

Fiche technique

Titre de l'étude : Les formations à la conduite et leurs enjeux pour la sécurité routière. Étude comparative Sud-Ouest/Québec

Durée : 20 mois

Période : Février 2000 à octobre 2001

Organisme de recherche : Bureau d'études sociologiques Torres & Gauthier

Équipe de sociologues : Mlle Sandy Torres (chercheuse et gérante de Torres & Gauthier) ;
M. Philippe Gauthier (chercheur de Torres & Gauthier) ;
Mme Maryse Pervanchon (maître de conférences à l'Université de Toulouse-Le Mirail)

Budget total de l'étude : 56 226,86 euros hors taxe

Objet de l'étude : approfondir la connaissance des risques routiers encourus par les jeunes conducteurs et évaluer les effets de dispositifs d'accès à la conduite différents.

Objectifs de recherche :

- 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 diverses manifestations que recouvre le risque routier chez les jeunes automobilistes ;
- c) mettre en évidence les difficultés rencontrées par les apprentis conducteurs et leurs accompagnateurs lors du processus d'apprentissage de la conduite.

Méthodologie : combinaison d'une approche statistique au moyen d'un questionnaire administré à 782 individus et d'une approche compréhensive basée sur la réalisation de 60 entretiens approfondis ainsi que de quelques observations en situation de conduite.

Territoires de l'étude : Grand Sud-Ouest (régions Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées) et province canadienne du Québec.

Synthèse des principaux résultats

L'enquête par questionnaire menée auprès d'un échantillon représentatif de la population étudiée ainsi que l'enquête par entretien ont permis de comparer la fréquence des accidents, les pratiques de la conduite automobile et les représentations des dangers routiers des jeunes automobilistes selon la formation qu'ils ont suivie.

Les accidents

Globalement, les jeunes conducteurs impliqués dans un accident de la circulation matériel ou corporel représentent près de la moitié des personnes interrogées en France comme au Québec. La figure 1 montre que la proportion des personnes ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) impliquée dans un accident (46%) n'est que très légèrement inférieure à celle des personnes ayant suivi le programme traditionnel (48%). Il convient de préciser que, dans notre échantillon, les automobilistes issus de l'AAC sont plus jeunes et effectuent moins de déplacements lors de leurs premières années de conduite par rapport aux automobilistes issus de la formation traditionnelle. La fréquence d'accident des étudiants québécois est comparable à celle des étudiants français. En fait, l'incidence de la façon d'accéder au permis sur le risque d'accident est limitée.

FIGURE 1 : PART DES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LEUR FORMATION À LA CONDUITE (EN FRANCE)

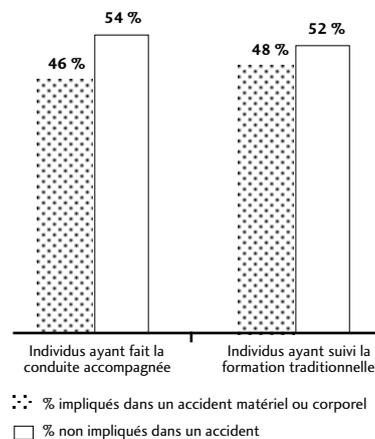
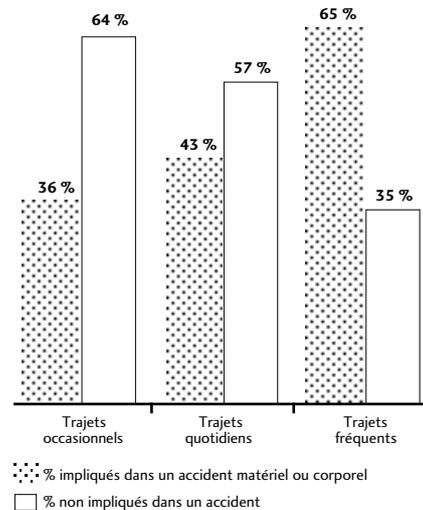


FIGURE 2 : PART DES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LA FRÉQUENCE DE LEURS DÉPLACEMENTS (EN FRANCE ET AU QUÉBEC)



Comme l'illustre la figure 2 ci-dessus, la fréquence des accidents varie plutôt selon l'exposition à la circulation, quel que soit le pays de résidence. Le risque d'accident augmente à mesure que la longueur et la fréquence des trajets faits en automobile sont importantes. Par exemple, 65% des automobilistes se déplaçant fréquemment, plusieurs fois par jour, ont déjà été impliqués dans un accident de la circulation contre 43% des automobilistes qui font des trajets quotidiens et 36% des personnes qui ne se déplacent en voiture qu'occasionnellement.

Les automobilistes de sexe masculin sont plus fréquemment impliqués dans les accidents de la route, en particulier dans les accidents corporels ayant donc engendré des blessés, mais ils

déclarent aussi se déplacer plus souvent et sur de plus longues distances. Par ailleurs, la fréquence des accidents est plus importante chez les personnes qui déclarent adopter certaines pratiques à risque telles que conduire en état d'ébriété et brûler un feu rouge. En ce qui concerne le type d'accidents, on constate une prépondérance des chocs arrière et des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule chez les individus interrogés en France. Chez les personnes résidant au Québec, ce sont les collisions latérales et les chocs arrière qui prédominent.

Les pratiques

Concernant les pratiques adoptées au volant, peu d'éléments distinguent les jeunes automobilistes selon leur façon d'accéder à la conduite (voir le tableau 1). Ceux qui ont fait la conduite accompagnée ne sont pas plus que les autres amenés à adopter des comportements sécuritaires, sauf en ce qui a trait à la ceinture de sécurité puisque 46% d'entre eux déclarent inciter souvent leurs passagers arrière à la porter contre seulement 35% des individus ayant suivi la formation traditionnelle. Les personnes interrogées au Québec se démarquent par l'adoption d'attitudes plus sécuritaires à l'égard du port de la ceinture de sécurité à l'arrière ainsi que 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.

| TABLEAU 1 : PART DES INDIVIDUS DÉCLARANT CERTAINES PRATIQUES | | | |
|--|--|---|--------------------------------|
| | Individus ayant fait la conduite accompagnée en France | Individus ayant suivi la formation traditionnelle en France | Individus interrogés au Québec |
| Inciter souvent au port de la ceinture à l'arrière | 46% | 35% | 61% |
| Circuler dans une agglomération à plus de 50 km/h | 68% | 60% | 72% |
| Conduire plus de deux heures sans s'arrêter | 44% | 49% | 47% |
| Conduire après avoir bu plus de deux verres d'alcool | 44% | 43% | 29% |

Les représentations

Plusieurs indicateurs laissent penser que les personnes ayant opté pour l'AAC ont une meilleure connaissance des dangers de la circulation. Du moins, elles identifient et expliquent davantage les difficultés qu'elles rencontrent sur les routes. De même, ces automobilistes reconnaissent plus volontiers la responsabilité que chaque usager a dans l'insécurité routière. C'est sans doute à la fois le suivi pédagogique dont ils bénéficient et la diversité des situations expérimentées sur les routes qui les rendent plus sensibles à ces problèmes que ceux qui ont suivi le programme de formation traditionnel et que leurs homologues québécois dont la formation à la conduite est facultative.

Pour la plupart des automobilistes interrogés en France ou au Québec, les dangers routiers proviennent essentiellement des éléments suivants :

- la vitesse ;
- le franchissement des intersections ;
- la manœuvre de dépassement.

En effet, ces jeunes conducteurs ont en commun d'éprouver des difficultés à gérer la multiplicité des véhicules et la diversité des catégories d'usagers de la route (cyclistes, piétons, poids lourds, etc.) ainsi qu'à évaluer les distances entre les véhicules, ce qui rend les dépassements problématiques. La fréquence des chocs arrière et des problèmes survenant sur une chaussée glissante constatée chez les automobilistes rencontrés révèle l'importance des défaillances dans le respect des distances de sécurité et l'adaptation de la vitesse du véhicule.

Il ressort également de l'ensemble des témoignages recueillis en France et au Québec une incompréhension des agissements des autres usagers de la route auxquels sont facilement prêtées des intentions malveillantes. Les risques que certains conducteurs admettent prendre leur paraissent toujours avoir moins d'incidence que les risques pris par les autres. Par exemple, les personnes mettent en avant divers arguments justifiant les vitesses pratiquées au volant (gain de temps, suivre le flux de la circulation, familiarité du trajet, etc.) alors qu'elles considèrent dans leur grande majorité que la vitesse des automobilistes est un facteur d'accident. Si l'insécurité routière relève avant tout, aux yeux des jeunes personnes interrogées, du comportement des conducteurs, le rôle que chaque usager tient dans la production de cette insécurité est loin d'être perçu. En ce sens, le rôle et l'importance de la norme commune que représente le code de la route sont largement sous-estimés.

Conclusions

Si la conduite accompagnée paraît avoir quelques incidences sur la représentation que les jeunes automobilistes ont 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 et non sur le principe même de l'accompagnement de la conduite. Or ce dispositif ne pourra pas être véritablement évalué tant que subsisteront les disparités que nous avons observées dans l'application de son programme. Cette étude a notamment montré que seulement 61% des individus l'ayant suivi en France ont participé au nombre de rendez-vous pédagogiques théoriques réglementaire. De plus, la conduite accompagnée est mise à profit de diverses façons et certains apprentis, particulièrement ceux qui résident au Québec, conduisent finalement peu durant cette période. À ces problèmes, s'ajoutent ceux éprouvés par les accompagnateurs des apprentis. Être un conducteur expérimenté ne garantit pas une plus grande facilité à décrire des gestes incorporés de longue date, à maîtriser sa nervosité et à doser ses interventions en fonction des circonstances de conduite.

Bien que l'on puisse améliorer et encourager l'AAC, il ne demeure accessible qu'à une minorité d'apprentis conducteurs. Il paraît bien difficile de le généraliser à tous les nouveaux conducteurs car son déroulement suppose à la fois un climat familial propice et la disponibilité des accompagnateurs comme des apprentis. Aussi, le système français de formation à la conduite apparaît aujourd'hui inéquitable entre des conducteurs novices qui prennent la route après une vingtaine de leçons et ceux qui, en plus de cette formation de base, ont parcouru quelques milliers de kilomètres avec un accompagnateur. Un accès progressif au permis sur deux ou trois années ponctuées de séances pédagogiques sous la responsabilité de professionnels de la conduite permettrait de réduire ces

disparités. 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.