois tu [accompagnatrice] trouves que je vais trop vite [...] Comme on dit, on oublie un peu le code, bon je ne me souvenais plus des fois, on n'est pas à 10 km/h près sur l'autoroute, à savoir, si mon dieu dans le code c'est 110 km/h pour les CA ou si c'est 130 km/h. Généralement ça ne dépasse pas 130 km/h. C'est un peu plus que ce qu'il faut parce qu'en conduite accompagnée je crois que c'est 110 km/h, mais ça ne dépasse jamais 130 km/h, ce n'est pas très très grave, il ne faut pas non plus...

Si c'est limité à 70 km/h, moi je roule à 90 km/h, mais ce n'est pas... Je trouve qu'il n'y a pas de dangers. Ça peut arriver à tout le monde, mais... Sur l'autoroute aussi si c'est 130 km/h, je vais à 150 km/h, 160 km/h. Je roule assez vite quand même, mais je trouve que ce n'est pas excessif.

Je roule vite mais je sais que c'est moi qui est en arrière du volant. [...] Sur l'autoroute, je peux facilement 120 km/h, 130 km/h, des fois peut-être plus. Dans les chemins de campagne, les chemins que je connais, comme pour m'en aller travailler, la limite permise, si je ne me trompe pas, c'est 90 km/h, des fois je peux être à 110 km/h. Mais sur un chemin droit sur l'autoroute, je peux monter facilement. Mon auto ne me permet pas d'aller bien vite, mais une auto qui me permettrait d'aller plus vite, je crois que j'irai plus vite.

En somme, à quelques rares exceptions, les jeunes automobilistes interrogés savent que la vitesse constitue un danger potentiel sur les routes. Malgré cela, bon nombre d'entre eux pratiquent des vitesses dépassant les normes légales.

## La priorité : transgression et adaptation de la règle

La négociation de toute situation où la rencontre de véhicules nécessite leur ralentissement ou leur arrêt donne lieu à des discours similaires à ceux qui sont tenus à l'égard de la vitesse. Certains dénoncent le comportement asocial des automobilistes dans ce type de situation tandis que d'autres confient être enclins à ce genre d'écart à la règle. Un tiers des conducteurs rencontrés, quels que soient leur sexe et leur pays de résidence, souligne les difficultés qu'engendrent le respect, mais aussi la transgression des intersections prioritaires. Il s'agit en grande majorité de conducteurs novices dont l'ancienneté du permis ne dépasse pas un an. La plupart d'entre eux sont âgés de 17 à 19 ans.

Le respect de la priorité apparaît problématique à de nombreux jeunes automobilistes, que ce soit aux feux de circulation, aux ronds-points, aux intersections à droite, aux stops ou, plus généralement, aux carrefours. Il y a ceux qui sont confrontés à la transgression de la règle de priorité par d'autres conducteurs :

Les priorités à droite, j'ai l'impression que je suis la seule à les respecter. J'ai l'impression que les gens à partir du moment où ils ont le permis, ils se disent qu'ils peuvent tout faire. Ils ne respectent pas les priorités à droite. Ils foncent, ils ne laissent pas passer les gens, alors moi je m'arrête.

Qui passent sur des lumières rouges, j'en ai vu l'autre fois, ils s'arrêtent, ils regardent des deux côtés, puis ils continuent.

Ça m'est arrivé même d'avoir un comportement agressif en moto devant des refus de priorité ou des gens qui doublaient alors que je doublais, des choses comme ça.

Je trouve que les priorités à droite c'est affreux, ils devraient inventer un autre système parce qu'il n'y a personne qui les respecte, on ne sait jamais si on doit attendre que l'autre passe. [...] Il y a plein de personnes qui ne savent toujours pas comment prendre les ronds-points. [...] À Pau il y en a de plus en plus et des ronds-points de plus en plus grands, à trois voies des fois. Alors là les gens sont perdus, ils ne savent pas du tout comment changer de file, comment tourner, c'est affreux. C'est pour ça que c'est dangereux.

C'est comme les ronds-points. Les gens se garochent là-dedans c'est vraiment dangereux. Le monde arrive dans tous les sens, la personne qui va sortir du rond-point va être à l'extérieur...

Dans les ronds-points aussi, des fois c'est la galère les ronds-points, c'est encore une histoire de double voie, [...] quand elle se rabat cette double voie, quand ça se ferme, c'est tout le monde vite, vite, je veux passer devant.

À l'inverse, ces pratiques répréhensibles pour certains, d'autres les adoptent volontiers. Il paraît bien difficile de résister à la tentation de franchir un feu orange pour quelques jeunes conducteurs qui expliquent prendre ce risque en dépit de la possibilité de collision dont ils ont conscience :

C'est depuis que je suis à Toulouse parce qu'avant jamais je n'aurais fait ça. Parce qu'ici ils brûlent les feux rouges et tout, il y a vachement de circulation, on attend des heures à tous les feux rouges, il y en a partout en plus. Ce qui fait que ça m'arrive souvent de passer à l'orange. [...] À chaque fois que je suis à Toulouse je grille le feu à l'orange, je ne sais pas si ça fait longtemps qu'il est orange, s'il va passer au rouge à la seconde où je vais passer, donc c'est jouer avec la limite du feu rouge. C'est pour ça que je me dis que c'est un risque, que ce n'est pas bien parce que s'il y en a un de l'autre côté qui passe aussi à la limite, voilà je peux très bien le percuter.

Déjà je ne brûle jamais au point que ce soit vraiment un risque, à moins qu'il y ait un gars qui anticipe le feu vert en face. Là il y a un risque et c'est vrai que ça arrive, donc là on peut dire qu'il y a un risque.

Je frôle des fois au dernier moment et les feux oranges j'ai tendance à les passer quoi. Donc, il faut que je fasse un peu plus attention. Je sais que c'est une habitude qu'on peut encore réparer, mais je ne vois pas l'utilité de m'arrêter au feu orange. Quand il n'y a personne devant moi [...] je n'ai pas forcément envie de m'arrêter, pour continuer, pour suivre la voiture de devant tout simplement.

Bien des fois je passe sur des jaunes, mais c'est correct. Quand je vois que je ne peux pas arrêter. Des fois ça arrive que je vois la jaune, puis là j'arrête. Ça peut être dangereux, mais normalement quand je vois que j'ai le temps... [...] C'est drôle à dire, mais j'y vais prudemment.

Le témoignage suivant montre que l'on peut prendre des risques tout en respectant la signalisation. Aussi, la prise de risque ne correspond pas forcément à la transgression d'une règle :

Il y a une lumière ici proche de chez nous, je sais que quand la lumière d'avant tombe verte si je roule à 60 km/h, je vais la cogner vert l'autre, c'est sûr, sûr. Elle est rouge, tout le monde attend, puis je suis bien content d'arriver, puis à la dernière minute elle change verte, puis moi je suis à 50 km/h, je suis bien contente de tous les dépasser. Mais ma mère l'autre fois m'a chicané parce que tu ne sais jamais, quelqu'un peut passer sur une jaune très foncée ou presque rouge puis moi je suis à 50 km/h et on se rentre dedans. [...] Le soir il n'y a personne, je fais tout le temps ça. Mon frère aussi le fait. C'est mon frère qui me l'a montré. C'est un truc de famille. Puis c'est juste à côté de chez nous. [...] Tu serres les dents quand même entre les deux feux. [...] Bien tu sais je regarde de chaque bord, [...] mais il n'y a pas tant de monde que ça le soir.

Hormis les feux de circulation, le respect des priorités à un carrefour génère aussi des problèmes, qui semblent cette fois moins liés à la transgression d'une règle qu'aux difficultés posées par les manœuvres d'insertion dans la circulation. Manifestement, de nombreux jeunes automobilistes éprouvent de telles difficultés à gérer les intersections comportant une priorité à droite :

Les priorités à droite, c'est une connerie phénoménale. J'ai du mal. Il faut le savoir dans l'absolu pour savoir que la voiture qui vient de droite est censée machin. [...] C'est le coup de la rue qui vient de droite, la rue bien perpendiculaire, vous êtes sur une rue qui roule vachement plus vite, une petite impasse qui sort de là, là vous êtes obligé de vous arrêter. Là, je ne comprends pas. Il y a des gens qui la prennent sans regarder parce qu'ils savent très bien que si on les emboutit ils se font refaire la voiture gratis. Hé ouais, c'est vous qui êtes en tors.

Il y a des fois, j'ai un peu de mal avec les priorités. [...] Par exemple, le chemin de la Salade-Ponsan, il y a plein de priorités et c'est un peu une aberration, il devrait y avoir des cédez-le-passage. Alors parfois les priorités, tant pis je passe, je ne m'arrête pas. [...] Si je vois que la voiture est là, je vais m'arrêter, mais disons que je ne vais pas piler pour la laisser passer. Je sais de toute manière qu'elle s'arrêtera parce que les gens le savent. Moi je sais que quand j'arrive sur une rue où je sais que j'ai la priorité, je fais attention quand même. Enfin, je ne sais pas, c'est peut-être paradoxal.

Bien sûr, le problème de la priorité à droite n'est soulevé que par les conducteurs français puisque le paysage réglementaire urbain québécois en est presque exempt. Les conducteurs québécois ont en revanche à composer avec les stops qui finissent par poser à certains d'entre eux des difficultés identiques :

Quand tu es à un stop et qu'il y a bien des autos qui passent, les autres n'ont pas de stop, nous autres on a un stop, puis là il faut y aller. On attend qu'il n'y ait pas d'autos, mais des fois c'est long. Ça fait que, à un moment donné, on se tanne, on force un peu.

Quand tu es sur un stop et que trois autres arrivent en même temps, qui sait qui va passer le premier ? Tu ne le sais pas. Ça fait que tu peux prendre une chance, mais si lui prend une chance en même temps que toi, ça peut frapper.

Je les fais, mais pas comme ils devraient être faits. C'est arrivé que je n'en ai pas faits. J'essaie de faire attention à ça. [...] Il y en a à tous les coins de rue. Quand tu arrêtes à toutes les deux minutes, quand tu veux te rendre, ça te prend quasiment dix minutes. C'est plus dans les quartiers résidentiels. [...] Tu sors d'une cour, tu arrêtes, il y a un stop. [...] C'est dangereux dans le fond. Si tout le monde fait comme nous autres, ça va arriver un jour que...

## Les dénégations du risque

Les personnes qui déclarent prendre certains risques au volant admettent généralement la possibilité qu'elles exposent les autres usagers ou s'exposent elles-mêmes à un danger. Cette

éventualité n'est toutefois pas toujours véritablement envisagée. De diverses façons, les témoignages recueillis auprès de certains jeunes conducteurs révèlent un déni du risque.

Les appréciations du risque routier sont subjectives et varient au gré des expériences comme l'illustre cet extrait d'entretien :

Par exemple, au fond de la rue [...] il y a des priorités normalement à droite à quasiment toutes les petites rues, bon des fois, si on s'arrête toutes les 5 minutes à chaque fois.. Et il y en a quand même qui prennent bien la priorité qui ne laissent pas passer, donc des fois ça peut être dangereux.

*Qui prend le risque alors ?*

Un peu moi, mais si on se décale un peu vers la gauche, ça passe. [...] Ce n'est pas des gros risques. Je crois que je ne prends pas beaucoup de risques, des vrais risques je n'en prends pas beaucoup.

*Mais c'est quoi un vrai risque ?*

Un vrai risque, je ne sais pas, ça serait tout d'un coup de voir que le feu est à l'orange et décider de passer quand même.

Ce terme peut également recevoir des acceptations diverses. Pour le conducteur qui s'exprime ci-dessous, un risque correspond à une réalité qui ne peut pas rester hypothétique. Tel qu'il l'explique au sujet de la manœuvre de dépassement, une pratique n'est jugée risquée que lorsqu'elle mène à un conflit majeur, voire même à l'accident :

En fait, on crée le risque mais c'est les autres qui vont juger si le risque existe ou pas. S'il y a contact, il y a risque très important. S'il n'y a pas contact, il n'y a presque pas risque. Quand la voiture en face fait des appels ou que la voiture est obligée de s'arrêter, c'est que le risque a été plus important.

Le témoignage suivant mène à sa limite la justification de la prise de risque dans la mesure où le risque étant partout, il n'est plus localisé nulle part :

J'ai plutôt tendance à rouler légèrement plus vite et à vouloir toujours être devant, mais sans être dangereux, ni en du tout. En ville, je vais rarement à plus de 80 km/h, rarement. C'est vrai qu'au lieu d'être à 50 km/h en ville, je suis plutôt à 60, 70 km/h, 80 km/h. [...] Mais de toute façon quand vous vous levez le matin, vous sortez dans la rue, vous avez des risques potentiels par tout, alors bon. Rouler vite, enfin vite, même la moyenne même quand on roule à 50 km/h, il peut arriver quelque chose. Donc, je ne pense pas que je prenne des risques.

Ces témoignages laissent penser que le risque n'apparaît pas suffisamment tangible aux yeux de ceux qui le prennent. Ces derniers auraient tendance à mettre à distance ou à minorer l'importance de leurs pratiques risquées alors qu'ils se sentent facilement mis en danger par les erreurs ou les violations du code de la route commises par les autres conducteurs.

## La faillibilité du conducteur

Une autre source de danger reconnue par la majorité des individus rencontrés a trait à l'état psychique et physiologique des conducteurs. Selon ces personnes, cet état est essentiellement altéré par la consommation d'alcool, le manque de sommeil, mais aussi par la nervosité et la distraction. On remarque que les personnes ayant eu un accident de la route (matériel ou corporel) seraient plus enclines que les autres à mettre en avant ce type de problèmes relevant des aptitudes du conducteur.

### L'alcool et la fatigue : un danger avéré

La dangerosité de la consommation d'alcool associée à la conduite automobile est dénoncée de manière catégorique par plus du tiers des personnes interrogées. Les discours tenus à cet égard sont

en effet intransigeants. Ils mêlent souvent le problème de l'alcool à celui de la fatigue lors des sorties en soirée.

La vitesse, je dirais que c'est surtout à cause de la répression, à cause des policiers qui vont nous donner des amendes. Mais l'alcool au volant, ça par exemple, je pense que c'est dangereux, c'est sûr que ça diminue tes capacités. Moi, je ne conduis jamais en état d'ébriété parce que ça c'est dangereux.

Justement hier je suis sortie puis « Oh, ce n'est pas grave, c'est celui qui a moins bu qui prend l'auto ». Mais, tu sais, un accident ça arrive vite quand tu es cinq dans une auto. Le monde ne pense pas assez. J'ai fait : « Regarde, je vais conduire, moi je suis correct ». Je n'aurais pas été en confiance s'il avait pris le volant, je pense que j'aurais pris un taxi.

Si le doute s'installe, je ne truste pas trop cette personne-là, je ne sais pas trop ce qu'elle a pris à soir... [...] Bien ce n'est pas si facile que ça parce que la plupart du temps ce n'est pas moi qui conduis, mais on a de la jugeote quand même, on attend, on attend. Le temps arrange les choses, on attend.

Des fois le soir quand on sort, je sais que c'est souvent moi qui prend l'auto qui fais des lifts à mes amis. Moi je ne bois vraiment pas quand je conduis, c'est sûr, sûr, sûr, mais des fois mes amis prennent une bière à 10 heures, puis ils savent qu'ils vont pouvoir conduire à 11 heures, à 1 heure c'est correct, c'est une consommation par heure, je n'aime pas ça pareil.

C'est moi qui conduis, sauf si vraiment un jour je ne suis pas en état de conduire, si je n'ai pas trop bu ou si je ne suis pas trop fatigué. [...] Si je sais que je ne suis pas en état, c'est d'air, je ne conduis pas. D'ailleurs, je l'ai fait quand je suis rentré de Montpellier la semaine dernière. Je suis sorti d'une soirée, j'ai commencé à rouler, j'étais avec des copains, on était trois, j'avais un copain à l'arrière qui avait pris la banquette qui s'endormait complètement. Mon autre copain je le voyais, il lutait pour avoir les yeux ouverts, il était comme ça, il lutait comme ça pour rester avec moi. Moi, j'ai pilé, je suis rentré dans un champ, j'ai dit : « bon, je vais dormir ». Il était 7 heures du matin, on a dormi jusqu'à 3 heures de l'après-midi !

Ce dernier témoignage montre que le danger n'est parfois pris en considération que lorsqu'on atteint ses dernières limites. L'attitude préventive adoptée par certains autres n'est souvent guidée que par la crainte d'une rencontre avec la police qui remplit alors un rôle dissuasif :

Quand on sort c'est moi qui conduit parce que comme [son am] consomme, ce n'est pas un alcoolique, mais même deux verres, même s'il peut la ramener, c'est en cas qu'il y ait les gendarmes, c'est tout.

Quand on boit, on ne conduit pas, surtout avec le permis que j'ai là. Il faudrait que je le passe comme 6 mois, quelque chose comme ça ; c'est alcool zéro, ce n'est pas 0,8.

Plusieurs témoignages mettent en avant la difficulté qu'il y a à appliquer le principe de la sobriété au volant. D'autres relatent un changement de comportement, parfois consécutif à une prise de risque inconsidérée :

On essaie de ne pas prendre la route dans ce temps-là. Souvent, il y a des conducteurs désignés qui boivent au début de la soirée, puis après ça ils sont à l'eau ou qui ne touchent à rien. En général. Bon il y en a qui prennent leur auto, mais j'essaie de ne pas embarquer avec eux.

Surtout quand je vais sortir dans un bar et que je vais prendre mon auto, je sais que je ne suis pas ivre morte, mais il y a des fois, je me dis en dedans de moi que ça ne passerait pas, mais je sais que ça passerait sûrement. C'est peut-être des fois la fatigue accumulée. Mais il y a une fois, j'ai pris un gros risque, puis je n'aurais pas dû. Il n'est rien arrivé, une chance. Je m'en suis rendue compte le lendemain. J'étais là, j'étais dans le lit, je me retrouvais bien ni aisée avec d'avoir fait ça. C'est arrivé une fois, puis ça faisait un an environ que je conduisais, puis je ne l'ai plus jamais fait.

Le soir quand j'allais en boîte, je rentrais le matin, j'étais un peu fatiguée, je n'hésitais pas à prendre la voiture. Maintenant, je me dis : on va peut-être rester dormir sur le parking.

C'est arrivé une fois. J'ai pris un risque. [...] J'avais pris un peu de boisson, mais on ne le croit pas. C'est arrivé une fois. Je n'avais pas pris beaucoup, trois bières. Quand j'ai pris la route je n'étais pas sûre de moi. Maintenant, je me laisse conduire. [...] On a eu assez d'accidents aussi par rapport à la boisson. On apprend. On prend d'autres moyens.

Il est important de noter que seules l'ébriété et la fatigue au volant mènent les jeunes automobilistes parmi ceux que nous avons rencontrés à adopter des comportements de limitation du risque. Bien que leurs effectifs soient trop faibles pour tirer des conclusions générales, on constate que de tels comportements à l'égard de l'alcool sont mentionnés pour l'essentiel par les jeunes québécois. Cela témoigne peut-être du nombre important des campagnes de sensibilisation aux dangers de la conduite en état d'ébriété qui sont lancées dans cette province.

Cette attitude envers la conduite en état d'ébriété n'est pas affichée de façon identique par toutes les personnes rencontrées. Certaines transigent notamment avec la quantité d'alcool absorbée ou l'estimation de leur capacité à conduire. Ces dernières sont toutefois peu nombreuses. Elles font partie des plus expérimentées de l'étude puisqu'il s'agit de conducteurs ayant leur permis depuis au moins trois ans :

Des fois si j'ai un peu bu avant, des trucs comme ça, si, ça devrait être logiquement plus dangereux. Ma conduite change sûrement un petit peu, mais je ne pense pas tant que ça, puis bon de toute façon je ne suis pas quelqu'un qui boit au volant tout le temps. Mais quand ça m'arrive, j'essaie d'en prendre conscience, d'être plus attentif, de rouler plus doucement. Je pense qu'il vaut mieux essayer de ne pas boire et de conduire. Enfin, ça m'arrive. [...] Si je vais faire une fête, je bois un peu, mais je sais que je vais conduire après, donc je reste modéré.

Quelqu'un qui est bien soûl, qui a de la misère à se tenir debout, c'est sûr qu'il n'embarquera pas dans son auto. Ça c'est officiel. [...] C'est sûr que s'il a bu un peu, là il faut qu'il soit particulièrement prudent. [...] Quelqu'un qui est rendu à 0,9, puis qui sait qu'il est tout de même un peu en contrôle, puis que c'est un bon conducteur, puis qu'il est totalement prudent, oui des fois on se permet. Quand on est un petit peu magané des fois on part par là mais ça c'est... Enfin je veux dire on ne peut pas jamais être sûr, mais tout de même...

Il m'arrive des fois de prendre le volant et que j'ai un peu bu. Personnellement, je sais que c'est un risque important pour les autres, mais je crois être capable de pouvoir conduire, donc je prends quand même la voiture. Mais la plupart du temps, soit on est deux ou il y a ma copine qui ne boit pas qui prend le volant. Mais si je sais que je suis limite, si je bois un peu trop mais que je sais que je suis positif mais en état de conduire, des fois il m'arrive de prendre le volant, c'est clair, parce que je sais que je suis en état.

Évidemment je n'appelle pas « Nez rouge » à chaque fois que je prends un verre, mais ce n'est pas non plus dramatique. On dit toujours ça, mais...

De même, confrontées à la fatigue au volant, certaines personnes ne modifient pas pour autant leurs habitudes de déplacement et se contentent d'en constater le risque :

Souvent ce qui m'arrive quand je rentre des soirées ou des choses comme ça, j'ai la fatigue. Toute seule, je m'endors, j'aurais tendance à m'endormir et à ne pas trop faire attention.

Quand on conduit fatigué aussi. J'étais allé en ski [...], puis là on était revenu un dimanche soir, après une journée de ski dans le corps, ce n'est pas idéal. J'avoue que ça peut être dangereux. Un, tu es épuisé de ta journée, puis tu te tapes un 3 heures de route. Tu es moins vigilant. Le matin ça va bien, tout le monde est en forme, mais au retour tes amis dorment en arrière. J'avoue que ça peut être dangereux, mais il n'y a pas vraiment de solution.

En fait, lorsque les jeunes personnes parlent des problèmes liés à la fatigue, elles évoquent essentiellement le risque d'endormissement aux heures de somnolence plutôt que le risque inhérent à la longueur des trajets. Ce dernier risque a été mis en avant par une seule personne, jeune apprentie conductrice confiant sa lassitude après deux heures de conduite. D'une manière générale, les aptitudes du conducteur ne leur paraissent pas vraiment affectées par la durée des trajets ; certains conducteurs pouvant même tirer une certaine fierté de leur capacité à rouler pendant plusieurs heures d'affilée.

## Les signes d'incapacité : nervosité, distraction et vieillissement

Les automobilistes rencontrés sont peu nombreux à prendre en considération l'état psychique et physiologique inhérent à la personne dans leur qualification de l'insécurité routière. Ceux qui le font sont parmi les plus âgés de notre échantillon. Un état de stress ou de nervosité important peut inciter certains à renoncer à prendre le volant. D'autres considèrent l'inattention comme la principale cause d'insécurité sur les routes. Les automobilistes qui manquent d'attention sont ainsi rendus responsables de nombreux accidents. Par ailleurs, la distraction permet également de justifier les erreurs que certains déclarent commettre en circulation comme l'illustre cet extrait d'entretien :

J'ai raté une lumière rouge l'autre fois en dessous du métropolitain. J'étais sûre qu'elle était tombée verte, en tous cas... Des erreurs d'inattention. Je fais plus attention mais je suis très distraite au volant. La lumière, c'est une erreur, des choses comme ça. Oublier, ne pas voir les stops. Ce n'est vraiment pas que je veux mal faire, mais j'oublie.

Pour quelques jeunes conducteurs, les aptitudes à la conduite sont affaiblies par le vieillissement qui implique une diminution des capacités physiques (par exemple, la vue) ou qui se manifeste par certains comportements déviants (notamment rouler lentement). Selon d'autres personnes, l'inexpérience du conducteur est également propice aux défaillances. Les compétences à la conduite des conducteurs les plus âgés ainsi que des apprentis sont ainsi jugées insuffisantes. Enfin, quelques personnes estiment que le manque de formation à la conduite des automobilistes n'ayant pas suivi de cours ou n'ayant pas opté pour la conduite accompagnée est rédhibitoire.

## La complexité de l'interaction avec les usagers de la route

On l'a vu à propos de la gestion des priorités, une grande partie des problèmes rencontrés sur la route provient des interactions entre usagers. Densité du trafic et complexité du partage de la route avec plusieurs catégories d'usagers requièrent, selon les mots de nos interlocuteurs, une attention accrue qu'ils ne parviennent pas toujours à fournir. Ce problème est essentiellement mis en évidence par les automobilistes les plus jeunes dont l'ancienneté du permis ne dépasse pas deux ans. Une des difficultés de l'apprentissage de la conduite résiderait ainsi dans la gestion de la multiplicité des usages.

La densité du trafic est mentionnée comme un facteur de stress ou d'inquiétude, surtout parmi les moins expérimentés. De même, la circulation en centre ville pose de nombreuses difficultés, notamment à ceux qui ont leur permis depuis un an et moins. Voici les principaux extraits d'entretiens où de tels problèmes sont mis en avant :

Si j'allais à Montréal demain, je serais un petit peu nerveux, en centre ville je ne suis pas encore assez... Pouvoir s'imposer, c'est une jungle.

À Montréal je trouve ça trop dangereux. C'est beaucoup d'autos. J'ai conduit deux fois ici, ça a bien été, mais ça me fait peur. [...] Il y a beaucoup de lumières, vu qu'il y a beaucoup de circulation, ça freine souvent pour un rien. Si tu ne regardes pas en avant...

Au centre ville il y a toute sorte de monde. Là-bas, il y en a un avec sa vieille minoune qui suit en arrière. En plus, je suis stressé déjà, puis là il y a du trafic partout, on arrive à une lumière, la lumière tombe rouge, je suis en plein milieu de la rue, là l'autre auto s'en vient, pout, pout ça klaxonne, je hais ça. Le centre ville, c'est l'enfer.

J'ai fait une couple de fois la ville de Montréal, la circulation puis le trafic, puis le changement de voie rapide du monde. Ce n'était pas si pire. C'est sûr qu'il faut être attentif, c'est fou, c'est fatigant de conduire à Montréal.

Un peu plus d'appréhension pour la ville peut-être parce que c'est plus compliqué, il faut faire plus attention, être plus attentif parce qu'il y a beaucoup plus de situations plus complexes. Ça vient de partout, il y a les piétons, il faut aller plus lentement.

Si je passe par exemple dans le village [...] où la limite est 50 km/h, je vais rouler plus lentement parce que je sais qu'il y a des gens qui sortent d'un peu partout, qui sortent d'entre les voitures.

C'est vrai que c'est la ville qui me pose problème. Pour se garer en plus ce n'est pas évident, c'est pour ça qu'à chaque fois que je prends la voiture je me gare près du métro. J'essaie de conduire le moins possible en ville. Ça je limite. Même si je peux je me fais conduire en ville par ma mère. Il faut que je réfléchisse où je vais aller, quel chemin je vais prendre, que je fasse attention à la signalisation, aux voitures qu'il y a à côté, à tout.

Il faut faire attention à ce qu'on fait et à ce que font les autres, beaucoup plus à ce que font les autres. Parce que les gens qui passent à l'orange, au rouge, c'est fréquent, c'est tout le temps, qui grillent la priorité. Puis, il y a les gens en rollers, il y a les piétons, les cyclistes. Il faut toujours avoir un œil les motards qui passent à droite, à gauche. Il y a du monde partout, donc il faut toujours regarder le rétro, ce qu'on ne fait pas en campagne. Quand on est sur la petite route de campagne on regarde devant, c'est beaucoup plus simple.

Dans cette perspective, piétons et cyclistes sont autant d'obstacles susceptibles de ralentir la progression de l'automobiliste. D'autres catégories précises d'usagers gênent les jeunes conducteurs comme les chauffeurs de poids lourds et, plus marginalement, les motocyclistes. Il est important de remarquer que ces catégories d'usagers ne sont mentionnées que par les personnes qui ont fait ou suivent actuellement la conduite accompagnée parmi celles interrogées en Midi-Pyrénées.

La gêne que procure le contact avec divers usagers recouvre une intensité variable selon leur nature. Le partage de la chaussée avec les poids lourds semble véritablement effrayer certains jeunes conducteurs :

J'ai peur des camions aussi. Dès que je vois des camions, je ne suis pas en sécurité. Sur l'autoroute, j'ai peur de doubler et ici je frôle les bords quand je vois un camion. En plus, ils vont vite. Eux, ils prennent des risques des fois. Avec le gabarit de véhicule qu'ils ont, ils prennent vraiment des risques.

Pour aller à Montréal des fois, je n'aime pas vraiment ça. Je trouve que ça me stresse. Quand tu vas à Trois-Rivières, tu n'as pas de camions, rien. Tu arrives à Montréal, on dirait qu'ils vont tous là !

Quand c'est des poids lourds, je n'aime pas. Là sur le périph à deux voies, je n'aime pas.

Les gros camions, je trouve que c'est vraiment épouvantable de dépasser un camion, surtout quand il pleut, à la grosse pluie battante, tu ne vois rien. C'est imposant. Des fois tu te dis que là il ne me verra peut-être pas. Puis les conducteurs de camions sont toujours aussi un peu brusques. Ce n'est pas rare qu'on voit un accident impliquant un camion.

Les poids lourds sur l'autoroute. Je trouve que sur les autoroutes à deux voies, ils ne devraient pas doubler. Entre Carcassonne et ici, c'est monstrueux le nombre de poids lourds qu'il y a et c'est une deux voies les trois quarts du temps. Les camions, là, au dernier moment ils se foutent là et si je double là...

Ils voient que vous arrivez à 130 km/h, eux ils sont à 90 km/h et ils se déportent sur la gauche pour doubler un autre camion. Ils se doublent entre eux alors qu'il y en a un qui va à 5 km/h plus vite que l'autre. Ils mettent dix minutes à se doubler, donc ça fait une file de voitures et il y en a plein qui pilent. C'est comme ça qu'il y a une dizaine de voitures qui se rentrent dedans à la queue-leu-leu, quand il y a des camions qui doublent et qui font n'importe quoi.

Ces témoignages qui expriment les craintes éprouvées à l'approche de camions, en particulier sur l'autoroute lors des dépassements, mettent en évidence une incompréhension du comportement de cette catégorie d'usagers. C'est une peur que partagent quelques automobilistes rencontrés aussi bien dans le Sud-Ouest qu'au Québec.

Si certains redoutent de côtoyer des camions, quelques-uns sont également gênés par les piétons et les cyclistes, comme nous l'avons vu au sujet des difficultés à circuler en ville. Cet extrait illustre la gêne que le partage de la chaussée avec ces usagers occasionne :

Les cyclistes [...] regardent partout, ils ne roulent pas à la queue-le-le. Des fois ils débouchent, la semaine dernière, ils débouchent de partout. Ils ne prennent pas les stops eux, ils n'attendent pas, ils tracent. Nous, on est sur la nationale, on est obligé de freiner, parce qu'on ne peut quand même pas l'écraser. Non mais ils rêvent !

Cette fois c'est plutôt l'imprévisibilité et la versatilité de ces usagers qui posent problème. On peut donc également conclure à une méconnaissance de leurs façons de se déplacer qui peut paraître d'autant plus étonnante que tous ont été à un moment ou à un autre un piéton, moins fréquemment il est vrai un cycliste. Ces difficultés donnent parfois lieu à des stratégies d'évitement par ceux qui préfèrent emprunter des itinéraires moins achalandés ou renoncer à conduire lorsque la circulation est trop dense.

## Une manœuvre difficile : le dépassement

Dans leur identification des problèmes rencontrés sur les routes, il est surprenant de constater à quel point les dépassements sont une source de conflits et de peurs pour les personnes rencontrées aussi bien au Québec qu'en France. Cela laisse penser que cette manœuvre présente une difficulté spécifique à l'apprentissage de la conduite. On notera que la moitié des conducteurs mentionnant cette difficulté a déjà eu un accident de la circulation.

Il y a ceux qui signalent la dangerosité ou l'illégalité des dépassements effectués par autrui alors que d'autres relatent les difficultés qu'ils éprouvent en voulant exécuter cette manœuvre. Afin d'illustrer ces différents vécus, on peut renvoyer dos à dos les points de vue de ces deux témoignages :

Les gens qui doublent par la droite sur la rocade, ça j'adore !

Je pense qu'un danger c'est peut-être le principe des deux voies. Il y a un gars qui va être sur la voie pour doubler et qui va rester là, qui ne roule pas vite. Vous êtes derrière lui, vous attendez qu'il essaie de doubler, qu'il se rabatte, qu'il accélère ou qu'il fasse quelque chose, il ne fait rien. Vous vous dites finalement je vais le doubler par l'autre voie. D'ailleurs, peut-être que ce personnage respecte la limite de vitesse et vous non. Mais bon, vu qu'il n'y a pas de voitures sur l'autre file, il devrait se rabattre. Il ne se rabat pas, c'est au moment où vous doublez par là qu'il va décider de se rabattre. Le danger où est-ce qu'il est, je ne sais pas si c'est moi ou si c'est lui dans ce cas-là. C'est un peu des deux.

De manière générale, les automobilistes décrivent deux sortes de difficultés liées à la manœuvre de dépassement : l'appréciation des distances et le dépassement de véhicules particuliers. Nombreux sont ceux qui confient, parfois à demi-mots, leur embarras pour apprécier la distance à laquelle se trouve un véhicule arrivant en face ou provenant de l'arrière :

Par exemple quand je double un poids lourd, puis il y a une voiture en face, mais je pense que j'ai le temps, mais en fait c'est juste. [...] Des fois, oui, je me fais peur. Comme elle n'a pas de reprise cette voiture, je préfère me remettre derrière. Ça m'arrive, pas régulièrement, mais souvent. À chaque fois je pense que j'ai le temps, mais une fois que j'y suis... Je n'apprécie pas trop la distance.

Quand on double sur la nationale et qu'il y a des voitures qui arrivent en face. Je n'ai pas trop la notion des distances en fait. Des fois, je vais doubler alors que, bon, j'ai juste le temps et des fois je ne vais pas doubler alors que j'ai vraiment le temps.

Ça m'est arrivé de déboîter, de penser pouvoir et voir qu'en fait je ne pouvais pas, freiner et me remettre derrière la voiture. Ça a dû m'arriver une paire de fois, mais ça ne m'a pas fait de frayeurs. [...] Quand je double des fois comme ça, je sais que c'est un risque. Peut-être plus pour la voiture que je double parce qu'il doit se demander si je vais passer ou pas. Donc, peut-être, des fois aussi, je me dis : tu es con. [...] C'est un risque, plus de faire peur aux autres que moi.

Le plus épouvantable c'est sur une route de campagne qui rencontre, tu suis un camion qui ne va pas assez vite à ton goût, tu le dépasses, je trouve que ça prend un bon calcul là. Ça prend un bon calcul, est-ce que j'ai assez de temps, assez de place...

Quand je dépasse dans les petites routes de campagne, je me dis bien là je prends un risque. Parce que je vois l'autre auto qui arrive en sens contraire, puis des fois c'est difficile d'évaluer la vitesse à laquelle il va, puis tu te dis ça se peut que je fasse un face à face, ça fait que je vais me dépêcher de dépasser. [...] Dans le fond, je ne commets pas une infraction parce que j'ai le droit de doubler étant donné que la ligne est pointillée. Mais de peur de se retrouver dans le fossé, de peur que l'autre à côté ne me voit pas et essaie de faire une manœuvre semblable, de peur qu'une autre auto arrive en contre-sens mais plus vite que je ne pensais, donc de ne pas avoir le temps de dépasser.

Quand il y a des autos qui arrivent, tu te dis : est-ce que j'ai le temps, pas le temps. Puis là tu te dis que tu as le temps et tu y vas. J'aurais eu peur mettons les prochaines fois si c'était passé proche que quelqu'un me frappe. Mais on n'a jamais freiné.

C'est sûr des fois tu ne peux pas vraiment savoir à quelle vitesse va l'autre en arrière puis tu changes rapidement de voie. Ça fait ssss, puis ffff. Tu regardes ton angle mort mais quand tu as à faire vite. C'est sûr des fois tu prends des chances, n'importe qui prend des chances.

J'ai rarement doublé quand je n'ai pas de visibilité. J'ai quand même une voiture en face, je double mais je sais que j'ai le temps de passer. Forcément quand la voiture en face fait des appels de phare, là on accélère un peu. Ça arrive rarement. [...] C'est un risque dans la mesure où la personne derrière nous ou sur le côté ne nous voit pas.

Ces conducteurs déclarent également être gênés par les véhicules qui peuvent déboîter devant eux, généralement sur l'autoroute. Par ailleurs, des catégories spécifiques de véhicules telles que les camions et les vélos effraient bon nombre de jeunes automobilistes. Ces quelques témoignages, livrés par des personnes arrivant au terme de la période de conduite accompagnée ou l'ayant terminée depuis peu, en rendent compte :

Comme sur l'autoroute, souvent je me suis souvent fait peur. [...] Les camions qui doublent, qui sont souvent sur la ligne, la route véhicules lents, il doublent l'autre camion et en fait nous on va pour doubler par-dessus et il se décalent violemment.

Je panique quand il y a une voiture en face et qu'il y a un cycliste. Soit je ralentis trop, presque à m'arrêter ou alors je le double, s'il y a la place... [...] Dès que je vois des camions, je ne suis pas en sécurité. Sur l'autoroute, j'ai peur de les doubler.

J'ai toujours peur de doubler les vélos et en fait les vélos me gênent plus que les camions. J'ai peur qu'ils tombent, que je les accroche ou qu'ils fassent un écart [...] Ça me gêne autant sur une route. Pour doubler, les voitures arrivent en sens inverse, puis ils n'accélèrent pas parce qu'il faut qu'ils arrivent au bout de leur exploit. Donc ils sont en plein milieu de la route et puis voilà.

À nouveau, il ressort de l'ensemble de ces témoignages une incompréhension des agissements des autres usagers de la route. D'autre part, les difficultés à évaluer les distances et à réguler sa vitesse ne sont pas vraiment diagnostiquées par les jeunes conducteurs comme des lacunes à pallier. En effet, invités à évaluer leurs capacités à la conduite, rares sont ceux qui ont mis en avant des éléments allant dans ce sens. En fait, les compétences que de nombreux jeunes conducteurs considèrent devoir améliorer ou acquérir ont plutôt trait aux manœuvres de stationnement et aux divers aspects de la manipulation du véhicule, ou bien elles sont d'ordre réglementaire. Elles consistent alors à s'efforcer de respecter les limitations de vitesse, de s'arrêter au stop, de vérifier

les angles morts, etc. Par conséquent, ces jeunes conducteurs ne parviennent pas tout à fait à évaluer leurs lacunes même s'ils réussissent à exprimer leurs gênes et leurs peurs.

## La gêne des intempéries et des infrastructures

Un ensemble de conditions extérieures, d'ordre climatique ou routier, tient un rôle important dans les problèmes de sécurité d'après la plupart des personnes rencontrées. Il s'agit au premier chef des intempéries (forte pluie, grêle, vent violent, neige, brouillard) et de l'état de la chaussée rendue glissante par le verglas ou la pluie. Ce sont principalement les jeunes québécois, faisant face à des hivers rigoureux, qui expriment leur méfiance, leurs difficultés, voire leur peur à l'égard du manque d'adhérence de la chaussée dû à la neige ou à la glace. Seulement une personne en a mentionné le caractère inoffensif. Quelques-uns de ces conducteurs avaient d'ailleurs déjà expérimenté un accident ou un dérapage sur une chaussée glissante. Bien que cela requière davantage d'attention de leur part, ces automobilistes ne renoncent que rarement à circuler dans de telles conditions. Il est important de remarquer que le manque d'adhérence est peu mentionné par les personnes résidant dans le Sud-Ouest qui, pourtant, sont nombreuses à relater des expériences de dérapage sur chaussée humide. Certaines d'entre elles déclarent néanmoins redoubler de prudence lorsqu'il pleut abondamment.

La configuration de la route présente une gêne et parfois une crainte pour une part non négligeable de personnes. C'est essentiellement le cas des routes sinueuses de montagne et des routes étroites de campagne en raison d'un manque de visibilité ou bien des comportements d'automobilistes coupant les virages ou circulant trop vite. Il peut également s'agir d'un endroit précis que la configuration rend problématique. L'inconfort généré par l'étroitesse de certaines routes ou par la présence de virages est relevé en particulier par les jeunes femmes résidant en Midi-Pyrénées. Seuls les conducteurs ayant fait la conduite accompagnée parmi ceux rencontrés dans cette région, signalent la dangerosité des routes selon leur configuration particulière ou encore leur mauvais état.

Par ailleurs, la faible luminosité n'est que marginalement mise en avant comme problème d'insécurité. Au contraire, plusieurs jeunes personnes précisent ne pas être incommodées par la nuit, certaines appréciant même particulièrement cette condition de conduite. Enfin, le mauvais état de l'infrastructure et de la signalisation routières retient l'attention de quelques-uns. Ces personnes, certes peu nombreuses, ont toutes soit été impliquées dans un ou plusieurs accidents de la circulation, soit vécu plusieurs incidents sur la route. En fait, il convient surtout de signaler que les conducteurs n'ayant pas expérimenté de situations d'accident ne mentionnent jamais cet aspect de l'insécurité routière.

## La méfiance envers les trajets méconnus et familiers

Quelques personnes affirment craindre certains trajets, en particulier ceux que l'on ne connaît pas et que l'on fait pour la première fois de même que les trajets effectués seul à bord d'une automobile.

Parmi ces personnes que le déplacement sur de nouveaux itinéraires effraie, certaines ont peu d'occasions d'utiliser la voiture ou se déplacent de manière irrégulière et sur de courtes distances. Ces craintes pourraient donc être attribuées en partie à un manque de pratique. D'autres achèvent à peine la période de conduite accompagnée et s'approprient, non sans quelques appréhensions, à prendre le volant sans accompagnateur. De manière exceptionnelle, on observe chez certaines personnes, notamment déjà impliquées dans un accident grave, une véritable phobie à l'égard de la conduite pouvant se traduire par l'impossibilité de se retrouver seules au volant sans paniquer.

Par contre, les trajets familiers dont on sait qu'ils comportent de réels risques d'accident, ne sont que rarement évoqués comme problèmes. Seulement trois personnes soulignent les dangers liés à la familiarité du trajet effectué quotidiennement, du moins habituellement.

## Les sentiments d'insécurité et de sécurité selon les véhicules

Un aspect de l'insécurité routière somme toute peu relevé par les automobilistes rencontrés concerne la difficulté à conduire certains types de véhicules, notamment en raison de leur gabarit. De même, sont soulignés les problèmes liés aux déficiences mécaniques. Ce sont souvent les automobilistes les plus exposés à la circulation qui émettent de telles inquiétudes. Comme le montrent les témoignages suivants, quelques personnes éprouvent un sentiment d'insécurité dans certaines automobiles :

Les voitures maintenant, c'est vraiment plastique. Je vois dans la Twingo, si quel qu'un me rentre dedans, déjà je me pète les jambes, c'est clair, parce que je suis trop près du volant, puis après ça se plie vite la tôle.

Une auto pour moi c'est une machine, puis je ne trouve pas ça si sûr que ça. [...] Des petits chemins comme ça, puis la petite première neige, je n'aime pas bien ça. Je suis insécure. C'est toujours mécanique. Si je me promenais dans une Volvo, j'aurais pas mal moins d'inquiétudes.

Avec une Civic en haut de 150 km/h, ça devient à nos risques et périls. Puis avec une Volvo à 150 km/h, ça commence à bien rouler.

En contrepoint de l'insécurité qui peut être ressentie dans certains véhicules, il y a donc la sécurité que paraissent garantir d'autres véhicules :

Tu te promènes avec un beau char, coussin gonflable latéral, tu te dis que si ça cogne et bien ça fera pouf [...]. Si j'ai un gros Jeep, quatre par quatre Cherokee, je vais y aller à moins 40° dans les bancs de neige, il n'y en aura pas de problème. [...] C'est taiseux, mais je pense que c'est une question de puissance de moteur, de l'état des pneus que tu as, etc.

Le mieux c'est de faire calculer la pression des pneus et l'équilibrage de la transmission, de la direction le plus souvent possible, comme ça ce n'est pas compliqué, on laisse la voiture faire, ça va tout seul. Une voiture où on contrôle assez souvent la pression des pneus et le parallélisme, c'est vrai qu'il n'y a pas vraiment de problème, on peut même lâcher le volant, ça suit.

## Du malaise à la peur d'être passager

De nombreuses jeunes personnes déclarent ressentir parfois un malaise à bord d'une automobile, conduite en général par un membre de l'entourage proche (un parent, un frère ou une sœur, un ami). Plus que de l'inconfort, certaines d'entre elles confient même éprouver de la peur. Un peu plus de conductrices que de conducteurs expriment ainsi leurs craintes d'être passagères.

D'ailleurs, la moitié d'entre elles a signalé une expérience d'accident ou d'incident dans cette situation. Ces extraits d'entretien sont représentatifs des deux types de témoignages entendus chez une grande majorité des personnes rencontrées :

J'ai peur un peu avec tout le monde. On n'a pas les mêmes habitudes. [...] Avec maman, je sais que j'ai peur parce que je trouve qu'elle conduit vite. [...] Après chacun a ses méthodes. Mon copain a appris à conduire en serrant à droite et je trouve qu'il rase un peu trop l'herbe. J'ai peur ouais. Il m'a dit qu'il avait appris comme ça...

Il y a des fois où je ne suis pas trop à l'aise dans la voiture quand c'est mon père qui conduit parce qu'il a un style de conduite qui me dérange un peu. Il freîne au dernier moment ou, quand il double, il déboîte au dernier moment. Ça, je n'aime pas. [...] En étant passager juste à côté de lui, soit je freîne, soit j'aurais tendance à me pousser quand il passe un peu trop près.

Les appréhensions éprouvées en tant que passager d'une automobile résument assez bien le panorama que nous venons de dresser des formes que peut recouvrir l'insécurité routière, du simple inconfort à la menace.

## Trois théories de l'accident

Les discours recueillis au sujet aussi bien des défaillances rencontrées en conduisant que des dangers perçus sur les routes reposent souvent sur une vision d'ensemble de l'événement accidentel. Comprendre l'idée que les personnes ont des accidents de la circulation peut s'avérer précieux pour communiquer sur les façons de les prévenir. On peut considérer que les personnes énoncent une théorie de l'accident, certes dans un langage commun, mais s'appuyant sur des catégories de pensée fondamentales. Nous avons cherché à en systématiser le recueil en demandant à toutes les personnes, accidentées ou non, si elles estimaient possible d'éviter les accidents de la circulation (voir guide d'entretien en annexe). L'analyse de leur réponse a permis de dégager trois grands types de théorie, ou façons de penser ces événements que nous avons ensuite soumis à un échantillon important de jeunes automobilistes afin d'en évaluer l'occurrence.

### De la responsabilité à la fatalité : une gradation de l'implication humaine

Les théories repérables dans les témoignages recueillis auprès des 53 jeunes conducteurs se distinguent par la signification qu'y recouvrent les notions de causalité, de responsabilité et d'action pour expliquer la survenue d'un accident. L'analyse a porté sur les réponses dans leur globalité, c'est-à-dire en tenant compte du sens de l'ensemble du raisonnement élaboré par nos interlocuteurs. Les personnes s'appuient en grande partie sur l'expérience personnelle qu'elles ont faite d'un accident ou de son évitement pour étayer leur propos. Nous nous sommes ainsi efforcés de comprendre leur vision de l'accident plutôt que de procéder à un simple inventaire du lexique employé. Nous livrons les résultats d'une analyse qui est donc davantage logique et syntaxique que thématique.

Le tableau 13 dresse l'inventaire exhaustif des réponses avancées par les 53 jeunes automobilistes sollicités. Chaque réponse est classée dans l'une ou l'autre des théories de l'accident

identifiées, dont l'ensemble traduit une gradation de la capacité des personnes à prévenir l'événement accidentel. D'abord, l'avènement d'un accident semble, à de nombreuses personnes, essentiellement lié à la responsabilité des usagers de la route et, de ce fait, demeure potentiellement sous leur contrôle. Ensuite, l'accident peut être compris comme une conjonction aléatoire d'événements ou de conditions ou, encore, de circonstances qui comporte par conséquent une imprévisibilité se dérochant en partie à l'action humaine. Enfin, cet événement paraît à certains entièrement déterminé par une action qui échappe aux usagers, impuissants à exercer un quelconque contrôle sur sa survenue. Responsabilité, hasard et fatalité correspondent ainsi à trois façons d'appréhender les dangers de la route et d'envisager son propre rôle dans cette insécurité.

### **La responsabilité et la défaillance humaines**

Selon certains individus, l'accident provient d'une erreur humaine au sens large, incluant défaillances, imprudences et négligences de toutes sortes. L'accident apparaît comme un événement évitable car il engage toujours, directement ou indirectement, la responsabilité d'un ou de plusieurs usagers. La cause ultime des accidents se trouve ainsi dans une défaillance humaine. Cette théorie affirme donc qu'il est toujours possible de prévenir leur survenue.

13 individus sur les 53 ayant exprimé leur opinion à ce sujet partagent cette vision qui requiert néanmoins certaines conditions pour être applicable. D'après les témoignages recueillis, il est possible d'éviter les accidents en prévenant toutes les sources identifiables de danger. L'extrême vigilance définit généralement la condition nécessaire à la sécurité. De même, la consommation d'alcool associée à la conduite est souvent proscrite. Par ailleurs, la réduction de la vitesse, la bonne condition physique et l'entretien régulier du véhicule sont moins fréquemment évoqués. Ces facteurs apparaissent manifestement aux yeux de certains comme des conditions insuffisantes pour prévenir les accidents. Enfin, quelques-uns développent une vision très kinesthésique de la conduite automobile. Pour ceux-ci, ce sont les réflexes du conducteur qui conditionnent de façon primordiale les risques d'accident sur les routes.

Toutefois, la possibilité de pouvoir anticiper un accident reste parfois une affirmation de principe. En d'autres termes, cette possibilité s'apparente davantage à un idéal à atteindre qu'à un comportement préventif effectif. Du fait même qu'elle repose sur les conducteurs qui sont faillibles, cette attitude préventive, qu'il est en théorie toujours possible de mettre en œuvre, demeure pour beaucoup une utopie.

### **Le hasard ou la multicausalité des accidents**

Une majorité d'automobilistes (27 sur 53) exprime une vision qui réfère au hasard dans la mesure où l'accident revêt avant tout un caractère aléatoire. Ici, les individus soulignent que l'accident requiert plusieurs conditions pour se produire et reconnaissent ainsi la multicausalité des accidents qu'ils tendent à expliquer par une convergence d'actions. De ce point de vue, la plupart des accidents paraissent évitables. La part d'imprévisibilité et d'inconnu qui demeure est cependant extensible. Pour être trop soumis aux circonstances, le contrôle que les conducteurs peuvent exercer sur l'apparition de cet événement peut se réduire considérablement.

À la différence de la théorie précédente, les possibilités qui s'offrent pour prévenir les accidents sont beaucoup plus restreintes. Si, comme nous l'avons vu plus haut, les accidents semblent évitables sous réserve de respecter des conditions précises, les personnes nuancent ici cette assertion en admettant que certains accidents sont imprévisibles. L'idée qui domine consiste à affirmer l'existence d'une part de hasard, d'inconnu qui, par définition, ne peut pas être maîtrisée. Cette incertitude agit pour quelques-uns comme un résidu infime qui, quoi qu'ils fassent, échappera à leur contrôle. D'autres précisent les aléas qui rejoignent le domaine de l'incertain, hors de leur portée et dont l'étendue est plus ou moins vaste. Généralement, c'est le comportement des autres usagers de la route qui apparaît rédhibitoire à la prévention des accidents. Les actes d'autrui sont en effet envisagés par maintes personnes comme une limite insurmontable à l'anticipation qu'elles peuvent faire d'un conflit. Leur capacité d'intervention semble ainsi s'arrêter aux limites de l'habitacle de leur véhicule. D'autres facteurs incontrôlables sont également mentionnés : les animaux qui croisent soudainement la route, les conditions météorologiques difficiles et l'état de la chaussée.

La capacité des conducteurs à agir sur l'avènement d'un accident s'amenuise encore davantage lorsque cet événement apparaît complètement contingent et semble survenir au gré des circonstances. Ce qui relève de l'intervention humaine se dilue alors dans des circonstances aussi imprévisibles que diffuses.

### **La fatalité**

L'idée d'après laquelle l'accident serait un événement inéluctable l'assimile à une manifestation de la fatalité. Différemment de la théorie du hasard où l'accident est un événement contingent, il apparaît ici déterminé à l'avance. Autrement dit, il se produira inmanquablement et indépendamment des agissements des conducteurs qui se considèrent essentiellement impuissants à se prémunir contre son apparition. Selon une telle théorie, partagée par neuf individus, il est donc presque impossible d'éviter les accidents.

En fait, pour quelques-uns les accidents sont imprévisibles et inéluctables sauf si les conducteurs respectent certaines conditions qui n'apparaissent cependant jamais entièrement suffisantes. Si la plupart considèrent la présence des autres usagers de la route comme un obstacle majeur à la prévention des accidents, certains voient dans l'éventualité de ces événements la réalisation d'un destin. Toutefois, rares sont ceux qui soutiennent cette position radicale qui rend impossible et inopérante toute action préventive.

TABLEAU 13 : RÉPERTOIRE DES DISCOURS TENUS SUR L'ACCIDENT DE LA ROUTE	
	Extraits d'entretien en réponse à la question : « Peut-on éviter d'avoir un accident ? »
RESPONSABILITÉ HUMAINE	<p><b>Les accidents peuvent toujours être évités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Je pense qu'en général ceux qui ont des accidents le cherchent parce que c'est souvent un problème de vitesse. Je suis persuadée que je n'en aurais pas.</li> <li>• Ça dépend des circonstances de l'accident. En règle générale, on doit pouvoir toujours éviter d'avoir un accident, j'espère. Il faudrait que chacun se dise ça, mais, comment vous dire, oui, j'espère qu'on peut éviter d'avoir un accident quand même.</li> <li>• On peut toujours éviter d'avoir un accident [...]. Si c'est un accident au niveau de la vitesse, bien il faut rouler moins vite. [...] Tout dépend de l'accident. Si la personne était saoule, il ne fallait pas qu'il boive, enfin il fallait passer le volant à quelqu'un d'autre.</li> <li>• Oui.</li> </ul>
	<p><b>Les accidents peuvent être évités à certaines conditions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Je pense qu'on peut mettre toutes les chances de notre côté, ça c'est sûr, en étant bien prudent, en étant courtois, en respectant les autres conducteurs qu'il y a autour. Pas nécessairement en roulant à 100 km/h tout le long. Je pense que c'est une question de courtoisie aussi, de respect de la route, des autres conducteurs, du passager. De faire attention, d'être bien alerte. De ne pas conduire saoul. De ne pas fumer de la drogue dans l'auto.</li> <li>• Tout dépendra de comment ça se présente, [...] de tes réflexes, qu'est-ce que tu vas faire rendu là. Comme les accidents que j'ai failli faire, le réflexe que j'ai fait n'était vraiment pas bon, que si l'autre avait eu le même réflexe que moi, je lui rentrais en pleine face. Puis lui a eu le bon réflexe. Il y a eu des fois où j'ai eu le bon réflexe, puis que lui n'avait pas eu [...]. Une fois qu'il y a un colon, que ça soit moi ou l'autre, qui se présente qui va créer un accident et bien là ça se passe juste par rapport aux réflexes.</li> <li>• Si on a de bons réflexes oui. Si on a le réflexe qui arrive à temps, oui.</li> <li>• Au moment où il arrive non, mais il peut se prévoir, s'éviter avant qu'il se produise oui. Une fois que l'accident arrive, on fait ce qu'on peut avec, mais s'éviter d'être dans des situations pour avoir des accidents, d'après moi, oui, ça se fait. En étant prudent, puis en regardant ce qui se passe autour.</li> <li>• Tu peux éviter un accident c'est sûr, mais il faut que tu fasses attention de ne pas en provoquer un autre. Tu peux justement connaître tes limites, savoir qu'il ne faut pas faire des affaires niaiseuses. Tout peut arriver sur la route, c'est toi qui est responsable. Si un enfant décide de traverser la rue en courant, ce n'est pas toi qui a décidé à sa place, puis toi tu arrives trop vite, c'est de ta faute, [...] On peut l'éviter en étant prudent, en faisant ce qu'on a à faire, mais...</li> <li>• Être prudent. Ne rien risquer. [...] T'attacher aussi, puis avoir une bonne voiture en état, des bons pneus. Être attentif.</li> <li>• Il faut faire attention, ne pas conduire quand tu es chaud ou quand tu es fatigué.</li> <li>• En tous cas, on peut diminuer les risques.</li> <li>• On peut éviter oui, en faisant attention, mais le risque vient des autres, donc je ne pense pas qu'on puisse l'éviter. C'est à la personne en face à, pas faire attention, mais elle doit quand même faire attention à son véhicule. Donc, en faisant attention à son véhicule, elle fait attention aux autres. Donc on peut éviter les accidents. J'aurais pu l'éviter en roulant moins vite. Elle aurait aussi pu l'éviter en s'avançant moins, en attendant un peu. Ouais, on peut l'éviter.</li> <li>• Ah oui bien sûr. Il faut être prudent déjà, il ne faut pas être distrait, distrait par le téléphone, par la musique, par les gens qui vous parlent. D'ailleurs, moi, quand je suis accompagnée, je déteste qu'on me parle. Je déteste ça parce qu'on a tendance à être absorbé par la conversation et une minute d'inattention et il peut arriver n'importe quoi. Donc, je pense qu'on peut éviter l'accident, c'est clair.</li> <li>• Bien ça dépend quel accident. Ceux qui boivent et tout ça et qui ont des accidents, ils n'auraient pas dû conduire, des trucs comme ça.</li> <li>• On peut bien sûr, on pourrait. On aurait pu. Ça dépend. Si, tranquille, on passe au vert et le gars brûle le rouge, comme ce que je vous ai raconté tout à l'heure le gars qui a déboulé, celui-là je ne pouvais pas l'éviter. Le gars, lui, pouvait l'éviter. Quand moi je suis rentré dans la 4L, j'aurais pu l'éviter en le suivant de moins près, [...] peut-être qu'on allait un peu vite, mais c'est un flux. Je ne pense pas que c'est une personne qui peut éviter un accident ou des accidents de façon générale, c'est tout le monde.</li> <li>• En conduisant tout simplement comme on nous l'a appris. En faisant tout le temps attention. [...] Je pense, par exemple, que c'est tout simplement la nature humaine qui fait que rien n'a changé là-dedans. Tout le monde ne fait pas nécessairement tout le temps attention et suit toutes les étapes de A à Z. Ce n'est pas parce que tu veux négliger, mais tu négliges tout simplement.</li> </ul>
HASARD	<p><b>Les accidents peuvent être évités à certaines conditions sauf dans certaines circonstances :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déjà en évitant les accidents, on anticipe. Le jour où il y en aura un, c'est qu'il n'y aura pas anticipation. Ils roulent comme des cons. Donc il vaut mieux que j'anticipe. De toute façon, il y a toujours une part d'inconnu, d'imprévisible.</li> <li>• En faisant attention, en respectant et tout ça, mais si ce n'est pas nous en faute et que ça nous arrive dessus. À part que tout le monde ait des conduites. Éviter les conduites à risque quand même : les dépassements dangereux, les excès de vitesse, l'alcool, le sommeil.</li> <li>• C'est sûr qu'on peut prévenir. La vitesse c'est sûr que c'est une source d'accident potentielle. L'alcool au volant, des trucs comme ça, la fatigue, c'est toujours des facteurs de risque qui peuvent causer un accident. On ne peut peut-être pas éviter complètement, mais on peut diminuer les risques.</li> <li>• Ça dépend. Des fois, ça ne s'évite pas du tout. Des fois, c'est des accidents bêtes parce que tu roulais trop vite, parce que tu n'as pas suivi la signalisation. J'imagine qu'un accident peut toujours s'éviter parce que quand il y a un accident, il y a quelqu'un qui fait quelque chose de pas correct. À moins que ça soit un accident dû à un dérapage l'hiver ou à une tempête de neige. Mais si quelqu'un a un accident, puis il est ivre au volant. Si c'est parce qu'il roulait trop vite, il a couru après. [...] Ce serait des accidents qui s'évitent. Peut-être même les accidents dus à la neige, on reste chez nous ou on conduit moins rapidement. Ça peut s'éviter. Je ne sais pas si ça peut s'éviter à 100%.</li> <li>• À partir du moment où nous, on fait attention, [...] on aura un minimum de chances d'avoir un accident, mais s'il y a vraiment quelqu'un qui fait le fou, il y a des fois où on ne peut pas. Un accident on peut l'éviter, on peut en éviter une très grande partie quand on fait bien attention à ce qu'on fait, je pense aussi avoir une bonne connaissance de son véhicule [...]. C'est à nous de mettre une limite, d'essayer d'en avoir le moins possible, mais après le comportement des autres...</li> <li>• Dans mon fin fond, oui : il s'agit de mettre toutes les chances de ton côté pour ne pas que ça arrive. Si ça arrive, au moins tu n'as pas de remords. Si tu meurs, puis que tu as mis toutes les chances de ton côté, c'est à cause de la conduite des autres. Tu conduis quand tu es en état de conduire, quand les routes sont en état, quand ta voiture fonctionne bien. [...] Mais je trouve que tu conduis beaucoup pour les autres dans la vie, pas pour toi. Toi, tu n'es pas un gros risque. En ce qui me concerne en tous cas.</li> <li>• Je pense qu'en faisant attention, on diminue nos chances, mais il y a toujours à un moment donné quelqu'un qui. C'est hors de ton contrôle. Tu es toujours peut-être un petit peu responsable. Je trouve que les deux sont un peu responsables, ça dépend des fois.</li> <li>• Oui si on conduit prudemment. Je dis ça, dans le fond, c'est sûr qu'on ne peut pas prévenir d'être impliqué dans un accident. Après tout, ça peut être quelqu'un qui nous fonce dedans ou n'importe quoi. Mais si on y va avec les limites de vitesse, si on fait attention quand les conditions sont plus dangereuses, on a pas mal de chance de réduire les chances d'accident.</li> <li>• Il y en a qu'on ne peut pas, mais il y en a beaucoup qu'on peut. [...] C'est une question de condition du véhicule, de compétences du conducteur, de prise de conscience de l'environnement. [...] C'est sûr qu'il y a la vitesse, mais si les gens faisaient attention et avaient connaissance de leur véhicule. L'hiver ici c'est immanquable, tu trouves du monde dans le champ. Tu sais quand tu t'en vas sur la route que ta lumière est verte, tu as confiance que le chemin est à toi, s'il y a quelqu'un qui est peut-être dans la lune qui passe sur la rouge, tu ne pourras pas faire grand chose. Ou un arrêt qui est ignoré ou qui n'est pas vu. C'est des choses que tu ne peux pas vraiment éviter.</li> <li>• Je dirais qu'il y en a que oui, il y en a que non. En hiver, c'est assez dur d'éviter une auto qui dérape en avant de toi ou qui s'en vient de l'autre côté. [...] Il me semble que ça, c'est à éviter, tu ne dépasses pas dans une ligne continue. Tu fais attention. Comme les chauffards, ceux qui conduisent en état d'ébriété.</li> <li>• On peut essayer de prévoir le plus qu'on peut, mais je pense qu'il y a une marge qu'on ne peut pas tout le temps prévoir. [...] C'est sûr qu'il reste un pourcentage, une marge, tout ce que les autres peuvent faire. S'il y en a un qui t'arrive, tu peux te tasser, mais si tu ne peux pas te tasser, il te rentre dedans c'est tout.</li> </ul>

(Suite page ci-contre...)

(SUITE) TABLEAU 13 : RÉPERTOIRE DES DISCOURS TENUS SUR L'ACCIDENT DE LA ROUTE	
<b>(Suite) HASARD</b>	<p><b>Les accidents peuvent être évités à certaines conditions sauf dans certaines circonstances :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non parce que des fois ce n'est pas trop de notre faute, mais le danger vient des autres, donc si on est bien vigilant soi-même, on ne peut pas avoir d'accident.</li> <li>• J'imagine que tout n'est pas évitable. Déjà les autres automobilistes qui interviennent sur notre route, là c'est un peu moins. Après pour ce qui est de notre niveau personnel, je pense qu'il y a beaucoup de choses quand même qui pourraient être évitées.</li> <li>• Tu peux être prudent, mais comme je disais tantôt, ça arrive vite. Tu ne peux pas prévenir quelque chose qui arrive par quelqu'un d'autre.</li> <li>• Disons qu'on peut éviter les chances d'avoir un accident. On peut réunir le maximum de sécurité. Il y a toutes les choses comme l'alcool et puis la prise de risque, doubler. Même quand on n'est pas pressé, des fois on a envie de doubler ou quand on roule un peu vite. Je suis sûr qu'on peut réduire le niveau de risque. Mais, quand on ne peut pas éviter un accident, c'est souvent à cause de quelqu'un d'autre et cette personne-là aurait sans doute pu nous éviter cet accident. À la limite, on pourrait dire qu'on pourrait souvent éviter des accidents. Je ne sais pas. J'avoue que les expériences que j'ai eues, je sais que j'aurais pu éviter les accidents. [...] C'est vrai que c'est des petits indices comme ça qui font que si on ne peut pas éviter des accidents, je pense que c'est souvent la faute de quelqu'un d'autre.</li> <li>• Moi j'aurais pu l'éviter si je n'avais pas été aussi pressée, puis si j'avais attendu. C'est sûr qu'on peut éviter, il faut être très prudent, sauf que tu ne peux pas contrôler la conduite des gens, tu peux contrôler la tienne, mais pas la conduite des autres. Donc, tu ne peux pas l'éviter à tous les coups.</li> <li>• Ça dépend de la circonstance. [Si] tu as trois verres dans le corps puis tu as vu de quoi à la dernière minute, tu n'as pas freiné, c'est de ta faute. Tu aurais pu l'éviter. Mettons il y a un original qui arrive, un imprévu, il t'arrive dessus, tu ne peux rien faire je pense. C'est sûr que tu peux toujours éviter pour avoir le moins pire. [...] C'est sûr qu'il faut tout le temps être prudent, c'est sûr qu'il va t'arriver le moins de choses possibles si tu fais ce qu'il faut mais il n'y a pas grand monde qui fait tout ce qu'il faut.</li> <li>• On peut éviter si on est ivre d'avoir un accident en ne buvant pas. Mais bon si un cerf traverse ou quelque chose comme ça, je ne pense pas. [...] Si on pouvait l'éviter je pense que les personnes éviteraient d'en avoir. Ça doit être beaucoup dû aux réflexes aussi je crois. Avoir le réflexe d'anticiper, puis en anticipant ce que font les autres, mais bon on ne peut pas toujours.</li> <li>• On pourrait éviter certains accidents mais pas tous. On a beau prendre toutes les précautions du monde et rouler bien tranquillement, il peut toujours y avoir un oiseau qui fonce sur le pare-brise, une biche qui sort sur le côté ou un ballon qui vient sur la route comme ça. Après c'est vrai que quand on a 3 grammes d'alcool dans le sang et qu'on prend le volant, oui on peut l'éviter.</li> </ul> <p><b>L'évitement des accidents dépend des circonstances :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ça dépend des circonstances. Ça dépend de la façon dont on conduit. Ça dépend de l'état dans lequel on se trouve, des conditions climatiques. Je pourrais vous répondre oui et non, oui pour certaines raisons et non pour d'autres.</li> <li>• On peut et on ne peut pas, ça dépend. Je ne sais pas. Ça dépend de la place où on se trouve. Si on se trouve sur une autoroute où on peut s'en aller vers la chaussée, mais comme dans un petit rang, ici, [...] on n'a pas de marge de manœuvre d'après moi.</li> <li>• Bien ça dépend des circonstances parce que l'accident n'est pas prévisible tout le temps. Si c'est un accident prévisible, dû à une faute qu'on fait nous-même, ou une faute d'inattention, il aurait pu être évité si on avait été plus concentré ou si on n'avait pas fait le malin ou des erreurs nous-mêmes. Mais si c'est dû, je ne sais pas, à un animal qui traverse la route, [...] là ce n'est pas évitable, on n'y peut rien. Je trouve que ça dépend des circonstances. Nous, par exemple, la flaque d'huile, on n'y pouvait rien. On a essayé mais la voiture est partie, on est rentré dans le décor, on ne pouvait pas l'éviter.</li> <li>• Ça dépend, il y en a qui arrivent, puis ça arrive parce que ça arrive. Mettons distraction, [...] c'est sûr que ça peut s'éviter. Sauf qu'il y a des accidents, ça ne l'est pas. [...] La personne qui est prudente peut quand même avoir un accident. On contrôle soi, mais on contrôle pas les autres affaires.</li> <li>• Ça dépend des causes. Il y a des accidents qui sont causés par l'alcool. Ça c'est plus être sûr sur ses gardes pour se contrôler quand tu chauffes, tu sais que tu peux prévenir, qu'il y a quelqu'un ça va être un danger. Enfin tu ne le sais pas toujours, les accidents ça arrive de même.</li> <li>• Ça dépend tout le temps des circonstances, je pense. Il y a tout le temps des facteurs qui font que c'est peut-être les autres, c'est peut-être moi, je ne sais pas. [...] Un accident, tu ne peux jamais dire quand ça va arriver.</li> <li>• Dans certaines circonstances ouais. Bon après... De toute façon, un accident c'est quoi. Ça arrive connement. Soit on a de la chance, soit on n'en a pas. Il peut aussi y avoir le danger par rapport à la personne qui arrive en face, ce qui fait qu'on ne sait jamais. Je pense qu'il faut faire attention à la façon qu'on conduit et aux autres aussi.</li> <li>• Ça dépend des circonstances, je ne sais pas. Déjà, les accidents à cause de l'alcool, oui, on peut les éviter. Après, sûrement qu'on peut les éviter. C'est tout le temps des fautes, à peu près, des fautes d'inattention qu'on fait. Si on l'a eu, c'est que ça devait arriver.</li> </ul>
<b>FATALITÉ</b>	<p><b>Les accidents ne peuvent pas être évités sauf à certaines conditions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• À mon avis, non, parce que même si on fait attention, on ne peut jamais prévoir la réaction de l'autre. On peut l'anticiper, faire ce qu'on peut, mais on ne peut pas dire précisément. Ce n'est même pas une question de vitesse, bon c'est sûr qu'en roulant pas trop vite on peut limiter. [...] Parce que si ça dépendait de soi, on pourrait dire « je suis tout seul sur la route, je peux éviter un accident ». Étant donné qu'il y a les autres, je pense qu'on ne peut pas éviter un accident.</li> <li>• Je ne pense pas parce qu'on ne peut pas conduire à la place des autres. Même quand on conduit bien, il peut y avoir d'autres personnes qui conduisent mal, puis qui nous rentrent dedans. Et puis on ne peut jamais être sûr. Enfin je pense. On peut éviter si on est prudent nous, mais on ne peut pas éviter que les autres nous rentrent dedans. [...] Si quelqu'un décide qu'il veut nous rentrer dedans, on ne peut pas rien faire.</li> <li>• Non parce qu'on n'est pas forcément responsable. Enfin si ça doit arriver, ça arrive. Si on peut l'éviter, on l'évite, mais par exemple quelqu'un double, on est en face, on ne peut rien faire. Si c'est une personne qui crée un accident, nous on ne peut être que victime dans ces cas-là. Je crois que c'est le pas de bol, au mauvais moment, on se trouve là. Pour les victimes, pas pour ceux qui créent un accident.</li> <li>• C'est sûr qu'il faut rester vigilant tout le temps. Ça c'est vraiment basique, sauf qu'on ne peut pas empêcher les autres de conduire et même pour soi, des fois, c'est difficile de bien évaluer les distances, comme s'il ne fait pas beau. Je ne sais pas si on peut vraiment éviter des accidents. On peut être plus prudent, mais il y a des choses qui t'arrivent et que tu n'as pas voulu et ça arrive juste comme ça.</li> <li>• À mon avis, on ne peut pas. Enfin il y a certaines situations où, sans doute, si on dévie un petit peu, on peut éviter le pire, mais déjà il y a la situation, enfin la proximité de l'accident elle y est quoi, même s'il ne se matérialise pas vraiment, le fait y est. C'est le destin je pense. On peut dévier un petit peu, mais le fait est là. On peut l'éviter de justesse si vous voulez. Il y a un accident quand même quelque part.</li> <li>• Si ça doit arriver, ça arrive. Je ne pense pas que... Peut-être prendre moins de risques et respecter un peu plus, mais même, ça arrive à n'importe qui. Moi, je ne pense pas qu'il y ait de remède.</li> </ul> <p><b>Les accidents ne peuvent pas être évités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non puisqu'un accident c'est un accident. C'est imprévisible, sinon ça ne s'appelle plus un accident. Je ne sais pas, j'imagine que sinon ça ne se produirait pas. Est-ce qu'on peut éviter un accident... Des fois oui, mettre des conditions favorables, conduire lentement, tout ça. On n'a pas le contrôle sur toutes les conditions qui font que parfois un accident. [...] On peut prévenir, mais il y a tellement d'imprévus. Je ne sais pas. Moi je suis distraite, je me dis qu'il y en a d'autres qui conduisent vite, tout ça mélangé. Non, on ne peut pas.</li> <li>• Je ne pense pas. À moins que tu aies vraiment les réflexes pour. Mais un moment de panique, je ne pense pas. Il y a sûrement un petit mouvement à faire, mais pris de panique je ne sais pas si j'aurais le réflexe de dire là si je m'en vais dans ce bord-là, je vais l'éviter.</li> <li>• Je me dis si j'ai eu ça à tel moment, si j'ai fait ça à tel moment, ça a produit tel effet, c'est parce qu'il y a plein de choses qui se sont mis en même temps. En fait, par hasard, il s'est passé ça. Quand on est sur la route, il y a plein de choses qui vont faire que ça crée la situation d'accident. Donc, vous pouvez faire le maximum de votre côté pour essayer de résorber le risque, mais il y a d'autres éléments qui font qu'il va y avoir un accident sur lesquels vous ne pouvez pas agir [...]. On peut [...] essayer de limiter les risques, freiner, rétrograder, je ne sais pas. Il y a des situations d'urgence dans lesquelles, si vous êtes un bon conducteur confirmé, vous arriverez à limiter la casse. Mais si ça doit arriver, si l'accident doit arriver, si la situation est inévitable, c'est l'accident.</li> </ul>

## L'influence de l'éducation à la conduite et du vécu accidentel

Au fond, ces théories de la responsabilité, du hasard et de la fatalité renseignent sur le rôle que chacun pense tenir dans l'insécurité routière et donnent la mesure du degré de responsabilisation qui anime les personnes. En effet, lorsque l'on estime que l'accident survient à cause d'une erreur humaine, cela implique l'entière responsabilité de chacune des personnes impliquées. Dans la perspective où l'accident est contingent, c'est-à-dire soumis au hasard, la part de responsabilité dévolue aux conducteurs est moins importante. A fortiori, elle est absente quand l'accident paraît inévitable et déterminé à l'avance. Dans ces derniers cas, il peut paraître moins pertinent, voire inutile, aux conducteurs de s'astreindre à adopter des comportements visant à limiter les risques.

Ces trois visions de l'accident ont été soumises à un échantillon de 782 automobilistes, dont 535 résidant dans le Grand Sud-Ouest, afin d'en examiner les variations selon divers facteurs et caractéristiques. Les propositions suivantes tentent de synthétiser chaque théorie exprimée en entretien de façon suffisamment univoque et catégorique pour inviter les enquêtés à prendre nettement position à l'égard de la production des accidents :

- proposition 1 : « Ils peuvent toujours être évités » ;
- proposition 2 : « Ce sont de malheureux concours de circonstances » ;
- proposition 3 : « S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver ».

On constate que la formation à la conduite joue un rôle indéniable dans la perception de l'accident de la route à la différence de caractéristiques telles que l'âge ou le sexe qui ne distinguent pas les réponses entre elles. Surtout, le vécu de l'accident est loin d'être anodin et retentit sur la façon d'envisager l'insécurité routière quelle que soit la formation reçue et quel que soit le pays de résidence. Enfin, un lien semble exister entre une vision de l'accident et l'adoption de pratiques risquées ou sécuritaires.

### La théorie de la responsabilité : entre éducation à la sécurité et inexpérience

Une majorité des jeunes détenteurs de permis interrogés dans le Grand Sud-Ouest (254 individus sur 535) estime que les accidents peuvent toujours être prévenus. La formation à la conduite apparaît comme une variable discriminante dans le tableau 14.

	Conduite accompagnée		Formation traditionnelle		TOTAL Effectifs
	Effectifs	%	Effectifs	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	119	55	135	46	254
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	70	32	98	34	168
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	28	13	59	20	87
TOTAL	217	100	292	100	509

La corrélation statistique observée entre le fait d'avoir suivi ou non la conduite accompagnée et le choix de la première proposition est significative. 55% des automobilistes qui ont fait la conduite accompagnée considèrent les accidents évitables contre seulement 46% de ceux qui ont suivi la formation traditionnelle. L'éducation à la conduite semble donc influencer sur la façon d'envisager l'insécurité routière. D'ailleurs, l'affirmation de la responsabilité des usagers dans les accidents

semble s'accompagner de comportements sécuritaires. Les individus déclarant, entre autres, rarement conduire plus de deux heures d'affilée ou inciter leurs passagers arrière au port de la ceinture, optent plus fréquemment pour la première proposition.

D'autre part, les personnes qui n'ont pas vécu d'accident de la circulation se rangent en proportion plus volontiers à cet avis comme si aucun exemple, aucun cas particulier ne pouvaient invalider le principe de la responsabilité humaine en toutes circonstances. C'est tout particulièrement le cas de ceux qui n'ont jamais eu d'accident comme passager (voir tableau 15). Les personnes qui conduisent peu, effectuant moins de 5 000 kilomètres annuellement ou utilisant leur voiture moins de cinq fois par semaine, sont sur-représentées parmi les enquêtés ayant préféré la première proposition. Nous avons vu dans la partie précédente que ces conducteurs sont moins fréquemment impliqués dans un accident. Ainsi, une faible expérience de la route semble davantage mener à soutenir l'affirmation de l'évitabilité des accidents. Cela se vérifie également auprès des individus interrogés au Québec où ce choix est effectué par 34% des conducteurs occasionnels (24 sur 71) alors qu'ils ne représentent que 23% d'entre eux (58 sur 247).

	Accident passager		Aucun accident passager		TOTAL Effectifs
	Effectifs	%	Effectifs	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	111	44	143	56	254
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	82	33	86	33	168
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	58	23	29	11	87
TOTAL	251	100	258	100	509

Par ailleurs, la plupart des non-réponses enregistrées proviennent du refus des enquêtés de choisir cette proposition jugée trop catégorique. Les notes écrites en marge de leur questionnaire traduisent une volonté d'assouplir ce modèle de la responsabilité humaine en l'associant à l'une des deux autres propositions restantes ou en lui substituant d'autres adverbes tels que « parfois » ou « souvent ».

### L'intervention du hasard avec la diversification des expériences

Près du tiers des personnes (168 sur 535) ont préféré la deuxième proposition mettant en avant le caractère aléatoire des accidents. Cette proposition intermédiaire exprimant la théorie du hasard apparaît dans l'ensemble peu polémique contrairement aux deux autres. Néanmoins, les conducteurs ayant expérimenté un accident corporel tendent davantage que les autres à adopter ce point de vue au détriment de la proposition affirmant l'évitabilité des accidents (voir tableau 16).

	Accident corporel		Aucun accident corporel		TOTAL Effectifs
	Effectifs	%	Effectifs	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	21	39	233	51	254
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	22	41	146	32	168
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	11	20	76	17	87
TOTAL	54	100	455	100	509

Ceux qui ont fait une sortie de route seuls à bord de leur véhicule choisissent majoritairement cette proposition. La corrélation observée entre une vision centrée sur la multicausalité des accidents et l'expérience faite par un conducteur d'un accident se vérifie lorsqu'ils sont graves, mais elle s'atténue dès que l'on prend en compte les accidents matériels.

Au premier abord, le niveau d'instruction paraît ici jouer un rôle discriminant. On observe que la théorie du hasard recueille surtout l'assentiment des personnes ayant obtenu un baccalauréat ou un diplôme d'études supérieures. C'est parmi ces derniers que l'on trouve la plus forte proportion de personnes optant pour la deuxième proposition, soit 39%. Toutefois, ces personnes font également partie des plus âgées de l'échantillon et des résidentes d'agglomérations comportant au moins 100 000 habitants chez lesquelles ce choix est prépondérant. La propension à privilégier la théorie du hasard se remarque également chez les individus qui conduisent depuis au moins trois ans. Aussi, il y a lieu de supposer que c'est davantage la diversification des expériences que le diplôme qui joue un rôle prépondérant.

Une corrélation significative est également à signaler entre les représentations de l'accident et l'adoption de certaines pratiques risquées. Par exemple, 40% des personnes affirmant conduire parfois plus de deux heures d'affilée attribuent les accidents à un concours de circonstances alors que ce n'est le cas que de 29% des personnes réfractaires à cette pratique (voir tableau 17). On observe également cette corrélation chez les individus résidant au Québec, mais elle concerne cette fois l'alcool au volant.

Conduire plus de deux heures sans s'arrêter	Jamais		Rarement		Parfois		Souvent		TOTAL Effectifs
	Eff.	%	Eff.	%	Eff.	%	Eff.	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	64	55	85	57	69	45	35	40	253
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	32	28	43	29	62	41	30	34	167
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	20	17	22	14	22	14	23	26	87
TOTAL	116	100	150	100	153	100	88	100	507

Le tableau 18 établit une comparaison entre une population d'étudiants québécois principalement âgés de 19 à 23 ans et une sous-population d'étudiants du Sud-Ouest de la même classe d'âge. À la différence de ces derniers, les étudiants interrogés dans la province du Québec préfèrent majoritairement la deuxième proposition probabiliste au détriment de la vision fataliste et surtout de la vision centrée sur la responsabilité.

	Étudiants français		Étudiants québécois	
	Effectifs	%	Effectifs	%
« Les accidents peuvent toujours être évités »	99	49	88	36
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	73	36	128	53
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	31	15	26	11
TOTAL	203	100	242	100

Cette particularité viendrait peut-être souligner le rôle discriminant joué par l'éducation à la conduite dont bénéficient les français ayant suivi la conduite accompagnée. D'ailleurs, près des deux

tiers des individus n'ayant pas suivi de cours théoriques (28 sur 44) associent la notion d'accident à un événement aléatoire. Toutefois, cette remarque est à relativiser compte tenu du fait que la plupart des étudiants interrogés au Québec ont suivi quelques cours de conduite (194 sur 247, soit 78%).

Comme pour les automobilistes du Grand Sud-Ouest, le vécu d'un accident de la circulation amène les automobilistes québécois à privilégier la proposition expliquant les accidents par un concours de circonstances. C'est le cas de 61% des conducteurs accidentés (69 sur 113) contre 46% de ceux qui n'ont jamais eu d'accident (59 sur 129). Cette vision de l'accident est également prépondérante parmi les personnes déclarant avoir été passagères d'un conducteur en état d'ébriété, mais surtout parmi celles signalant avoir elles-mêmes conduit dans de telles conditions. 62% des conducteurs qui ont dépassé le taux légal d'alcoolémie au cours des deux mois précédant l'enquête, considèrent les accidents comme de malheureux concours de circonstances (44 sur 71). Cette corrélation est d'autant plus significative que la très grande majorité des personnes estimant que les accidents peuvent être évités déclarent simultanément ne pas avoir conduit récemment en état d'ébriété (71 sur 88). L'attitude plus intolérante envers l'alcool au volant semble donc symptomatique d'une représentation plus générale du risque d'accidents qui associerait étroitement leur cause aux responsabilités des usagers de la route.

#### Fatalisme et exposition accrue au risque

La troisième proposition affirmant le déterminisme des accidents, tel que nous l'avons repéré dans les discours d'automobilistes, a été sélectionnée par 16% des individus interrogés dans le Sud-Ouest (87 sur 535). Ces individus se distinguent nettement des autres en de nombreux points. La corrélation statistique observée entre le choix de cette proposition et l'implication dans un accident de la route en tant que passager est très significative (voir tableau 15). Cela est également le cas chez les individus résidant au Québec bien que le lien mesuré soit moins significatif. Dans le Grand Sud-Ouest, on remarque que les passagers ayant vécu une sortie de route sont ici sur-représentés puisqu'un tiers d'entre eux (12 sur 35) partage cette vision fataliste de l'accident. On peut supposer que les victimes d'une sortie de route sont portées à croire qu'elles auraient peu de prise sur leur sort. Il est également significatif que la moitié des individus adoptant ce point de vue fataliste ait expérimenté un accident impliquant seulement leur véhicule. Le tableau 19 ci-dessous met en évidence que 24% des individus accidentés ayant vécu ce type d'accident se rangent à cet avis contre 13% de ceux qui n'ont jamais vécu cette situation.

	Un seul impliqué		Plusieurs impliqués		TOTAL Effectifs
	Effectifs	%	Effectifs	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	49	46	104	54	153
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	32	30	65	33	97
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	26	24	26	13	52
TOTAL	107	100	195	100	302

On peut s'interroger sur le sens à donner à de telles corrélations. Est-ce le fait d'avoir expérimenté ces problèmes qui mène à adopter une vision plus fataliste de l'insécurité routière ou

bien est-ce un tel point de vue qui entraîne l'adoption de comportements risqués ? En outre, les individus penchant pour le déterminisme des accidents sont sur-représentés parmi ceux qui estiment leur implication dans un accident très probable (voir tableau 20). Bien que les effectifs soient faibles, cette tendance se dégage également des réponses fournies par les étudiants interrogés au Québec. Dans un pays comme dans l'autre, cela témoigne d'une attitude singulière vis-à-vis de la prise de risque. D'ailleurs, on note un lien significatif entre cette attitude et les individus qui déclarent souvent adopter certaines pratiques réputées dangereuses telles que conduire plus de deux heures sans s'arrêter (voir tableau 17).

Probabilité d'avoir un accident de la circulation	Très peu probable		Assez probable		Très probable		TOTAL Effectifs
	Eff.	%	Eff.	%	Eff.	%	
« Les accidents peuvent toujours être évités »	74	59	142	47	36	52	252
« Ce sont de malheureux concours de circonstances »	35	28	110	36	18	26	163
« S'ils arrivent, c'est qu'ils devaient arriver »	17	13	53	17	15	22	85
TOTAL	126	100	305	100	69	100	500

Enfin, une exposition accrue à la circulation réunit les personnes qui se reconnaissent dans cette conception de l'accident. La représentation fataliste emporte l'adhésion de nombreux individus qui ont leur permis depuis moins de trois ans et qui font un usage très fréquent de leur voiture, conduite plusieurs fois par jour. Ces automobilistes déclarent également parcourir de nombreux kilomètres, plus de 30 000 annuellement. Si une exposition accrue à la circulation n'induit pas automatiquement un point de vue fataliste sur l'insécurité routière, elle traduit ici un usage particulier de l'automobile faisant sans doute l'objet d'un investissement affectif important.

En somme, une vision déterministe de l'avènement d'un accident s'accompagne d'une attitude particulière face au risque. Convaincre tous les automobilistes de l'importance et de l'incidence de leurs actes sur la genèse des problèmes d'insécurité pourrait ainsi guider une campagne de prévention des accidents de la circulation.

## Prégnance du risque routier

Cette étude a largement montré que les dangers de la route recouvrent dans l'ensemble une réalité tangible chez les jeunes automobilistes. 60% d'entre eux jugent leur future implication dans un accident assez probable, 14% très probable et seulement 26% peu probable. Pour les jeunes personnes, le risque routier est ainsi placé en première position juste devant le risque que représente l'accident sportif.

On constate malheureusement que c'est le fait d'avoir déjà vécu un accident de la route qui rend sa survenue envisageable. En effet, la plupart des conducteurs accidentés estiment cet événement assez probable dans l'avenir (165 sur 244 réponses, soit 68%). Ceux qui n'en ont jamais expérimenté au volant d'une automobile ont plus de réticences à projeter son éventualité : 29% considèrent leur implication peu probable. Seulement 20% des conducteurs accidentés n'envisagent pas la possibilité

d'être à nouveau impliqués dans un sinistre. D'une façon générale, la réalité de l'accident ne paraît donc pas occultée par les jeunes automobilistes interrogés malgré l'adoption de leur part de pratiques risquées.



# Accompagnements à la conduite

Les développements précédents ont mis en évidence que le mode d'accès à la conduite ne modifie guère l'implication accidentelle des jeunes automobilistes, mais qu'il pourrait avoir une certaine incidence sur leur perception de l'insécurité routière. S'il demeure complexe de déceler ses apports, c'est en partie à cause des disparités qui existent au sein même des dispositifs de formation. En France comme au Québec, les apprentis en conduite accompagnée sont loin de bénéficier d'un encadrement homogène. En outre, le déroulement des premières heures de l'apprentissage distingue nettement l'expérience des apprentis français de celle des québécois.

L'analyse que nous développons ici se focalise sur la façon dont se déroule la conduite accompagnée. Nos propos s'appuient sur les témoignages et les comportements d'un petit nombre d'individus que nous avons observés en situation de conduite ou d'accompagnement. L'exploration des processus d'apprentissage et d'accompagnement à la conduite met en avant à la fois les difficultés que les apprentis éprouvent à détecter les dangers qui se présentent sur la route et celles que rencontrent leurs accompagnateurs pour susciter des comportements sécuritaires.

## Pratiques de la conduite accompagnée

Le principe même de l'accompagnement diffère peu entre la France et le Québec. On remarque cependant de notables différences au sujet de sa durée et de son encadrement pédagogique. Rappelons que, au Québec, cette période varie généralement de huit à douze mois et n'est pas encadrée par des enseignants de la conduite. Il n'est donc pas surprenant de constater que la conduite accompagnée représente un volume d'heures de pratique fort différent d'un pays à l'autre, ce qui pèse également sur la diversité des expériences accumulées par les apprentis.

En effet, les apprentis rencontrés dans le Sud-Ouest s'exercent sur de plus longues distances que leurs homologues québécois qui effectuent davantage leur apprentissage sur de courts trajets. Le périmètre de circulation de ces derniers est parfois confiné à une vingtaine de kilomètres aux alentours de leur domicile. L'indisponibilité des membres de leur entourage (généralement les parents) ou bien les conflits familiaux peuvent expliquer que certains n'aient même quasiment pas mis à profit leur permis d'apprenti. Bien sûr, ces problèmes se posent également aux apprentis français dont quelques-uns n'ont pas pu tirer tous les bénéfices escomptés de la période de conduite accompagnée en raison de divers litiges avec leurs parents accompagnateurs. Toutefois, hormis ces cas conflictuels, les apprentis automobilistes rencontrés en France conduisent plus fréquemment et plus régulièrement que les québécois. Ils empruntent également des itinéraires beaucoup plus variés. Les résultats de l'enquête par questionnaire montrent que ces décalages observés au début de la période d'apprentissage tendent à s'estomper au fil des années de conduite. Les étudiants français et québécois détenant leur permis depuis au moins un an atteignent un niveau de mobilité similaire.

On peut se demander dans quelle mesure ces différences dépendent du fait que la pratique de la conduite accompagnée soit une démarche volontaire en France tandis qu'elle est obligatoire au Québec. Cette motivation supplémentaire affichée par les apprentis français est sans doute un facteur essentiel à sa pratique. Outre les desiderata des parents qui souhaitent superviser l'émancipation de leurs enfants, les jeunes conducteurs sont intéressés par l'AAC pour au moins trois raisons. La première est la crainte que certains ressentent à l'égard de la conduite. Pour ceux-là, la conduite accompagnée garantit l'encadrement de leur apprentissage par un adulte expérimenté. La deuxième est le souhait exprimé par un grand nombre d'apprentis conducteurs de réussir le plus rapidement possible l'examen du permis de conduire. Il est vrai que les statistiques disponibles à ce sujet démontrent que les conducteurs issus de l'AAC réussissent mieux cet examen. Enfin, la troisième motivation réside dans l'envie ressentie par plusieurs de conduire et de manipuler un véhicule avant l'âge de 18 ans. On retrouve de semblables motivations chez les conducteurs québécois également soucieux de leur réussite à l'examen du permis. Leurs choix stratégiques sont cependant différents puisque ce n'est pas la conduite accompagnée qui représente la meilleure garantie de cette réussite, mais l'inscription à des cours de conduite pratiques, facultatifs au Québec. En effet, cette inscription réduit la durée minimum du permis d'apprenti de douze à huit mois et, regroupées à la fin de cette période, les leçons reçues facilitent la réussite de l'examen du permis. Aussi, au-delà de motivations somme toute comparables, on voit que les pratiques d'apprentissage sont fortement déterminées par les aspects organisationnels des programmes d'accès au permis.

## Difficultés de l'accompagnement et de l'apprentissage

Si la conduite accompagnée a été en général une expérience enrichissante pour nos interlocuteurs, elle ne s'est pas déroulée sans heurts. Les difficultés que les accompagnateurs relatent ont principalement trait à leur façon d'intervenir dans la conduite de l'apprenti. Quant aux apprentis, ils évoquent essentiellement la fébrilité des premières sorties au volant d'une automobile ainsi que l'imprécision de sa manipulation.

### Le contrôle de soi

Pour les accompagnateurs, la maîtrise de la nervosité éprouvée tout particulièrement lors des premières sorties apparaît comme le défi majeur à relever. Ils savent que la qualité de leur relation avec l'apprenti dépendra de leur capacité à se contrôler, à garder leur sang-froid. À ce sujet, tous ceux qui ont assisté à la dernière heure de leçon de l'apprenti considèrent que les conseils délivrés par l'enseignant de la conduite leur ont été essentiels. Toutefois, les appréhensions des accompagnateurs ne disparaissent pas après les premiers déplacements. Elles persistent tout au long de l'apprentissage obligeant les accompagnateurs à s'interroger sans cesse sur la façon de rester vigilants sans mettre en doute l'apprenti.

## L'énonciation de l'indicible

À un moment ou à un autre, tous les accompagnateurs sont confrontés à la difficile tâche de décrire et d'explicitier certains gestes de la conduite qui paraissent aller de soi. Doser son freinage, tourner son volant, faire une marche arrière, vérifier l'angle mort sont autant de techniques qui ne se décrivent pas sans problèmes. Il s'agit en fait de gestes incorporés, de réflexes acquis et patiemment ajustés tout au long des expériences de conduite. Or, face à la nécessité de les transmettre, les accompagnateurs français et québécois apparaissent peu préparés, même si la tâche de ces derniers est encore plus lourde.

En effet, la transmission des habiletés de base de la conduite pose plus de difficultés aux accompagnateurs québécois dont l'apprenti n'a pas toujours suivi de cours pratiques auxquels ils ne s'inscrivent, bien souvent, qu'à la fin du permis d'apprenti avant de se présenter à l'examen. Aussi, de nombreux apprentis commencent à conduire sans bénéficier de la supervision d'un moniteur pour accéder aux compétences de base. Ils s'appuient donc sur celles de leurs accompagnateurs pour apprendre, par exemple, les gestes essentiels au maniement des commandes du véhicule. L'importance de ces automatismes ne se manifeste pas uniquement dans les circonstances routinières, mais se révèle également lorsque les conducteurs sont placés dans des conditions de circulation nouvelles, voire même lors des situations d'urgence. Or l'expérimentation de telles situations est justement au fondement de la conduite accompagnée. C'est ce qui explique que les accompagnateurs français aient autant de difficultés que leurs homologues québécois à définir leur intervention : peu d'entre eux parviennent à décrire comment ils réagissent dans des situations inattendues alors que la plupart des situations rencontrées par les apprentis leur sont encore étrangères. L'accompagnateur, généralement le parent de l'apprenti, a accumulé suffisamment d'expériences au volant pour ne plus reconnaître le caractère inattendu des situations qui surprennent les apprentis.

## La détection des risques

Une des grandes difficultés de la conduite accompagnée consiste donc à porter à la connaissance de l'apprenti les dangers de la route qu'ils soient avérés ou seulement potentiels. Nombre d'accompagnateurs s'interrogent sur la forme de leurs interventions. Doivent-ils signaler les dangers ou les taire afin de laisser le soin à l'apprenti de les identifier ? Les accompagnateurs nous ont également fait part de leur impuissance à rendre les risques qu'ils perçoivent tangibles et crédibles aux yeux de leur apprenti. Si cette tâche leur paraît difficile, il leur est encore moins aisé de livrer des informations à caractère préventif. On observe en effet que les accompagnateurs signalent avant tout les interdits, les inconvenances, les comportements inadéquats, mais passent sous silence les comportements sécuritaires.

En somme, les accompagnateurs paraissent largement démunis pour transmettre à leur apprenti les informations leur permettant d'éviter de se placer dans des situations à risque. Or, on constate chez les apprentis les plus jeunes que l'activité même de conduite ne leur inspire guère de craintes.

Nous avons pu observer avec quelle difficulté les apprentis parviennent à détecter les éventuels problèmes qui peuvent se poser en circulation. C'est seulement après au moins une année d'expérience que les jeunes conducteurs explicitent les problèmes qu'ils rencontrent dans les manœuvres de dépassement et l'interaction avec les autres usagers ainsi que nous l'avons précédemment mis en évidence. En revanche, ceux qui débutent leur apprentissage ne perçoivent pas d'autres difficultés que celles ayant trait à la manipulation du véhicule sur laquelle ils sont, dans un premier temps, centrés. La seule inquiétude qu'ils manifestent réside dans la gêne que leurs maladresses ou leurs hésitations peuvent occasionner aux autres automobilistes. En fait, les apprentis redoutent d'être repérés comme tels et ressentent comme un stress important la pression exercée par les autres usagers. La nervosité de leur accompagnateur, que tous ressentent fortement, ne fait alors que renforcer ce sentiment.

## Modalités de l'accompagnement

Les difficultés que les accompagnateurs éprouvent pour formuler leurs interventions se traduisent par des modalités d'accompagnement différentes. Les témoignages recueillis auprès de quelques accompagnateurs confortent les résultats obtenus lors d'une précédente étude effectuée à ce sujet. Trois types d'accompagnement se dégagent selon l'intensité avec laquelle l'accompagnateur s'implique dans sa tâche et selon le degré d'autonomie laissé à l'apprenti. Ces divers modes d'intervention pourraient également définir trois moments par lesquels passe l'accompagnement à la conduite au fur et à mesure que la confiance s'instaure et que les compétences de l'apprenti s'améliorent.

Dans le premier cas de figure, l'accompagnateur s'implique fortement dans l'apprentissage et intervient sur de multiples plans. En plus de réagir et d'informer, l'accompagnateur conseille. Il joue un rôle pédagogique d'éducateur, voire de moniteur. Certaines séances de conduite deviennent parfois de véritables exercices. En contrepoint de l'implication de l'accompagnateur, l'autonomie de l'apprenti est diminuée. D'ailleurs, l'une des motivations récurrentes qui incite un parent à être accompagnateur est d'exercer un contrôle sur l'apprentissage de son enfant et sur l'utilisation qu'il fera de l'automobile. Il s'agit de se rassurer sur sa capacité à bien se conduire sur la route. Il est important de noter que cela peut paradoxalement constituer un obstacle à une plus large diffusion de la conduite accompagnée. En effet, les conducteurs français rencontrés qui ont renoncé à ce mode d'apprentissage l'ont souvent perçu comme une entrave à leur autonomie. Par ailleurs, s'il est souhaitable que tout accompagnateur s'investisse dans son rôle, il n'est pas possible d'exiger qu'il détienne les compétences pédagogiques d'un enseignant ni des connaissances particulières en matière de sécurité routière.

Dans le deuxième cas de figure, l'accompagnateur s'attache moins à remplir le rôle d'un éducateur que celui d'un guide qui, tout en réagissant face aux éventuels problèmes qui se posent, recueille les informations susceptibles d'aider l'apprenti. Elles peuvent avoir trait à la règle, à la signalisation de l'itinéraire, à l'état de la route, aux agissements des autres conducteurs, etc.

L'accompagnateur est alors une sorte d'assistant à la conduite et l'apprenti jouit d'une plus grande autonomie.

Dans le troisième cas de figure, l'accompagnateur s'implique nettement moins et laisse donc une large autonomie à son apprenti. Ce relatif détachement peut manifester la confiance que l'accompagnateur place dans son apprenti. Si cette démarche peut ainsi résulter d'un choix, elle découle cependant plus généralement de l'ignorance de la tâche à accomplir. L'accompagnateur s'immisce peu dans la conduite de son apprenti sauf pour réagir lorsque l'urgence de la situation le nécessite. Les séances de conduite sont alors de simples déplacements et le rôle que remplit l'accompagnateur s'apparente à celui d'un passager ordinaire.

Face à ces modalités d'accompagnement diverses et aux problèmes évoqués plus haut, il apparaît nécessaire de s'interroger sur le rôle à attribuer aux accompagnateurs. Surtout, souvent dépourvus des ressources adéquates, les accompagnateurs ne bénéficient pas de l'encadrement suffisant pour qu'ils puissent mener à bien la mission qu'ils se sont donnée.



# Synthèse des résultats et recommandations

Une dizaine d'années après la mise en application en France de la conduite accompagnée pour les nouveaux automobilistes, il était nécessaire de faire le point sur ses bénéfices en matière de sécurité. C'est à cet objectif que s'est attachée cette étude. Les 782 questionnaires distribués et les 53 entretiens menés auprès de jeunes conducteurs âgés de 16 à 25 ans ont été analysés de façon à tirer des enseignements des principes sous-jacents aux différentes formes d'accès au permis de conduire. Dans ce domaine, les principes soutenus par l'État français et ses partenaires européens se démarquent de plus en plus des voies poursuivies sur le continent nord-américain. En effet, qu'il s'agisse de l'AAC ou de la formation traditionnelle, les programmes d'accès au permis mis en œuvre en France donnent une place prépondérante à la pédagogie de la conduite, ce qui est de moins en moins le cas dans de nombreux états américains et provinces canadiennes où les conducteurs n'ont pas l'obligation de suivre une formation.

Il a donc semblé important de mesurer le poids de ce préjugé favorable envers la formation, d'explorer les échos que trouve ce principe dans la vie des jeunes automobilistes français et de les comparer avec les avantages que leurs homologues québécois tirent de leur propre dispositif d'accès à la conduite. Un des intérêts de cette comparaison France/Québec réside dans l'existence d'une offre de programme similaire aux deux pays prévoyant une période dite de conduite accompagnée.

Si l'AAC paraît avoir quelques incidences sur la représentation que les jeunes automobilistes se font des dangers de la circulation, cet impact ne se manifeste pas dans les comportements adoptés sur les routes. Toutefois, il est essentiel de souligner que notre évaluation a porté sur le dispositif tel qu'il fonctionne aujourd'hui dans le Grand Sud-Ouest et non sur le principe même de l'accompagnement de la conduite. Or l'AAC ne pourra pas être véritablement évalué tant que subsisteront les disparités que nous avons mises en évidence au sein de son programme. Par ailleurs, on peut se demander si c'est sur le plan de l'accidentologie que se révèlent le mieux les avantages de la conduite accompagnée. Au-delà des indices fournis par la perspective épidémiologique, c'est également sur d'autres aspects de la sécurité routière, cognitifs et sociaux, que nous avons voulu axer notre évaluation des modes d'accès au permis. Force est de constater que, d'une manière générale, ils semblent peu générer l'adoption de comportements préventifs.

## Incidences des modes d'accès au permis

Ainsi, sur le plan de la sinistralité, notre étude ne permet pas de conclure à un meilleur bilan accidentologique des personnes ayant suivi l'AAC. Parmi cette population, la proportion impliquée dans un accident n'est que très légèrement inférieure à celle des personnes ayant suivi le programme

traditionnel. De plus, ce maigre bénéfice est minoré par le fait que les automobilistes issus de l'AAC font preuve, lors des premières années de conduite, d'une mobilité plus réduite que ceux issus de la formation traditionnelle. De même, on a pu mesurer chez des étudiants québécois une fréquence d'accident comparable à celle des étudiants français. En fait, l'incidence limitée des modes d'accès au permis sur le risque d'accident semble aller de pair avec le peu d'effet qu'ils ont sur l'exposition à la circulation variant plutôt en fonction du sexe, de l'activité exercée ou, encore, du lieu de résidence des personnes.

Sur le plan des pratiques risquées au volant également, peu d'éléments distinguent les jeunes automobilistes selon leur façon d'accéder à la conduite. Les personnes interrogées ou rencontrées au Québec se démarquent toutefois par l'adoption d'attitudes plus sécuritaires à l'égard du port de la ceinture de sécurité à l'arrière et de la consommation d'alcool associée à la conduite automobile. À ce sujet, l'éventualité et les conséquences d'un contrôle policier sont plus systématiquement prises en considération par les conducteurs québécois.

En ce qui a trait à la perception du risque routier en revanche, un certain nombre d'indices laissent penser que les individus ayant opté pour l'AAC ont une meilleure connaissance des dangers de la circulation. Du moins, ils explicitent davantage les difficultés qu'ils rencontrent sur les routes de même qu'ils reconnaissent plus volontiers la responsabilité de chaque usager dans l'insécurité routière. C'est sans doute à la fois le suivi pédagogique dont ils bénéficient et la diversité des situations qu'ils ont expérimentées sur les routes qui les rendent plus sensibles à ces problèmes que ceux qui ont suivi le programme de formation traditionnel. Pour autant, leur meilleure connaissance et reconnaissance des dangers ne semblent pas les mener plus que les autres à adopter des comportements sécuritaires.

#### **RECOMMANDATION 1 : Communiquer sur les mésusages**

L'ensemble de ces résultats devrait mener à reconsidérer l'opportunité de centrer les messages préventifs sur le risque d'accident. Il est en effet possible que leur crédibilité pâtisse de l'expérience ordinaire que font les automobilistes qui constatent régulièrement que les défaillances et les difficultés éprouvées n'entraînent pas, en général, l'accident. La prévention des défaillances, des mésusages et de tous les comportements à risque qui ne se soldent pas nécessairement par un accident nous semble plus à même d'ouvrir les regards sur les nombreux conflits dont s'accompagne l'usage des routes et, par conséquent, de limiter la survenue des accidents.

## **Un risque routier présent mais incompris**

Nous avons à diverses reprises constaté combien le risque routier revêt une réalité tangible auprès des jeunes automobilistes et ce, que l'on considère leur implication dans un accident et un quasi-accident ou leurs difficultés à partager l'espace routier. L'étude approfondie de la perception que les jeunes automobilistes ont de ce risque a en particulier mis en évidence, indépendamment du mode d'accès au permis, leur méconnaissance des raisons d'agir des autres usagers de la route. Les

risques que nombre d'entre eux confient prendre leur paraissent toujours avoir moins d'incidence que les risques pris par les autres auxquels sont prêtés des retentissements parfois démesurés. Si l'insécurité routière relève avant tout, à leurs yeux, du comportement des conducteurs, le rôle que chaque usager tient dans la production de cette insécurité est loin d'être compris. En ce sens, c'est le rôle et l'importance d'une norme commune (le code de la route) qui sont sous-estimés.

Pour la plupart des jeunes automobilistes rencontrés, les dangers routiers proviennent plus précisément de la vitesse, de la négociation des intersections et de la manœuvre de dépassement. En effet, ces conducteurs ont en commun d'éprouver des difficultés à gérer la multiplicité des véhicules et la diversité des catégories d'usagers de la route ainsi qu'à évaluer les distances entre les véhicules, ce qui rend les dépassements problématiques. De plus, la fréquence des chocs arrière et des problèmes survenant sur une chaussée glissante constatée chez les automobilistes français atteste de l'importance des défaillances dans le respect des distances de sécurité et l'adaptation de la vitesse du véhicule. Par ailleurs, les explications données aux accidents ou aux quasi-accidents ne s'accompagnent que rarement du développement de pratiques préventives. Ces événements accidentels ne paraissent pas affecter les comportements au volant dans leur globalité et de façon durable.

D'une manière générale, peu d'automobilistes mettent en œuvre des stratégies de limitation des risques. Elles se manifestent le plus souvent par le renoncement à l'automobile qui intervient conjointement avec la consommation d'alcool ou avec l'extrême fatigue du conducteur. La densité du trafic en dissuade également certains d'utiliser leur véhicule. De telles pratiques sont à renforcer et à généraliser, d'autant que l'usage de l'automobile prédomine largement lors des sorties. D'autres pratiques de ce genre devraient être encouragées car les stratégies pour prévenir les risques ne se réduisent pas au seul renoncement à la conduite et peuvent prendre bien d'autres formes.

## **RECOMMANDATION 2 : Inventaire des mésusages et des solutions préventives**

La formation à la conduite devrait contribuer à améliorer l'identification des défaillances afin d'encourager l'adoption de comportements permettant de les éviter, c'est-à-dire de développer les capacités à l'auto-évaluation. Au terme de cette recherche, il apparaît possible de dresser une liste des difficultés génériques rencontrées par les jeunes conducteurs au cours de leurs premières années d'expérience afin de fournir des solutions préventives et d'adapter les objectifs des diverses formations post-permis auxquelles ils sont de plus en plus conviés. En ce sens, la mise au point de supports pédagogiques divers (CD-ROM, brochures, site web) traitant des défaillances ordinaires nous semble tout à fait pertinente.

# **Améliorations de la formation à la conduite**

## **Améliorer le dispositif de la conduite accompagnée**

Cette étude a montré que le programme de l'AAC est largement hétérogène. Rappelons que seulement 61% des individus l'ayant suivi ont déclaré avoir participé à deux ou trois rendez-vous

pédagogiques théoriques conformément à ce que prévoit le programme officiel. Cela explique au moins en partie les difficultés rencontrées pour déceler un quelconque effet de ce programme sur l'accidentologie. À ces problèmes, s'ajoutent ceux éprouvés par les accompagnateurs dont les interventions sont peu encadrées.

### **RECOMMANDATION 3 : Préciser les critères de la qualité de l'AAC**

À défaut de pouvoir contrôler la qualité pédagogique des écoles de conduite, les organismes accordant des avantages aux individus ayant suivi l'AAC doivent peut-être envisager de s'appuyer sur des éléments plus précis figurant sur le livret d'apprentissage remis à chaque apprenti. À ce titre, le nombre de rendez-vous pédagogiques suivis par les apprentis et les accompagnateurs paraît être un indicateur fiable de la qualité de la formation reçue. La défection de l'un des deux membres du couple apprenti-accompagnateur aux rendez-vous pratiques et théoriques pourrait tout simplement être considérée rédhibitoire. Une telle sélection permettrait à l'organisme assureur, notamment, d'affiner son identification des risques et de participer à l'intérêt commun en promulguant une certaine uniformisation de l'application du programme de l'AAC que l'État ne semble pouvoir garantir. Il resterait sans doute à justifier le lien entre l'assiduité aux rendez-vous pédagogiques et le niveau de risque du conducteur novice.

### **RECOMMANDATION 4 : Lever les contraintes qui pèsent sur le choix des accompagnateurs**

L'ouverture de l'accès à l'AAC au plus grand nombre ainsi que l'atténuation des difficultés liées à la transmission d'automatismes incorporés de longue date, passent par une levée partielle des contraintes qui pèsent sur le choix de l'accompagnateur en France. L'abaissement de son âge irait dans ce sens. De plus, la possibilité de recourir de manière plus opportuniste à des accompagnateurs qui ne soient pas désignés faciliterait sans doute la pratique de la conduite accompagnée et mériterait d'être étudiée.

### **RECOMMANDATION 5 : Informer les accompagnateurs**

Il existe en France, comme au Québec d'ailleurs, un certain nombre de brochures et de livrets qu'il serait souhaitable de diffuser plus largement à l'endroit des accompagnateurs. Aucune des personnes rencontrées n'avait la moindre connaissance de ces documents alors qu'elles en expriment la demande. La simple mise à disposition de ce type de documents, telle qu'elle est actuellement pratiquée, n'apparaît pas suffisante.

## **Pour un accès graduel au permis**

Tel qu'il fonctionne aujourd'hui en France, le système de formation à la conduite est inéquitable avec, d'un côté, des conducteurs novices qui prennent la route après une vingtaine de leçons et, de l'autre côté, ceux qui ont bénéficié d'un encadrement pédagogique plus soutenu et parcouru quelques milliers de kilomètres.

On peut certes améliorer et encourager le dispositif de l'AAC, mais il ne demeure accessible qu'à une minorité d'apprentis conducteurs même si sa pratique semble se répandre à tous les milieux

sociaux. En fait, il paraît bien difficile de généraliser la conduite accompagnée à tous les nouveaux conducteurs car son déroulement suppose à la fois un climat familial propice indépendamment des milieux sociaux et la disponibilité des apprentis comme des accompagnateurs.

**RECOMMANDATION 6 : Mettre en œuvre une période de probation**

Un accès progressif au permis sur deux ou trois années ponctuées de séances pédagogiques sous la responsabilité de professionnels de la conduite réduirait les disparités du système de formation français. Ce type de permis probatoire peut être assorti de la tolérance zéro envers l'alcool au volant et d'un nombre de points plus limité, notamment sur le modèle québécois plus restrictif mais qui n'entrave pas la liberté de déplacement des jeunes automobilistes. Ainsi, un programme étendu dans la durée alliant un accès graduel avec un encadrement pédagogique nous semble pouvoir répondre aux problèmes de sécurité auxquels les jeunes conducteurs font face sur les routes.



# Bibliographie

- Année sociologique (L)*, « Études sur le risque et la rationalité », vol. 46, n°2, Paris : PUF, décembre 1996.
- ASSAILLY J.-P., *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*, Paris : Vigot, 1992.
- « Les jeunes, l'alcool et la conduite : un risque pris, non perçu ou accepté ? », *Recherche Transports Sécurité*, n°49, décembre 1995, p. 43-50.
- ASSAILLY J.-P., CHATENET F. et P. LEROUX, *L'apprentissage anticipé de la conduite ; Compte rendu d'avancement*, Arcueil : INRETS, juin 1998, rapport INRETS.
- BELLOC B. et M. IVALDI, *Évaluation de l'apprentissage anticipé de la conduite. Enquête de juin 1990*, Toulouse : GREMAQ/Université des sciences sociales de Toulouse, 1990.
- BONTEMPS T., LAGADEC J. et Y. PAGE, *Efficacité de l'apprentissage anticipé de la conduite sur la diminution du taux d'accidents chez les jeunes conducteurs*, Paris/La Défense : Syllab/ONISR, 1993.
- BOUCHARD J., « L'accès graduel à la conduite. Une nouvelle réalité bien acceptée par les jeunes et les parents », *La lettre de sécurité routière*, n°49, Québec : SAAQ, hiver 1998, p. 8-9.
- CHATEAURAYNAUD F. et D. TORNY, *Les sombres précurseurs. Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*, Paris : École des hautes études en sciences sociales, 1999.
- CHATENET F., « L'accès à la conduite automobile ; Questions et réflexions », *Recherche Transports Sécurité*, n°9-10, juin 1986, p. 39-42.
- COOPER P. J., PINILI M. et W. CHEN, « An Examination of the Crash Involvement Rates of Novice Drivers Aged 16 to 55 », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 27, n°1, 1995, p. 89-104.
- DELHOMME P., « La modification des comportements insécuritaires de conduite. Des attitudes, des comportements et de leurs rapports », *Recherche Transports Sécurité*, n°41, décembre 1993.
- Direction de la programmation et du développement, *Géographie de l'école*, n°6, Paris : Ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie/DPD, juin 1998.
- Direction de la sécurité et de la circulation routières, *Permis de conduire. Bilan des examens 1999*, Paris/La Défense : DSCR/Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, novembre 2000.
- DUCHESNE L., *La situation démographique au Québec, bilan 1999. Rétrospective du 20<sup>e</sup> siècle*, Québec : Les publications du Québec/Institut de la statistique du Québec, février 2000.
- DUSSAULT C., « Le nouveau système d'accès graduel à la conduite au Québec. Fondements et résultats préliminaires », *Recherche Transports Sécurité*, n°67, avril-juin 2000, p. 7-17.
- ESTERLE-HEDIBEL M., « Le risque, la norme et le groupe », *Les cahiers de la sécurité intérieure*, « Routes, espace incertain », n°25, 3<sup>e</sup> trimestre 1996, p. 19-34.
- *La bande, le risque et l'accident*, Paris : L'Harmattan, 1997, coll. Logiques sociales, chapitre 8.
- EWALD F., « Le retour du malin génie ; Esquisse d'une philosophie de la précaution », dans Godard O. (dir.), *Le principe de précaution dans la conduite des affaires humaines*, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1997, p. 99-126.
- GAUTHIER P. et S. TORRES, *Évaluation qualitative de la conduite accompagnée ; Site de Toulouse*, en collaboration avec M. Pervanchon, Toulouse : Torres & Gauthier/INRETS, août 1999, rapport de recherche.
- GREGERSEN N. P. et H. Y. BERG, « Lifestyle and Accidents Among Young Drivers », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 26, n°3, 1994, p. 297-303.

- Guide de l'accompagnateur. Véhicule de promenade*, Québec : SAAQ, 1997.
- Guide de la route. Édition révisée avril 1998*, Québec : Les Publications du Québec, 1998.
- <http://www.saaq.gouv.qc.ca>
- INSEE, « Les jeunes », *Portrait social, Contours et caractères*, Paris : INSEE, 2000.
- INSEE, *Recensement de la population de 1999 ; Tableaux références et analyse ; Exploitation principale*, Paris : INSEE, 3<sup>e</sup> trimestre 2000.
- INSEE, *Recensement de la population de 1999 ; Tableaux références et analyse ; Exploitation principale régions-départements*, Paris : INSEE, 4<sup>e</sup> trimestre 2000.
- INSEE, *Évolutions démographiques 1982-1990-1999 ; Données définitives ; Unités urbaines 1999 départements-régions*, Paris : INSEE, 4<sup>e</sup> trimestre 2000.
- INSEE Midi-Pyrénées, « Au pied des Pyrénées, trois régions attractives », 6 pages, n°31, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, décembre 1999.
- INSEE Midi-Pyrénées, « Recensement de la population de 1999 : les grandes tendances régionales », 6 pages, n°40, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, septembre 2000.
- INSEE Midi-Pyrénées, « Le grand Sud-Ouest », *Les dossiers de l'INSEE*, n°94, Toulouse : INSEE Midi-Pyrénées Publications, mars 1999.
- Institut de la statistique du Québec, « Données sociodémographiques en bref », *Bulletin*, vol. 5, n°1, Québec : ISQ, octobre 2000.
- LABERGE-NADEAU C., MAAG U. et R. BOURDEAU, « The effects of Age and Experience on Accident with Injuries ; Should the Licensing Age Be Raised ? », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 24, n°2, 1992, p. 107-116.
- LE BRETON D., *La sociologie du risque*, Paris : PUF, 1995, coll. Que sais-je ?, n°3016.
- LUND A. K., WILLIAMS A. F. et P. ZADOR, « High School Driver Education : Further Evaluation of the Dekalb County Study », *Accident, Analysis & Prevention*, vol. 18, n°4, p. 349-357, 1986.
- LUPTON D., *Risk*, Londres/New York : Routledge, 1999, coll. Key Ideas.
- MADRE J.-L. et J. MAFFRE, « La mobilité régulière et la mobilité locale en 1992 et 1994 », *INSEE Résultats*, n°532-533, Consommation-Modes de vie, n°88-89, Paris : INSEE, mars 1997.
- Ministère de l'Éducation nationale, de la Recherche et de la Technologie, *Repères, références, statistiques sur les enseignements et la formation ; Édition 2000*, Paris : Ministère de l'Éducation nationale de la Recherche et de la Technologie/DPD, 2000.
- Ministère de l'Éducation nationale, « La scolarisation des jeunes de 16 à 25 ans en 1998-1999 », *Note d'information*, n°00-39, Paris : Ministère de l'Éducation nationale/DPD, octobre 2000.
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, *Guide pour la formation des automobilistes*, Paris : La documentation française, octobre 1990.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel ; Statistiques et commentaires ; Année 1998*, Paris : ONISR/DSCR, 1999.
- Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Bilan annuel ; Statistiques et commentaires ; Année 1999*, Paris : ONISR/DSCR, 2000.
- Organisation de coopération et de développement économiques, *Amélioration de la sécurité routière grâce à la modification des attitudes*, Paris : OCDE, 1994.
- PAGE Y., « Jeunes conducteurs, apprentissage anticipé de la conduite et accidents de la route », *Les cahiers de l'observatoire*, n°2, octobre 1995, p. 15-55.
- PERETTI-WATEL P., *Sociologie du risque*, Paris : Armand Colin, 2000, coll. U, série Sociologie.

- PERVANÇHON M., *Du monde de la voiture au monde social ; Conduire et se conduire*, Paris : L'Harmattan, 1999, coll. Logiques sociales.
- POLLET R., *Apprentissage anticipé de la conduite*, Paris : FFSA/APSAD/Direction automobile, 1995.
- SALMI R., SOUTEYRAND Y. et A. TURSZ, *Adolescence et risque*, Paris : Syros, 1993.
- SIEGRIST S. (éd.), *Driver Training, Testing and Licensing. Towards Theory-Based Management of Young Drivers' Injury Risk in Road Traffic. Results of EU-Project Gadget, Work Package 3*, Berne : bfu, 1999, bfu-Report 40.
- SIMARD R. et al., *Nouveau programme d'accès graduel à la conduite en vigueur depuis le 30 juin 1997. Mise à jour de l'évaluation préliminaire jusqu'au 30 juin 1998*, Québec : SESSR/DPS/SAAQ, janvier 1999, rapport de recherche.
- Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique. Bilan routier 1998*, Québec : SESSR/DPS/SAAQ, 1999.
- VAN ELSLANDE P. et L. ALBERTON, *Scénarios-types de production de « l'erreur humaine » dans l'accident de la route. Problématique et analyse qualitative*, Arcueil : INRETS, juin 1997, rapport INRETS n°218.



# Liste des sigles

AAC : Apprentissage anticipé de la conduite

CISR : Comité interministériel de sécurité routière

DEA : Direction des études et analyses

DPD : Direction de la programmation et du développement

DPS : Direction de la planification et de la statistique

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

DRE : Direction régionale de l'équipement

GEMA : Groupement des entreprises mutuelles d'assurances

ISQ : Institut de la statistique du Québec

MAIF : Mutuelle d'assurances des instituteurs de France

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

SESSR : Service des études et des stratégies en sécurité routière

SAAQ : Société de l'assurance automobile du Québec



# Liste des tableaux

Tableau 1 : Effectifs de la population en 1999.....	p. 5
Tableau 2 : Indicateurs accidentologiques en 1999.....	7
Tableau 3 : Indicateurs accidentologiques des 15-24 ans en 1999.....	9
Tableau 4 : Répartition des individus selon la formation à la conduite et l'activité du père.....	26
Tableau 5 : Répartition des conducteurs accidentés selon la formation à la conduite.....	33
Tableau 6 : Pratiques à risque selon la formation à la conduite.....	41
Tableau 7 : Pratiques à risque selon le pays de résidence.....	41
Tableau 8 : Répartition des individus rencontrés selon le sexe et l'âge.....	45
Tableau 9 : Répartition des individus rencontrés selon l'expérience de conduite et le kilométrage annuel.....	46
Tableau 10 : Répartition des individus rencontrés selon la longueur et la fréquence des trajets.....	47
Tableau 11 : Principaux problèmes survenus sur la route.....	49
Tableau 12 : Sources d'insécurité d'après les individus rencontrés.....	54
Tableau 13 : Répertoire des discours tenus sur l'accident de la route.....	74-75
Tableau 14 : Représentation de l'accident selon la formation à la conduite.....	76
Tableau 15 : Représentation de l'accident selon le vécu d'un accident comme passager.....	77
Tableau 16 : Représentation de l'accident selon le vécu d'un accident corporel comme conducteur.....	77
Tableau 17 : Représentation de l'accident selon la durée de conduite pratiquée.....	78
Tableau 18 : Représentation de l'accident selon le pays de résidence.....	78
Tableau 19 : Représentation de l'accident selon le nombre d'impliqués dans un accident.....	79
Tableau 20 : Représentation de l'accident selon la probabilité estimée d'un accident de la route.....	80



# Liste des figures

Figure 1 : Effectifs réels et redressés de l'échantillon selon la formation à la conduite et le sexe.....	p. 24
Figure 2 : Répartition des individus selon la classe d'âge et la formation à la conduite.....	24
Figure 3 : Répartition des individus selon l'activité principale.....	25
Figure 4 : Répartition des individus selon le diplôme.....	25
Figure 5 : Répartition des individus selon le lieu de résidence et la formation à la conduite.....	25
Figure 6 : Répartition des individus selon le kilométrage annuel et la formation à la conduite.....	27
Figure 7 : Répartition des individus selon le kilométrage annuel et le sexe.....	27
Figure 8 : Répartition des individus selon le kilométrage annuel et l'ancienneté du permis.....	27
Figure 9 : Répartition des individus selon la fréquence des déplacements en automobile et le sexe.....	28
Figure 10 : Répartition des individus selon la fréquence des déplacements comme passager d'une automobile et le sexe.....	29
Figure 11 : Répartition des individus selon le nombre d'heures de leçon de conduite et la formation.....	30
Figure 12 : Répartition des individus selon le nombre d'heures de leçon de conduite et le sexe.....	30
Figure 13 : Répartition des individus (AAC) selon le nombre de rendez-vous suivi.....	31
Figure 14 : Répartition des individus (AAC) selon le type des rendez-vous suivis.....	31
Figure 15 : Répartition des individus accidentés selon le kilométrage annuel, la longueur et la fréquence des trajets.....	34
Figure 16 : Répartition des individus accidentés selon le type d'accidents.....	35
Figure 17 : Individus renonçant parfois ou souvent à conduire dans certaines situations selon le sexe.....	39
Figure 18 : Individus incitant au port de la ceinture à l'arrière selon la formation à la conduite.....	40
Figure 19 : Individus incitant souvent au port de la ceinture à l'arrière selon l'ancienneté du permis.....	40
Figure 20 : Individus conduisant plus de deux heures sans s'arrêter selon l'ancienneté du permis.....	42
Figure 21 : Individus conduisant parfois ou souvent plus de deux heures sans s'arrêter selon l'exposition à la circulation.....	42