

Les **jeudis** de l'**INSERR**

16 Novembre 2006

Compte rendu de la soirée

Accueil par Jean-Marc SANGOUARD, Directeur général de l'INSERR

Introduction Claude LIEBERMANN, Président de l'INSERR

Questions à Jean-Pascal ASSAILLY Grand Témoin de la soirée :

1. Existe-t-il une forme d'influence « génétique » de l'insécurité routière ?
2. Existe-t-il des comportements géographiques de l'insécurité routière ?
3. Quelle alternative peut-il exister à la politique répressive ?

Quel avenir des jeudis de l'INSERR ?

- INSERR comme pourvoyeur d'informations,
- Elaboration de compte rendus des Jeudis de l'INSERR
- Création des Annales des Jeudis de l'INSERR

Les prochains Jeudis de l'INSERR :

- Bilan et perspectives de l'implantation des radars. 8 février 2007
- Les jeunes et l'accès au permis de conduire. Jean-Michel BERTRAND
- Alcool drogues et conduites
- Médecine et sécurité routière (fin 2007)
- Histoire de la Sécurité routière : Pierre MAYET

Daniel RUIZ

Quelques mots introductifs sur Claude LIEBERMANN et sur Jean-Pascal ASSAILLY.
Parole donnée à Jean-Pascal ASSAILLY



Intervention Jean-Pascal ASSAILLY

La cible est celle des 15-24 ans, ces jeunes représentent près de 13 % de la population mais 25% des tués. Que peut-on envisager de faire pour réduire leur implication dans l'accidentologie routière. L'utilisation de conséquences dramatiques telle que la mort ou les graves blessures ne semblent pas être des points d'entrée efficaces pour modifier les comportements des jeunes conducteurs. Ils rejettent l'idée de la mort ou pire la romancent (place des idoles ou du suicide ...)

Le handicap semble plus parlant mais reste malgré tout rejeté au rang des impossibles. Par contre, **l'idée de protéger autrui** (amis ou frères et sœurs ...) **est plus porteuse.** Il semble que les jeunes sont davantage prêts à adopter des comportements responsables et sécuritaires pour les autres que pour eux-mêmes.

D'une manière générale les jeunes suivent les tendances générales de mortalité liée à l'âge. Aussi peut-on penser que la « vie les guérit ». **Cette période 15-24 ans est très propice aux accidents, le vieillissement diminue cette tendance.** Améliorer le

système général engendrera chez ces jeunes une amélioration de leurs comportements (« ils suivront »).

Au-delà des différences Nord/Sud communément admises (plus de respect des pays nordiques au regard de la règle que les pays du Sud), une variable s'impose : **le genre**.

Sur 10 tués, 8 sont des hommes et 2 sont des femmes : « Il y a un danger à naître garçon ». Depuis toujours les garçons reçoivent une éducation plus technique que les filles qui elles développent un sens de la responsabilité à autrui en modérant leurs agressivités (rôle de la maternité). Alors si on voit aujourd'hui les femmes « rattraper » les hommes dans de nombreux domaines tels que le tabac ou l'alcool, il n'en reste pas moins que **le domaine routier reste toujours un lieu où les femmes se mettent moins en danger que les hommes**.

Que peut-on envisager de faire ?

Leur donner une formation à la conduite différente,
Développer davantage les échanges au moment des formations.

L'analyse hiérarchique du comportement apporte des éclaircissements dans ce domaine. (présentation de la **Matrice GDE**, jointe au document). C'est un modèle cybernétique au sens où les commandes sont tenues par le haut de la hiérarchie.

- **Le niveau 1 correspond à l'utilisation du véhicule** (c'est ce qui est appris en formation en auto-école)

- **Le niveau 2 concerne la maîtrise des situations de circulation**. Elle s'acquiert par l'expérience de conduite. A l'heure actuelle les 20 heures de conduite ne permettent pas d'accéder à ce niveau. Par contre la Conduite accompagnée, peut plus facilement y parvenir dans la mesure où les apprentis conduisent réellement dans des situations variées.

Une étude a montré que sur 1 000 jeunes (permis classique/AAC) après 5 ans de conduite le niveau d'accidentologie est identique. Ce résultat s'explique par le fait que les niveaux supérieurs de la matrice n'ont pas été abordés.

- **Le niveau 3 concerne les objectifs de la conduite** « on ne voyage pas seulement pour arriver », la conduite joue un rôle en terme d'identité et de sociabilité. En Hollande, c'est le niveau qui a été le plus travaillé. Ils ont augmenté le nombre des transports en commun pour les jeunes et les retours de soirées : résultat moins 30 % de tués.

- **Le niveau 4 représente le noyau dur du comportement**. C'est lui qui enclenche ce qui va se passer aux niveaux inférieurs 3 puis 2 et enfin 1.

Une illustration : une jeune qui aime la vitesse (qui se prend pour Prost) car cela le valorise en terme de performance et auprès de ces copains (niveau 4 construction identitaire) ; va choisir une voiture plutôt puissante (niveau 3) et exerce donc une pression (coût, entretien ...), qui va à son tour exercer une pression dans la maîtrise de la circulation plus exigeante à vitesse élevée (niveau 2, réagir rapidement et de manière adaptée), qui va enfin, à son tour, exercer une pression très forte sur la conduite elle-même (niveau 1).

A contrario, un conducteur dont la stratégie est orientée vers la sécurité (niveau 4) entraîne une vitesse modérée et peut-être même une décision de ne pas conduire. Ce n'est pas considéré comme une stratégie de « perdant » mais une méthode opératoire sécuritaire plus facile à adopter. La tâche de conduite devient alors moins exigeante aux niveaux inférieurs de la hiérarchie et la sécurité du trajet sera meilleure, même si le niveau absolu de compétence de conduite n'est pas parfait.

Le fait d'être dans un schéma cybernétique fait que plus on a de pression au niveau 4, plus on en met sur les niveaux inférieurs !

Au niveau des connaissances, on sait que les jeunes sont parfaitement capable au niveau cognitif de résoudre les problèmes rencontrés sur la route, or ils ne le font pas. En réalité ce sont les savoir être qui ne sont pas intégrés (ils n'ont que les savoir faire).

La partie concernant les facteurs de risques peut mettre en évidence une réflexion autour de la présence de passagers, de la conduite de nuit, de l'usage de substances psycho actives ...

La dernière colonne (Cf. Matrice GDE) concerne l'auto évaluation ; elle concerne la maïeutique de Socrate « connais-toi toi même » : qui je suis, ce que je veux ... Pour reprendre l'exemple précédent, « ce n'est pas grave si je ne suis pas Prost, ça l'est si je le crois ... »

Or notre système de formation actuel est organisé sur les niveaux bas et à droite.

Quelle alternative peut-être envisagée à notre politique de sécurité routière ?

On pourrait comme la Norvège développer l'utilisation de cette matrice dans la formation à la conduite en travaillant à la fois sur les 4 niveaux et les 3 principaux contenus de formation.

Quels sont les enseignements dont nous disposons pour mieux se connaître ?

Un héritage «biologique» :

En ce concerne l'alcool, on sait par exemple que les parents transmettent à leurs enfants leur propre comportement, pas tant dans la transmission de l'alcoolisme (un enfant d'alcoolique ne sera pas nécessairement alcoolique) mais dans la résistance à l'alcool. Un enfant d'alcoolique dispose biologiquement d'une forme de résistance aux effets de l'alcool. Ainsi pour « faire comme les autres » et avoir les mêmes effets de l'alcool (Bien être voire euphorie ...) il faudra qu'il consomme davantage. Dans ce cas un comportement de dépendance peut s'établir dans le temps.

Le type de relation enfant/mère (théorie de l'attachement).

Dans les premiers mois, l'enfant va développer un type de relation qui doit le sécuriser pour sa vie future. Dans le cas contraire il va développer des comportements inséculs et pourra rechercher au travers de l'alcool par exemple des moyens de se rassurer (recherche nostalgique du Moi idéal).

L'alcool va alors développer de fortes sensations qui vont se substituer à l'émotion (responsable d'une forme de sécurité).

La transmission intergénérationnelle

L'enfant enregistre tout ce que font et disent ses parents. Va alors, se mettre en place une sorte de prédisposition éducative, sociale favorisée par l'environnement qui baigne l'enfant : comportements routiers agressifs ou non, attitudes à l'égard des autres usagers, comportement au regard de l'alcool ...

On sait par exemple, que les enfants de parents infractionnistes feront des infractions (idem pour les accidents).

Que faire alors quand on est parent ? Comment amener ses enfants à gérer leur risque routier ?

Bien souvent les parents sont très attentifs à leurs enfants jusqu'à 12-14 ans puis relâchent « la bride » sous prétexte de leur faire confiance ; or c'est justement à ce moment que les adolescents ont le plus besoin de repères, et c'est on l'a vu le moment où ils sont le plus en danger. Il faut donc maintenir l'écoute et l'échange et « négocier une autorité par le dialogue ».

Question de Daniel RUIZ : Le rôle des gendarmes est-il important à ce niveau ?

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : Oui les gendarmes doivent continuer leur action, les jeunes en bénéficieront. A côté le travail des familles est de maintenir le dialogue.

Question de Daniel RUIZ : Quelle est la force des radars sur nos routes ?

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : On sait que la « peur » du gendarme et des radars favorise la prudence ; par contre la sévérité accrue ne semble pas être très opérante, il

vaut mieux augmenter la probabilité d'être verbalisé en cas d'infraction, plutôt que d'augmenter la sévérité des infractions.

Question de Daniel RUIZ : Le permis de conduire a t'il toujours de l'intérêt ?

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : Oui, si on le supprime, il faudrait alors le remplacer par une formation continue tout au long de la vie, comme cela est pratiqué dans les pays nord-américain avec l'accès graduel à la conduite.

On ne pourra pas toujours pratiquer l'escalade de la répression, il faut à un moment consolider les comportements sécuritaires, en intégrant par exemple les niveaux hiérarchiques évoqués tout à l'heure.

Le rapport de l'OCDE sur les jeunes conducteurs : la voie de la sécurité ; aborde justement ces routes américaines et leur mode de formation par l'accès graduel. En fait, tout se passe comme si le jeune au début de sa conduite avait très peu de droits, et au fur et à mesure, sans infractions il acquiert progressivement de nouveaux droits (qui le valorisent dans sa « bonne » conduite).

En fait, si on garde en France notre Permis de conduire, il faut valoriser l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (conduite accompagnée), mais la mettre en œuvre selon les préconisations faites par l'INRETS à l'époque de son évaluation.

Débat dans la salle

Question Public : « Les filles ont de plus en plus tendance à avoir des comportements masculins, et c'est dramatique. Elles recherchent de plus en plus de sensations. »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Il y a rattrapage pour tout sauf justement pour la délinquance et les comportements sur la route. Il y a une masculinisation des femmes, notamment sur certains produits comme l'alcool ou le cannabis et elles se mettent fortement en danger, mais pas trop par rapport à la délinquance et la délinquance routière en particulier.

C'est un mystère. Peut être que ce sera faux dans 10 ans et qu'on aura 50% de conductrices dans les stages de Permis à Points. De toute façon, ça ne peut aller que dans le sens de la masculinisation. C'est évident que les femmes veulent imiter les hommes et pas le contraire puisque ce sont les hommes qui ont le pouvoir. C'est toujours ceux qui n'ont pas le pouvoir qui veulent imiter celui qui l'a ».

Question de Daniel RUIZ : « Est-ce que la prise de risque peut être traitée de manière collective ? »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Oui par une campagne médiatique par exemple, même si ce n'est pas ce qu'il y a de plus efficace. Cela bouge les choses ».

Question Public : « Sur les accidents, est-ce qu'on distingue celui qui a un accident pour lui et celui qui a un accident et qui tue les autres. Le total des morts sur les routes ne sont pas toujours des gens qui voulaient mourir. Est-ce que dans ce domaine, il y a une évolution. Est-ce qu'il y a plus de gens qui meurent de la faute de l'autre ? Par exemple, sur autoroute, il y a souvent un responsable et les autres qui supportent le risque ».

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « C'est évident qu'il y a des gens qui tuent les autres. Cependant, chez les jeunes, on est souvent sur des accidents à un seul véhicule (perte de contrôle la nuit,...). Le jeune tue surtout ses passagers. Pour les accidentologues, c'est très rare qu'il y ait un responsable à 100% et un innocent. La question de responsabilité est très compliquée. Le tricotage de l'accident (quand un conducteur n'a pas perçu ou compris ce que l'autre allait faire), cela devient compliqué de parler de faute. C'est le boulot des policiers et des assureurs mais pas des chercheurs ».

Question public : « Il y a une prise de conscience par rapport à ce qui est fait et mis en place au fur et à mesure des années et tout le monde prend conscience de la problématique. On va dans le bon sens et même les jeunes veulent mettre leur pierre à l'édifice ».

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Bien sûr que les jeunes sont en train de bouger comme le reste de la population et heureusement ».

Question Daniel RUIZ : « Est-ce que la formation des inspecteurs de permis de conduire est adaptée ? »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Une enquête dit que les jeunes hommes sont plus prêts à avoir le permis même s'ils respectent moins les règles et autrui sur la route ».

Réponse Claude Liebermann : « Est-ce que le permis est adapté. Ce qu'on appelle le programme national de formation se situe aux deux premiers étages de la matrice présentée par Jean Pascal Assailly. Est-ce qu'aujourd'hui le permis permet de prendre le niveau supérieur. A l'évidence, même avec la conduite accompagnée, il ne le permet pas. Alors, ne faudrait-il pas supprimer le permis et faire comme le système américain, c'est-à-dire que les auto-écoles donnent une simple validation. Et, consacrer tout l'argent à avoir des mécaniques qui permettent d'approcher les deux étages supérieurs, c'est-à-dire l'apprentissage du contexte social de la conduite (pourquoi je conduis ?...). Il y a une vraie réflexion qui remet en cause des situations acquises comme le rôle des inspecteurs. Il y a une vraie réflexion entreprise au niveau européen dans laquelle l'INSERR va porter un accompagnement pour anticiper les évolutions pour savoir ce que sera le permis dans 10 ou 20 ans (comment il fonctionnera ?...).

C'est important car tant que l'on n'aura pas atteint les niveaux supérieurs dans la prise en compte de la conduite par chacun et dans l'auto-évaluation et l'auto-responsabilité de chacun. A un moment donné, ce qu'on fait en matière de répression plafonnera en terme de résultats ».

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Cette matrice vient de Scandinavie et ce n'est pas un hasard puisque les scandinaves sont les champions du monde de la sécurité routière. Il ne faut pas se contenter de faire de la théorie. Donc ils se sont demandés ce qu'ils allaient faire de cette matrice.

Il y a 4 éléments :

- 1- **l'objectif pédagogique** (l'élément supérieur amène de nouveaux objectifs pédagogiques) ;
- 2- Si on a des objectifs, il faut **un formateur qui ait la compétence pour le traiter** ;
- 3- **Une méthode pédagogique adaptée** ;
- 4- **Un test ou examen**. S'il n'y a pas d'examen, le système a tendance à rester paresseux.

Cette matrice date de 1999 et a donc 7 ans maintenant. Par exemple, la Norvège a pris cette matrice comme référence de leur système éducatif. C'est-à-dire de la crèche jusqu'au post-permis, ils appliquent la matrice. Si d'autres pays réorganisant leur système à partir de cette matrice, qu'est-ce que cela va donner ? Quels sont les problèmes ? Car ce n'est pas non plus une potion magique ». Mais si les « bons » pays l'ont choisi, c'est intéressant de savoir pourquoi.

Question Public : « La société a-t-elle une part de responsabilité dans la sécurité routière, en ce sens, qu'on prône la vitesse comme gain de productivité par exemple et qu'on commercialise des véhicules ultra performants (vitesse) ? »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Certains autres chercheurs commencent à mettre un 5^e niveau sur la matrice qui correspond au modèle social. Vivre en Norvège ou vivre en

Grâce ce n'est pas du tout la même chose. Si vous voulez que les constructeurs ne vendent plus de la vitesse...c'est une question politique. ».

Question Daniel RUIZ : « Est-ce qu'un des prochains chantiers gouvernementaux ne pourrait pas être aussi la mobilité collective ? »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Oui, comme les hollandais qui ont travaillé au 3^e niveau de la matrice c'est-à-dire la mobilité. Mais le jour où on ne conduira plus, j'irai faire autre chose ».

Question public : « Existe-t'il des différences culturelles et ethniques ? »

Réponse Jean-Pascal ASSAILLY : « Oui, jusqu'avant 2002, on comparait toujours les français aux anglais par exemple.

Sur la route, il y a deux choses importantes : le respect de la loi et des règles et le respect d'autrui. Les anglais respectent les deux, les allemands respectent les règles mais pas tellement autrui, les italiens respectent mieux autrui que nous mais ne respectent pas les règles. Nous, les français, on est mauvais car on ne respecte aucun des deux.

Si on met en France le système de répression anglais, alors les français deviendront les champions.

Bien sur, qu'il existe des différences culturelles ethniques.

Matrice GDE (Goals for Drivers Education)

Extrait du Rapport GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology) édité en 1999 et coordonné par le *du BPA de 1999*.

Téléchargement en langue française sur le site INSERR :

<http://www.inserr.org/infos/documents/GADGET.pdf>

		PRINCIPAUX CONTENUS DE FORMATION		
		Connaissances et capacités	Facteurs d'accroissement du risque	Auto-évaluation
NIVEAUX HIERARCHIQUES DU COMPORTEMENT	Niveau 4 : Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant <ul style="list-style-type: none"> • Style /conditions de vie • Normes du groupe des pairs • Motivations • Maîtrise de soi et autres caractéristiques • Valeurs personnelles etc. 	Tendances au risque <ul style="list-style-type: none"> • Acceptation du risque • Valorisation personnelle par la conduite automobile • Recherche de sensations fortes • Céder à la pression sociale • Usage d'alcool et drogues • Valeurs et attitudes par rapport à la société etc. 	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Compétences personnelles de contrôle ses impulsions • Tendances au risque • Motivations allant à l'encontre de la sécurité • Habitudes personnelles vis à vis du risque etc.
	Niveau 3 : Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport au déplacement)	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Impact des objectifs du déplacement sur la conduite • Préparation et choix des itinéraires • Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule • Evaluation de la nécessité du déplacement etc. 	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Etat du conducteur (humeur, alcoolémie, etc.) • Motif du déplacement • Environnement de conduite (rase campagne/urbain) • Contexte social et compagnie • Autres motivations (compétition, etc.) etc. 	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Capacités personnelles de planifier • Objectifs spécifiques de la conduite • Motivations typiques de la conduite à risque etc.
	Niveau 2 : Maîtrise des situations de circulation	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Règles de circulation • Perception/observation de la signalisation • Anticipation de l'évolution des situations • Adaptation de la vitesse • Communication • Trajectoire de conduite • Organisation du trafic • Distance aux autres /marges de sécurité etc. 	Risques provoqués par <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaises prévisions • Style de conduite qui accroît le risque (par exemple agressif) • Adaptation inadéquate de la vitesse • Usagers vulnérables • Comportement imprévu/non respectueux des règles • Information surabondante • Conditions difficiles (obscurité, etc.) • Automatisation insuffisante des capacités etc. 	Auto-évaluation/conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires • Style personnel de conduite • Marges de sécurité personnelles • Points forts et faibles dans les situations à risque • Auto-évaluation réaliste etc.
	Niveau 1 : Maniement du véhicule	Connaissances et capacités concernant <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la direction et de la position • Sculptures des pneus et adhérence • Propriétés du véhicule • Phénomènes physiques etc. 	Risques liés à <ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance des capacités ou des automatismes • Adaptation inadéquate de la vitesse • Conditions difficiles (faible adhérence, etc.) etc. 	Conscience de <ul style="list-style-type: none"> • Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement • Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues • Auto-évaluation réaliste etc.