

JANVIER-MARS 2007

## PRÉVENIR LES RISQUES CHEZ LES JEUNES CONDUCTEURS : L'EXPÉRIMENTATION DE NOUVELLES MÉTHODES ET APPROCHES PÉDAGOGIQUES

Malgré les chiffres encourageants enregistrés ces dernières années, les statistiques de la mortalité routière soulignent invariablement la surreprésentation des jeunes parmi les victimes de la route. A cet égard, les données fournies par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières se montrent plus qu'éloquentes : en 2005, les 15-24 ans qui ne comptent que pour 13 % de la population représentaient ainsi plus du quart des personnes tuées sur la route (28 %).

Si les statistiques révèlent l'ampleur, en nombre, de la mortalité routière chez les jeunes, elles mettent également en lumière le cadre « type » des accidents dont ils sont généralement victimes : une sortie le week end, une voiture bien remplie, une distance à parcourir d'une vingtaine de kilomètres pour se rendre à la discothèque la plus proche et un conducteur parfois alcoolisé...

Les connaissances développées par les pouvoirs publics en matière d'accidentologie chez les 18-24 ans permettent aux organismes spécialisés, telle la Prévention Routière, d'imaginer des campagnes de sensibilisation adaptées en direction de cette cible jugée prioritaire. Pour autant, les modalités de cette prévention ne sont pas évidentes à concevoir : comment trouver le « ton juste » pour s'adresser aux jeunes, quels leviers efficaces peut-on utiliser, comment aborder la question de l'usage de substances psycho-actives dans le cadre de la conduite sans formuler de jugements moralisateurs qui iraient sans nul doute à l'encontre de l'effet recherché... Autant de difficultés auxquelles se heurtent ceux qui souhaitent favoriser une évolution des pratiques des jeunes afin de réduire les risques encourus et qui militent pour la diffusion de comportements plus responsables. C'est le cas notamment de la Prévention Routière, qui a ainsi lancé quelques opérations phares en direction des jeunes, comme l'opération « Capitaine de Soirée » visant à encourager la diffusion de pratiques de type « conducteur désigné » lors de soirées étudiantes ou en discothèque. Les deux études que nous avons réalisées en 2005 et 2006 pour la Prévention Routière s'inscrivent dans cette dynamique, puisqu'elles visaient toutes deux à améliorer les méthodes mises en œuvre pour sensibiliser les jeunes et à favoriser une évolution de leurs pratiques en matière de conduite. La première, réalisée en 2005, avait ainsi pour objectif de réévaluer, 6 ans après le lancement de l'opération Capitaine de Soirée, l'évolution des représentations et des pratiques des jeunes à l'égard de la consommation d'alcool et de la conduite. La seconde étude, achevée fin 2006, visait quant à elle réfléchir aux manières de mieux sensibiliser les jeunes en difficulté d'insertion, par le biais d'une collaboration avec le réseau FARE des auto-écoles associatives.

- *« Sept ans après le lancement de l'opération "Capitaine de Soirée" : évolution des pratiques et des représentations des jeunes conducteurs. » – Prévention Routière – FFSA , juillet 2005*
- *Expérimentation de deux supports vidéo et Cd-Rom auprès de jeunes accueillis dans des auto-écoles associatives – Projet de collaboration FFSA / La Prévention Routière / FARE, décembre 2006*

## LUTTER CONTRE L'HÉCATOMBE DES JEUNES SUR LA ROUTE : L'EXPÉRIMENTATION

### Expérimentation de deux supports vidéo et Cd-Rom auprès de jeunes accueillis dans des auto-écoles associatives – Projet de collaboration FFSA / La Prévention Routière / FARE, décembre 2006

Née en 1998, la Fédération des Associations de la Route pour l'Éducation (FARE) regroupe une quarantaine d'associations utilisant l'apprentissage de la conduite comme vecteur d'intégration sociale. Les structures adhérentes mènent, auprès des jeunes issus des quartiers défavorisés, des actions de sensibilisation à la sécurité routière ainsi que des formations aux différents examens relatifs à la conduite : attestation et brevet de sécurité routière, code de la route et permis de conduire.

FARE et la Prévention Routière ont jugé opportun de se mettre en rapport et de coopérer. En effet, pour la Prévention Routière, il est intéressant de

#### L'urgence d'une prévention qui rompe avec l'approche scolaire habituelle

se rapprocher des jeunes en difficulté, généralement peu concernés par les campagnes de prévention effectuées en milieu scolaire. Quant aux auto-écoles associatives du réseau FARE, elles peuvent apporter leur connaissance de ce public, leur savoir-faire pédagogique vis-à-vis de ce dernier, et bénéficier des outils de communication de la Prévention Routière en matière d'information sur les problématiques de sécurité routière, ainsi que de son réseau national.

Pour poser les bases de cette future collaboration, l'étude que nous avons menée a consisté à évaluer la pertinence des outils existants de la Prévention Routière vis-à-vis des publics en difficulté auxquels s'adressent les auto-écoles associatives du réseau FARE. Pour ce faire, une analyse des pratiques et une expérimentation de deux outils d'intervention multimédia de la Pré-

vention Routière ont été conduites dans sept associations du réseau.

Les deux outils proposés à l'expérimentation étaient, d'une part, un CD-ROM proposant des animations interactives de sensibilisation au risque routier (Moduloroute), et d'autre part, un support vidéo et CD-ROM visant à faire comprendre les origines multifactorielles d'un accident à travers l'analyse détaillée d'un exemple réel (Autopsie d'un Accident).

L'expérimentation menée auprès des membres du réseau s'est déroulée en deux temps. Une première phase d'observation a eu pour objectif de mieux cerner les méthodes pédagogiques mises en œuvre par les formateurs du réseau auprès des jeunes accueillis. La seconde phase a consisté à expérimenter auprès de ces mêmes jeunes l'un ou les deux outils de la Prévention Routière évoqués plus haut.

Chaque association a été libre de choisir la façon dont elle souhaitait expérimenter les outils aussi bien en ce qui concerne le support (DVD ou CD-ROM) que l'animation pédagogique. Libres de suivre le manuel d'utilisation ou au contraire de s'en affranchir complètement, libres de n'utiliser qu'une seule partie du support, de le découper ou de le passer en plusieurs séances, les formateurs ont opté pour des mises en pratiques très diversifiées...

Ainsi, les expérimentations ont très clairement mis en relief l'importance fondamentale de l'animation orale pratiquée autour du support par les moniteurs d'auto-école, alors même que ce travail d'animation était rendu malaisé par la conception même de l'outil (Autopsie d'un Accident), particulièrement directive et cadrée.

Les expérimentations ont également révélé la nécessité de se démarquer d'une approche trop scolaire en évitant les formats trop longs, trop « chargés » en informations. Rompre avec une approche scolaire, c'est également permettre aux

## DE DIFFÉRENTES MÉTHODES ET APPROCHES PRÉVENTIVES

jeunes de produire eux-mêmes la réflexion qui leur est destinée, par l'utilisation d'une démarche ludique et interactive, qui stimule leur imagination et ne sous-estime pas leur capacités de réflexion. Simplifier ses outils sans en appauvrir le fond, voilà donc le défi que doit relever la Prévention Routière pour ajuster au mieux sa communication envers les jeunes en difficulté.

### « Sept ans après le lancement de l'opération "Capitaine de Soirée" : évolution des pratiques et des représentations des jeunes conducteurs » – Prévention Routière – FFSA , juillet 2005

En 1999, FORS réalisait, pour le compte de la Prévention Routière, une étude de faisabilité préalable à la mise en place d'expériences de « conducteurs désignés » auprès des jeunes. La Prévention Routière souhaitait alors disposer d'une connaissance approfondie des pratiques et des représentations sociales des jeunes concernant les sorties festives, la conduite et l'alcool. Cette étude, qui s'appuyait sur un ensemble de recherches documentaires et d'entretiens auprès des jeunes, soulignait les divers obstacles ou au contraire les éléments favorables, aussi bien pratiques que symboliques, à la mise en place d'une opération de type « conducteur désigné ».

En 2005, 6 ans après le lancement de l'opération, la Prévention Routière et la FFSA ont souhaité « actualiser » l'étude de 1999 en examinant plus particulièrement quels sont les changements et les évolutions dans les pratiques et les représentations des jeunes.

S'appuyant sur la réalisation de groupes de paroles réunissant une dizaine de jeunes, l'objectif d'une telle étude n'était pas d'évaluer les résultats de l'opération « Capitaine de soirée » mais d'examiner quels sont les points de rupture ou de continuité dans les pratiques et les repré-

sentations des jeunes conducteurs, en regard des conclusions de l'étude de 1999.

La mise en perspective des analyses établies en 1999 montre de fortes permanences, notamment quant aux pratiques dangereuses. Aujourd'hui comme hier, les jeunes utilisent fréquem-

**Des pratiques « vertueuses » et encourageantes qui semblent se banaliser...**

ment leur voiture à l'occasion de soirées et de fêtes où la consommation d'alcool demeure omniprésente. Si les jeunes éprouvent certaines difficultés à appréhender avec précision les quantités d'alcool ingérées, leur appréciation des risques encourus lors de la conduite est également tout aussi flottante et subjective qu'en 1999. Les jeunes sont alors nombreux à mettre en place un arsenal de « stratégies » ou de « recettes » diverses et variées, plus ou moins fantaisistes, afin de minimiser les dangers encourus.

Cependant, plusieurs éléments semblent indiquer une évolution encourageante des pratiques en matière de conduite et de consommation d'alcool chez les jeunes. Les groupes de parole réalisés ont ainsi permis de mettre au jour des pratiques plus ou moins formalisées, organisées et collectives de désignation d'un conducteur sobre avant la soirée, pratiques qui n'avaient pas été relevées en 1999.

Lorsque l'on se penche sur les « catégories types » de jeunes établies lors de l'étude de 1999, et celles cernées à l'occasion de nos groupes de parole en 2005, on voit ainsi émerger de nouveaux profils, témoignant de pratiques originales de maîtrise des risques et d'une plus grande sensibilisation aux problématiques de sécurité routière. Ces nouveaux profils constituent peut être des « leviers » sur lesquels il sera possible d'agir à l'avenir, dans la perspective d'une diffusion de pratiques mieux maîtrisées et plus sûres.

## ÉTUDES EN COURS

### ACTION SOCIALE, CULTURELLE ET ASSOCIATIVE

- Etude prospective concernant l'implantation d'équipements scolaires, Ville d'Aubervilliers
- Evaluation des actions d'insertion menées par le Secours Populaire dans le cadre de sa convention avec la DGAS, Secours Populaire/DGAS
- « Action culturelle et dynamiques des quartiers », évaluation du projet pilote 2005/2007 de la Fondation Abbé-Pierre

### POLITIQUE DE LA VILLE - DÉVELOPPEMENT SOCIAL URBAIN/PARTICIPATION DES HABITANTS

- Evaluer et suivre le relogement dans le cadre du renouvellement urbain (animation d'un cycle de formation), Profession Banlieue-Centre de Ressources
- « Quel développement social sur les territoires les plus fragiles », Institut régional de la ville Nord-Pas-de-Calais
- Diagnostic de gestion urbaine de proximité du quartier du Plateau, Ville de Champigny (94)
- « Quel projet social derrière la rénovation urbaine? Un pari et une opportunité... », animation du Groupe de travail organisé par le Centre de Ressources Politique de la Ville en Essonne

### FORMATION - EMPLOI - DÉVELOPPEMENT LOCAL

- Evaluation du PLIE de Nîmes, Nîmes métropole
- Diagnostic stratégique pour la définition d'une politique de développement et de consolidation des structures d'insertion par l'activité économique, Conseil régional de Bretagne

### POLITIQUE DU LOGEMENT ET DE L'HABITAT

- Evaluation prospective de la démarche d'auto-réhabilitation accompagnée dans le réseau Compagnons Bâisseurs, Association nationale des Compagnons Bâisseurs
- La demande de logement social : de son émergence à son traitement, (en collaboration avec LOUEST-UMR CNRS), DREES / MiRe
- La place des FSL dans les systèmes départementaux d'aide aux personnes en difficulté suite à la décentralisation (en collaboration avec PACTE-UMR CNRS)
- Eclairages régionaux sur le mal-logement dans les régions Languedoc-Roussillon et Bretagne, Fondation-Abbé-Pierre

### L'ÉQUIPE

Philippe Archias, *sociologue*  
Elizabeth Auclair, *géographe*  
Isabelle Benjamin, *sociologue*  
Damien Bertrand, *géographe-urbaniste*  
Florence Brunet, *sociologue*  
Christophe Foutier, *urbaniste*  
Julien Leplaideur, *sociologue-urbaniste*  
Julien Rémy, *sociologue*  
Anne Sauvayre, *sociologue*  
Florine Siganos, *sociologue*  
Didier Vanoni, *sociologue-économiste,*  
*directeur*

Nadine Ségard, *comptable*  
Annie Thibault, *secrétaire*

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

François Aballéa, *Président*  
Jean-Michel Belorgey  
Gérard Masson  
Colette Marchal  
Philippe Rosé  
Samir Toumi  
Alain Vulbeau

## PUBLICATIONS, INTERVENTIONS ET CONTRIBUTIONS

- Julia Faure, intervention sur le logement des Saisonniers, in « Actes des Assises du logement des Hautes-Alpes des 11 et 12 octobre 2006 » (DVD interactif), 6 février 2007
- Didier Vanoni, intervention sur « Les métiers de l'aménagement dans le renouvellement urbain » et participation à la table ronde finale sur « Les nouvelles cultures professionnelles », 5<sup>es</sup> entretiens de l'aménagement « Fabriquer la Ville, nouvelles attentes, nouvelles cultures », Club Ville-Aménagement, 1<sup>er</sup> et 2 février 2007 à Marseille
- Recension de l'étude de FORs-Recherche sociale réalisée par Philippe Archias concernant l'évaluation de la politique de la Ville et la préparation du Contrat urbain de cohésion sociale de Morlaix, dans le Télégramme et Ouest-France les 10 janvier 2007
- Didier Vanoni, « Entre pénurie et ségrégation, quelles perspectives pour le logement en Ile-de-France? » Intervention au colloque de l'Espace Solidarité de La Fondation Abbé-Pierre, 28 novembre 2006