



UFAPEC

Union  
Francophone  
des Associations  
de Parents de  
l'Enseignement  
Catholique

# Sécurité routière et prise de risque à l'adolescence

Michaël Lontie

Analyse UFAPEC  
Septembre 2014

**Perspectives :** La sécurité routière doit être abordée avec les enfants et les adolescents de manière adéquate, ciblée, adaptée à chaque âge et au genre. C'est ce que révèle cette analyse à travers quelques données chocs : les 15-25 ans meurent davantage que les autres sur la route, et les garçons deux fois plus que les filles. Nous explorons ici les mécanismes biologiques qui expliquent ces chiffres et les mécanismes éducatifs (familiaux ou sociétaux) qui peuvent influencer sur ce déterminisme biologique.

**Mots-clés:** Sécurité routière, adolescence, jeunes, risque, conduite, voiture, route, chemin de l'école

**UFAPEC :**

Avenue des Combattants, 24 - 1340 Ottignies  
Tél. : 010/42.00.50 – Fax : 010/42.00.59  
Siège social : rue Belliard, 23A - 1040 Bruxelles  
[info@ufapec.be](mailto:info@ufapec.be)  
[www.ufapec.be](http://www.ufapec.be)

Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie – Bruxelles



## Départ

Suite à une analyse consacrée à la notion de risque à l'adolescence<sup>1</sup>, l'Association de parents (AP) d'une école de la régionale Mons-Soignies nous a contactés pour intervenir sur les liens entre cette vision du risque par les adolescents et la sécurité routière. L'école et l'AP avaient mis sur pied plusieurs actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des élèves ; le Comité d'AP désirait porter la réflexion au niveau des parents. La présente analyse s'appuie donc à la fois sur l'analyse précitée et sur notre intervention auprès des parents de cette école.

Si notre analyse précédente abordait le risque de manière très générale, pour ne pas dire conceptuelle, celle-ci aborde le risque et l'adolescence à travers un prisme beaucoup plus restreint : l'usage des moyens de locomotion dans la recherche du plaisir et de l'expression de soi. Nous devons examiner en quoi la question de la sécurité routière doit être abordée avec les enfants et les adolescents de manière adéquate, ciblée, adaptée à chaque âge et au genre. Pour ce faire, nous utiliserons pour bonne partie les travaux de Jean-Pascal Assailly, psychologue et expert auprès du Conseil National de la Sécurité Routière (CSNR) en France. Nous nous appuierons également sur certains chiffres et rapports mis à disposition par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) pour étayer ses propos avec des données belges.

Dans un second temps, et après avoir constaté avec Jean-Pascal Assailly le pouvoir d'influence du parent sur son enfant par son comportement au volant, nous interrogerons le lecteur sur ses propres comportements et sur son niveau de conscience du conducteur qu'il est. Cela devra nous amener à questionner le parent sur ses comportements aux abords de l'école, en présence (ou non) de ses enfants, dans un moment de stress (contraintes horaires, circulation difficile, effets de foule, recherche d'une place, recherche d'un enfant, piétons, vélos, cyclos, autobus...).

## Les jeunes conducteurs meurent davantage sur les routes

Dans une conférence présentée le 6 février 2013 à La Défense française<sup>2</sup>, Jean-Pascal Assailly explique qu'entre 15 et 25 ans, il y a un sur-risque d'accident grave (impliquant soit un décès, soit des blessures importantes) au volant, en particulier chez les garçons<sup>3</sup> : « *Depuis 1955 en France, ça ne change pas d'année en année. C'est toujours, pour les 15-25 ans : 15% de la population, 25% de tués et 30% de blessés graves* », pointe Jean-Pascal Assailly<sup>4</sup>. Cela est confirmé par les chiffres de l'IBSR dans un rapport de 2010<sup>5</sup> : « On constate que les

---

<sup>1</sup> LONTIE, M., *La notion de risque chez les adolescents*, Analyse UFAPEC n°33.12, Décembre 2012 : <http://www.ufapec.be/nos-analyses/3312-ados-risques/>.

<sup>2</sup> Cf. : <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?article311>.

<sup>3</sup> Dans cette tranche d'âge, en France, le rapport est de 8 décès de garçons pour 2 décès de filles – dont un provoqué par un garçon au volant (retours de discothèques), note Jean-Pascal Assailly.

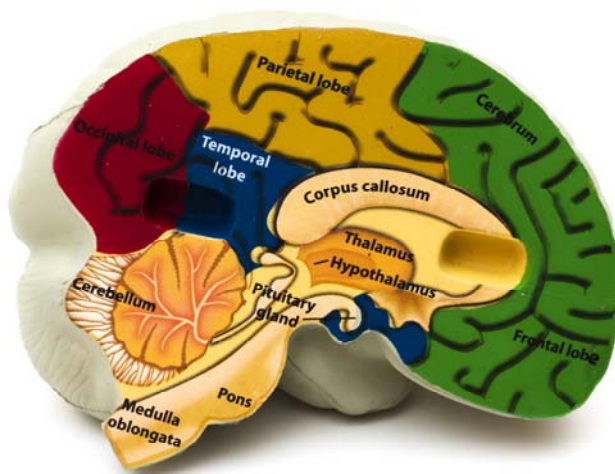
<sup>4</sup> Si le sur-risque est stable, cela ne signifie pas que les chiffres absolus ne changent pas ou que certains pays ne font pas mieux que d'autres. C'est le pourcentage qui est stable. Ainsi, pour 16.000 tués en France en 1972, 4.000 étaient des jeunes. Pour 8.000 tués en 2000, 2.000 jeunes. La répression avec l'augmentation des radars et le permis à points entre 2000 et 2012 a fait chuter le nombre de tués de moitié. Mais le rapport reste toujours de 25% de jeunes entre 15 et 25 ans.

<sup>5</sup> Cf. Nuyttens, N., Focant, F., Casteels, Y. (2012), *Analyse statistique des accidents de la route 2010*, Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissances Sécurité Routière, 220 pp. :



personnes de 18 et 19 ans courent 3 fois plus de risques d'accident que les conducteurs plus âgés (30 à 69 ans). Les personnes de 20 à 24 ans courent un risque deux fois plus élevé »<sup>6</sup>. En ce qui concerne les différences liées au sexe, l'IBSR constate que : « Si l'on considère l'implication dans les accidents par kilomètre parcouru, il n'y a pas de différence marquée entre les sexes chez les jeunes conducteurs. Toutefois, si l'on prend les accidents mortels en considération, les jeunes conducteurs courent un risque deux fois plus élevé que les jeunes conductrices »<sup>7</sup>. Ce qui est remarquable, c'est que cette réalité n'est ni dépendante de l'espace (ce rapport de sur-risque lié à l'âge est constaté partout, peu importe l'accès à la conduite autonome, la culture et la religion, les conditions de roulage, l'état du parc automobile, la prévention routière, le niveau de formation de la population...), ni dépendante du temps (toutes les études depuis 1950 en France font le même constat, nous dit Jean-Pascal Assailly). Plus fort encore, des parchemins égyptiens datant de 2000 ans avant Jésus-Christ font état d'accidents de chevaux provoqués par des jeunes après avoir bu de la bière dans les tavernes. De même, des textes grecs de 800 ans avant notre ère évoquent la tendance des jeunes à choisir des chevaux plus fougues et le fait qu'ils meurent davantage dans des accidents de cheval. Étonnant.

Pourquoi cette tendance naturelle au risque à l'adolescence, mise en évidence par les accidents de la route ? Qu'est-ce qui explique cette différence en fonction de l'âge et du sexe ? Jean Pascal Assailly et l'IBSR s'accordent autour de deux facteurs explicatifs.



© Karen Roach

D'une part, **les jeunes garçons connaissent un bombardement de testostérone** (hormones mâles) quatorze fois plus élevé que durant l'enfance et qu'à l'âge adulte (après 25 ans). En comparaison, les filles reçoivent trois fois plus d'œstrogènes (hormones femelles) durant l'adolescence par rapport à l'enfance et à l'âge adulte. Ces hormones (testostérone ou œstrogènes) inondent le système limbique (système constitué de l'hypothalamus et d'autres

éléments (hippocampe, amygdale...) situés dans la zone interne/centrale du cerveau et qui gère, entre autres, la récompense et le sentiment de plaisir). Le cortex préfrontal (situé à l'avant du lobe frontal – en vert sur l'image), pour sa part, permet le contrôle des décisions. Il met en balance le plaisir procuré par la prise de risque (au volant par exemple). Le problème, c'est que la communication entre le cortex préfrontal et le système limbique ne s'établit que vers 22-24 ans (avant, les chaînes synaptiques – voies de communications entre les neurones – ne sont pas encore formées). Depuis deux siècles, ce phénomène a gagné en

<http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/analyse-stat-accidents-2010.pdf>.

<sup>6</sup> Nuytens, N., Focant, F., Casteels, Y. (2012), *Analyse statistique des accidents de la route 2010*, Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissances Sécurité Routière, p. 16.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 17.

précocité pour se stabiliser aujourd'hui mais perdure toujours jusqu'à 25 ans environ. Bref, entre 15 et 25 ans, les jeunes sont naturellement portés vers la recherche du plaisir et de la récompense. Ce n'est qu'après que les garde-fous de la raison établissent un lien entre la recherche du plaisir et les conséquences potentielles qui y sont associées. Ce qui fait dire à Jean-Pascal Assailly que l'avion décolle de plus en plus tôt mais reste sans pilote plus longtemps...

D'autre part, il y a **le facteur de l'éducation**. Et si on ne peut pas changer le processus naturel décrit ci-dessus, l'éducatif est un point sur lequel on peut véritablement agir. Les parents en premier lieu. Ce sont eux qui définissent en grande partie le rapport de l'enfant à la règle. Or, souligne Jean-Pascal Assailly, la tradition éducative occidentale a encore trop tendance à différencier l'éducation des jeunes enfants : à une éducation plus libérale pour les garçons, on oppose une éducation plus restrictive pour les filles. Les stéréotypes ont encore la vie dure. Le garçon devrait se montrer fort, vaincre ses peurs, s'émanciper. La fille devrait se préserver, être sensible, avoir le souci de l'autre. La règle qui vaut pour les garçons ne serait donc pas la règle qui vaut pour les filles, et inversement. Cette différence de traitement, l'enfant la perçoit très tôt et il va se construire en fonction d'elle.

## **Une sensibilisation à la sécurité routière adaptée à l'âge et au sexe ?**

Nous pourrions schématiser ainsi le résultat de ce système éducatif, perpétuant souvent des stéréotypes de genre, sur la relation à la voiture, schéma que chacun prendra avec ses pincettes personnelles : la bagnole, c'est un truc d'hommes. Les hommes ont un rapport passionnel à la voiture. Ils savent ce que c'est que conduire. Si la femme est une conductrice, l'homme est un pilote. Il sait gérer son stress. Il n'est pas distrait par des éléments extérieurs à la conduite. Les seules limites sont les limites imposées par ce que le bolide a dans le ventre...

Dirions-nous aussi facilement cela des femmes ? Sans doute pas, puisque les femmes, elles, ont appris à modérer les prises de risques des petits et l'agressivité des mâles dominants de mère en fille depuis les grands singes... Les femmes cernent mieux les limites, ont davantage le souci de la santé, de l'environnement et de la sécurité de ceux qui les entourent. Elles ont le souci du respect de la règle, en voiture comme ailleurs. Mais comme la conduite ne les intéresse pas, elles commettent des erreurs. Elles ne connaissent pas leur véhicule et elles sont facilement distraites par des choses auxquelles elles attachent plus d'importance...

Au final, les femmes commettent autant d'accidents que les hommes. « En termes de dégâts matériels, c'est du 50/50 », nous dit Jean-Pascal Assailly. L'IBSR note : « Il n'est généralement pas possible de distinguer de différence entre les sexes en ce qui concerne le risque d'accident dans des études de grande ampleur menées à l'aide d'un questionnaire. (...) Le risque d'un accident grave par kilomètre parcouru est cependant supérieur pour les jeunes conducteurs de sexe masculin que pour les jeunes conductrices (Vlakveld, 2005) »<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Nuyttens, N., Focant, F., Casteels, Y. (2012), *Ibidem*, p. 17.

Ce que ces réflexions et constats amènent, c'est un questionnement sur la façon d'aborder la sécurité routière avec les enfants et avec les jeunes. Faut-il uniformiser l'éducation apportée aux filles et aux garçons dès la prime enfance, dans quel cas nous pourrions continuer à travailler cette dimension de façon commune ? Ne cachons pas que cela devrait impliquer une révolution culturelle profonde et totale... Ou, dans une perspective inverse, devons-nous continuer à marquer de manière ferme les différences de genre et donc adapter les apprentissages liés à la sécurité routière de manière strictement différenciée ? Une autre voie, médiane, est-elle possible ? Dans l'idée d'une éducation qui marquerait moins qu'avant les ségrégations liées au sexe, nous pourrions proposer que les formations à la sécurité routière se fassent de façon mélangée (filles et garçons ensemble) jusqu'à dix ans. Après dix ans, âge où la distanciation entre les sexes commence à se marquer (début de la puberté chez les filles), les filles recevraient une formation plutôt axée sur leurs difficultés particulières (pilotage, gestion du stress, concentration au volant, etc.) et les garçons sur le respect de la règle (code de la route, vitesse, rapport aux drogues et à l'alcool, etc.).

## Le parent, un modèle au volant

Jean-Pascal Assailly insiste sur le rôle des parents dans l'éducation à l'usage de la route. Il souligne l'impact de la tradition familiale. Il constate par exemple, contrairement à ce qu'on pourrait croire a priori, que « les accidents de la route, l'usage d'alcool, de cannabis, la dépression, le suicide... ne touchent pas plus les populations défavorisées entre 15 et 25 ans ». Au contraire, en matière d'accidents de roulage, « les favorisés sont davantage victimes que les autres. Pas seulement parce qu'ils ont les moyens d'accéder à l'achat d'un véhicule, mais aussi parce qu'ils se croient davantage prémunis, comme par une aura magique ». Ceci dit, l'accès à l'achat de bolides a aussi un rôle, constate-t-il. Et il donne l'exemple de la Corse, où les familles aisées ont l'habitude de payer des véhicules puissants à leur enfant pour l'anniversaire des 18 ans : « Acheter un bolide ou une grosse cylindrée à son fils pour aller rouler dans les routes sinueuses des environs de Bastia alors que le préfrontal n'est pas encore formé, c'est lui donner une arme pour se tuer ».

Une autre dimension éducative liée à la sécurité routière est le comportement du parent au volant. Jean-Pascal Assailly remarque que le parent influence considérablement le conducteur que l'enfant sera dans le futur. En effet, « *la banquette arrière est comme une place de cinéma* » pour l'enfant depuis son plus jeune âge. Et Jean-Pascal Assailly de remarquer que des études montrent que les garçons ont tendance à reproduire les comportements du père en voiture et les filles ceux de la mère. Il n'est donc pas anodin de se questionner sur l'image que l'on renvoie et sur notre comportement au volant.



## Le *bon exemple* ?

Nous estimons certainement dans notre grande majorité que nous sommes des conducteurs convenables, courtois, prudents et ayant une maîtrise sûre de notre véhicule. Certes, parfois nous sommes un peu pressés et nous dépassons les limitations de vitesse de 10 ou 20 km/h, même sous la pluie. Certes, il nous arrive d'être fatigués au volant mais nous continuons notre route parce que... « On tiendra bien jusqu'à la maison ». Oui, il nous est arrivé de nous énerver sur un autre automobiliste et une insulte nous a échappé. Démarrer en trombe ? C'est très rare. Pousser un véhicule plus lent en lui léchant le parechoc pour lui montrer que le morceau de bitume qu'il occupe nous appartient ? C'est arrivé. Accélérer quand un feu passe à l'orange ? « Ça fait gagner deux minutes ». Une queue de poisson ? A l'occasion. Boire un coup avant de prendre la route ? Quand on peut, on évite. « Mais ce n'est pas un verre en plus qui va nous empêcher d'arriver à bon port... »

Quel conducteur n'a pas déjà expérimenté au moins une de ces réalités, ne fût-ce qu'une fois ? Peut-être même sans éprouver le moindre remord ? Y avait-il un enfant sur la banquette arrière ? Pouvons-nous considérer que c'était un *bon exemple* ?

Nous avons l'habitude de dire qu'on va *prendre la route*... Pourquoi ne pas plutôt *la partager*<sup>9</sup> ?

## La sécurité routière aux abords de l'école

Et aux abords des écoles, quel conducteur sommes-nous ? Respectons-nous vraiment la zone 30 qui nous est imposée ? Est-ce que nous freinons à l'approche des passages pour piétons ? Uniquement autour des heures d'ouverture et de fermeture ? Est-ce que nous réagissons différemment quand nous savons que la police est présente ? Et, si oui, est-il normal de réagir différemment ? La peur de l'amende/de la réprimande est-elle plus forte que la conscience qu'un comportement inadapté peut conduire à l'accident (d'office grave quand il implique un piéton, a fortiori un enfant) ? Et lorsqu'il s'agit de l'école de mon enfant

---

<sup>9</sup> Pour reprendre l'appel d'une plateforme belge d'associations de sécurité routière...  
<http://partageonslaroute.be/>.

quand je l'y conduis ou que je viens le rechercher, suis-je un conducteur différent ? Plutôt plus prudent ? Plutôt moins attentif ?

Nous l'évoquions en introduction, le moment où je dépose/viens rechercher mon enfant à l'école est toujours un moment critique. Il y a du monde. La circulation m'a mis en retard. Je ne suis donc pas à l'avance et un peu énervé. Mon fils a oublié quelque chose à la maison ou vient de m'annoncer qu'il y a un papier à signer en dernière minute. Il faut trouver une place. Des enfants traversent en courant en dehors du passage pour piétons. Un autre conducteur est garé en double file et dépose trois enfants qui prennent leur temps. Il pleut et la route est glissante. Je pense déjà à la longue journée qui m'attend et au chronomètre qui ne s'arrêtera que tard dans la soirée... En un mot, c'est le gros stress. Idem le soir, quand, fatigué, je viens rechercher mon fils, avec un double sentiment à gérer : l'inquiétude et l'impatience de le retrouver avant d'entamer la dernière « ligne droite » de la journée.

Comment est-ce que je gère ce stress ? En m'énervant sur mon enfant et sur toutes les proies à portée de vue ? En tapant dans mon véhicule, avec des coups de freins et d'accélérateur, klaxonnant en tous sens ? Je cède à la facilité et me gare moi aussi en double file sans me préoccuper de ceux qui suivent et de l'exemple que je donne à mon fils ? Ou je respire un grand coup, en me disant que je gèrerai une chose après l'autre en consacrant le temps qu'il faut pour chacune ? Sans transmettre mon stress à tous ceux qui sont dans et en dehors de l'habitacle ? Suis-je capable de relativiser ? Est-ce que je me remets en question et essaie de trouver des solutions pour mieux m'organiser et éviter de me retrouver trop régulièrement dans cette situation ? Et si c'est l'infrastructure routière qui est en cause, est-ce que je vais m'investir auprès de l'école, de l'Association de Parents ou des autorités communales pour tenter d'améliorer les choses ? N'est-ce pas quelque chose qui peut être discuté au sein de l'AP ou dans le cadre du Conseil de participation ?



## Arrivée et débriefing

Nous espérons que cette réflexion aura servi de révélateur pour le lecteur. Même si nous ne pouvons pas agir sur ce moment particulier, entre 15 et 25 ans, où le jeune connaît un penchant naturel pour la prise de risque, il est sans doute intéressant de savoir que cette réalité existe. Idem pour les différences entre filles et garçons. Il ne s'agit donc pas de stigmatiser cette tranche d'âge, ni les garçons en particulier. Le lien entre le préfrontal et le système limbique ne s'opère que vers 22-24 ans, c'est une réalité et il faut faire avec. Il s'agit donc d'en tenir compte pour les formations ciblées sur la sécurité routière données aux enfants et aux jeunes ainsi qu'au moment de l'apprentissage de la conduite d'un véhicule (vélo, moto, voiture...). Faut-il pour autant interdire la conduite de tout véhicule avant 25 ans à cause du danger potentiel qu'il représente ? Cela ne paraît ni réaliste, ni raisonnable. Combien d'opportunités de se développer, d'apprendre, de vivre une vie sociale épanouie le jeune manquerait-il ? Non, il faut sans doute plutôt pouvoir guider le jeune, l'éveiller à ses capacités et à ses faiblesses tout en lui laissant la possibilité de s'exprimer et de s'épanouir.

L'autre volet de notre approche touche à la responsabilité des parents. Nous devons être conscients que nous, en tant qu'adultes, en tant que parents, armés de notre capacité à mettre en balance le risque et les conséquences qui y sont liées, sommes responsables de l'image que nous reflétons auprès de nos enfants. Et, très souvent, c'est cette image qu'ils vont reproduire plus tard. Les études évoquées par Jean-Pascal Assailly ont en tout cas démontré cet état de fait en ce qui concerne la conduite automobile. Nous aurons donc gagné, au terme de cette analyse, si des choses lues ici reçoivent un écho dans la vie du lecteur, au volant, dans un moment critique, ou dans un moment où celui-ci se dira : « j'ai fait telle manœuvre, mais je n'ai pas vraiment de quoi en être fier »...

**Désireux d'en savoir plus ?**

**Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter  
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.**



## Bibliographie

- ASSAILLY, J.-P. (2007), *Jeunes en danger – Les familles face aux conduites à risques*, Ed. IMAGO, 245 pp.
- LONTIE, M., *La notion de risque chez les adolescents*, Analyse UFAPEC n°33.12, Décembre 2012 : <http://www.ufapec.be/nos-analyses/3312-ados-risques/>
- NUYTTENS, N., FOCANT, F., CASTEELS, Y. (2012), *Analyse statistique des accidents de la route 2010*, Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissances Sécurité Routière, 220 pp. : <http://www.ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/analyse-stat-accidents-2010.pdf>.
- PALAZZOLO, J., ROURE, L. (2004), *Ecart de conduite*, Coll. vivre et comprendre, Ed. ellipses, 158 pp.

## Liens Internet

- <http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?article311>
- <http://partageonslaroute.be/>

*Tous les liens Internet ont été vérifiés le 22 juillet 2014.*