

LIVRE BLANC

Jeunes & **Sécurité Routière**



décembre 2007

AVANT PROPOS

Les 18 et 19 novembre 2006, l'Université d'automne «Jeunes et Sécurité Routière» a rassemblé 120 jeunes de 17 à 25 ans venus de toute la France. Pour la première fois, pendant un week-end, des jeunes et des professionnels ont pu échanger et réfléchir ensemble aux moyens d'améliorer la prévention à destination des 15-24 ans. En effet, malgré les progrès récents, les accidents de la route constituent toujours à cet âge la première cause de mortalité.

Sur la base des travaux de l'Université, un groupe de travail composé de représentants du ministère en charge des transports et du ministère en charge de la jeunesse, de représentants d'associations et d'un expert en sécurité routière, a sélectionné et approfondi plusieurs propositions. L'objectif était de répondre aux attentes exprimées par les jeunes pendant l'Université et de retenir des propositions qui puissent être rapidement mises en œuvre.

L'action de la sécurité routière en direction des jeunes s'insère dans la politique générale de sécurité routière : les bonnes mesures en direction de tous auront des effets positifs sur les jeunes. Mais elle s'inscrit également dans une politique publique qui prend en compte les problèmes spécifiques de la jeunesse : éducation, emploi, mobilité, santé, insertion sociale... L'éducation à la citoyenneté, mais aussi la prévention des conduites à risque, en particulier celles liées à la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments, sont des dimensions essentielles de cette politique.

La sécurité routière et l'apprentissage de la conduite sont pour tous les jeunes un apprentissage de la citoyenneté : respecter des règles parce qu'elles sont reconnues comme légitimes, respecter la vie d'autrui, partager un bien commun, un lieu collectif, la route, vivre ensemble et se déplacer en permettant aux plus faibles et aux plus vulnérables d'être protégés.

Jean-Louis BORLOO
ministre d'Etat,
ministre de l'Ecologie,
du Développement
et de l'Aménagement
durables

Roselyne BACHELOT-NARQUIN
ministre de la Santé, de la
Jeunesse et des Sports

Des propositions pour réduire le risque d'accident de la route chez les jeunes

Pour réduire le risque d'accident de la route chez les jeunes, deux stratégies sont à développer :

1. Faire baisser le risque absolu : le nombre de jeunes tués et de blessés. C'est un paradoxe : on pourrait le faire sans rien changer à la dangerosité des jeunes installés au volant ! Par exemple en restreignant l'usage et l'attractivité de la voiture, et donc l'exposition au risque des jeunes (c'est l'approche hollandaise basée sur le développement durable, les plans de déplacements urbains, l'offre de transports collectifs, notamment la nuit). Si l'on considère que tout jeune Français doit se retrouver derrière un volant le plus tôt possible, devenir dépendant de la voiture pour le moindre déplacement et rouler le plus possible, il sera difficile de progresser de manière significative. C'est pour cette raison qu'une des propositions porte sur la mobilité et les déplacements des jeunes, tandis qu'une autre vise à faciliter l'accès des jeunes à la conduite accompagnée, étant entendu que celle-ci peut tenir un rôle majeur dans l'évitement de ce passage extrêmement dangereux qu'est le deux-roues entre 14 et 18 ans.

2. Faire baisser le risque relatif, c'est-à-dire le taux de jeunes tués ou de blessés au kilomètre parcouru. Pour cela, il faut jouer sur le comportement. Les autres propositions de ce livre blanc concourent à cet objectif, par la synergie d'actions dans les divers domaines.

La plupart des propositions développées dans ce document s'appuient sur des exemples d'expériences réussies. L'objectif fixé par le livre blanc est de développer et de généraliser ces bonnes pratiques. ■

LES PROPOSITIONS

- 1** P.06/07
Promouvoir des modes de déplacements alternatifs pour les jeunes afin de diminuer leur exposition au risque routier
- 2** P.08/09
Faire évoluer la formation pour favoriser la conscience et la maîtrise des risques sur la route
- 3** P.10/11
Développer la conduite accompagnée et renforcer la qualité et la formation des accompagnateurs
- 4** P.12/13
Faciliter l'accès à la conduite accompagnée pour les jeunes en apprentissage
- 5** P.14/15
Permettre aux jeunes de se former au-delà du permis de conduire
- 6** P.16/17
Favoriser l'égalité devant le permis de conduire
- 7** P.18/19
Soutenir l'insertion sociale et professionnelle par le permis de conduire
- 8** P.20/21
Inciter les jeunes à mieux respecter les règles du code de la route en les informant et les responsabilisant sur leur comportement
- 9** P.22/23
Réduire le risque d'accident pour les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés
- 10** P.24/25
Prendre en compte et gérer le problème des consommations addictives par les conducteurs (alcool, cannabis, médicaments)
- 11** P.26/27
Offrir aux jeunes et aux associations un espace unique d'information, d'initiative et d'échange sur la sécurité routière
- 12** P.28/29
Adapter et renouveler la communication vers les jeunes

1

Promouvoir des modes de déplacement alternatifs pour les jeunes afin de diminuer leur exposition au risque routier

Etat des lieux

Qu'ils vivent en milieu rural ou en milieu urbain, pour beaucoup de jeunes les moyens de déplacement restent problématiques pour accomplir les tâches de la vie quotidienne, les études, le travail, les loisirs ou se rendre à une auto-école... En zone rurale ou grande banlieue, les transports collectifs sont souvent inexistantes ou fonctionnent avec des horaires inadaptés à ce public : une voiture ou un deux-roues est souvent indispensable. Avoir son permis de conduire reste aux yeux des jeunes le seul moyen d'accéder à une certaine autonomie voire au monde des adultes. Pour ce public, la voiture n'est pas seulement un moyen de déplacement indispensable, c'est aussi un symbole. Il faut s'interroger sur la nécessité et l'attractivité pour les jeunes des déplacements en voiture. Paradoxalement, ces jeunes sont sensibles à la protection de l'environnement, beaucoup d'entre eux seraient prêts à remettre en cause la suprématie de la voiture pour ce motif.

La proposition

Il est urgent, comme cela se fait déjà dans d'autres pays d'Europe, de promouvoir auprès des jeunes l'idée d'une gestion alternative des déplacements. Par exemple en encourageant :

- l'implication des collectivités territoriales dans l'offre de transports alternatifs,
- l'ouverture de services de transports collectifs adaptés : taxis conventionnés, minibus entre les lieux de loisirs et la commune,
- extension des horaires pour des transports de nuit, en particulier le week-end,
- la sensibilisation des adultes et des jeunes sur la sûreté des transports collectifs par rapport aux déplacements en voiture individuelle.

Toutes les initiatives qui vont à la fois dans le sens de la sécurité routière et du développement durable doivent être favorisées :

- intégrer dans les apprentissages les bénéfices d'une conduite apaisée et économe en carburant,
- permettre aux jeunes d'apprendre à vivre au quotidien sans voiture, à réfléchir à la pertinence et à l'optimisation de leurs déplacements,
- apporter des conseils sur le choix du véhicule lors du premier achat : sa puissance, sa consommation et ses équipements de sécurité.

Comment mettre en œuvre

Recenser les expériences réussies, mais aussi les demandes pour monter ce type de projet. Monter des expérimentations dans des départements pilotes où les transports collectifs sont insuffisants.

Valoriser les expériences innovantes aux travers des médias.

Au niveau départemental, organiser une rencontre avec l'association des maires de France afin de sensibiliser les élus locaux aux questions de transports et de sécurité routière des jeunes.

Impliquer la direction départementale de la jeunesse et des sports et le coordinateur de sécurité routière pour faciliter le rapprochement entre les associations (jeunes, sécurité routière, sportives, éducation populaire), et les responsables des collectivités territoriales.

Faciliter la communication auprès des jeunes par :

- L'accès de sites cyberjeunes et du site « www.sortezrevenez.fr » où les jeunes pourront trouver tous les renseignements utiles pour se déplacer en toute sécurité dans différentes situations : recherche d'emploi, accès à l'auto-école, sorties festives,...
- diffusion de l'information dans la presse locale, les radios locales, auprès des jeunes. Sécuriser le covoiturage : assurance, coût, les obligations, les droits du conducteur et de la personne transportée, vérifier toutes les conditions auprès des instances compétentes.

Les acteurs à mobiliser

Les représentants des collectivités locales, des institutions départementales, les associations œuvrant dans le cadre de la jeunesse et de la sécurité routière, les établissements scolaires (internats), l'ensemble des médias : presse et radios.

La promotion des transports collectifs alternatifs dans les Côtes d'Armor

Le conseil général des Côtes d'Armor s'efforce depuis quelques années de renforcer un maillage de desserte de transports collectifs sur la majorité du territoire, restant accessible à tous, 6 jours sur 7, quelle que soit la raison du déplacement. En plus des lignes régulières, certains services comme le « service à la demande » sont mis en place selon les besoins des usagers dont les jeunes. Il faut appeler la veille du voyage et avant 17 heures. On vous précise un point de rendez-vous pour prendre le car. Pour plus de solidarité un tarif unique est proposé quel que soit le trajet. Il est accessible aux personnes à mobilité réduite accrue. Pour les jeunes non scolarisés en recherche d'emploi et sans ressource, un ticket social est proposé au tarif de 1,60 €. Celui-ci permet un aller-retour dans la journée sur le réseau.

2

Faire évoluer la formation pour favoriser la conscience et la maîtrise des risques sur la route

Etat des lieux

Dans le cadre de l'Université, les jeunes ont demandé que la formation à la conduite les sensibilise mieux à la prise de risque sur la route. Or ces questions sont peu traitées pendant la formation en école de conduite où sont essentiellement développées les compétences psychomotrices, les capacités de perception, les compétences cognitives, mais non la compréhension des facteurs de risque liés aux objectifs du déplacement ou au style de vie du conducteur.

La conduite préventive, économique et respectueuse de l'environnement doit être placée au cœur de leur projet éducatif.

Les techniques d'animation de groupe sont encore trop peu développées : elles sont pourtant indispensables pour produire des interactions dans un groupe, et impulser un véritable processus de transformation des motivations, des représentations, des comportements, à partir de la parole et de l'expérience des jeunes et des accompagnateurs. C'est un défi à relever pour les écoles de conduite.

Aujourd'hui, un nouvel outil de référence est reconnu par les experts européens pour la formation des conducteurs et usagers de l'espace routier. Il s'agit de la matrice GDE (goals of driver education), élaborée sur la base du modèle hiérarchique du comportement du conducteur en quatre niveaux :

- niveau 1 : maniement du véhicule.
- niveau 2 : maîtrise des situations de conduite.
- niveau 3 : objectifs et contexte de conduite.
- niveau 4 : projets de vie et aptitude à la vie.

Il est admis que les compétences des niveaux supérieurs 3 et 4 exercent une influence déterminante sur celles des niveaux inférieurs. La formation des formateurs, la formation des usagers doivent donc être repensées en tenant compte de ces enjeux.

La proposition

Faire évoluer la formation dispensée dans les écoles de conduite pour favoriser chez les jeunes la prise de conscience et la maîtrise des facteurs de risque.

Faire évoluer les techniques d'apprentissage de la conduite à partir de la matrice GDE.

Trouver le juste équilibre entre l'apprentissage des savoir-faire, la prise de conscience des risques, la pratique de l'auto-évaluation.

Privilégier la formation en groupe, aussi bien en salle qu'en formation pratique.

Comment mettre en œuvre

La mise en œuvre de cette proposition passera par l'obligation d'une formation continue des enseignants de la conduite et de la sécurité routière. Elle nécessite d'organiser des réunions départementales avec les enseignants et les inspecteurs, des réunions sur des thématiques avec des spécialistes de sécurité routière et d'autres domaines de prévention. Ces réunions sont ouvertes aux jeunes, aux enseignants de l'éducation nationale et du secteur de l'enseignement de la conduite, aux associations. Cela nécessitera d'impliquer les collectivités locales, les référents sécurité routière des établissements ou des villes.

Les acteurs à mobiliser

Les enseignants de la conduite, les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, les délégués à l'éducation routière, les DDE et les DRE, les associations, les fédérations des parents d'élèves, des consommateurs, les spécialistes de la santé et de la sécurité, les collectivités locales, les entreprises, les médias.

Privilégier la formation en groupe et l'auto-évaluation

Les interactions sociales entre pairs favorisent la prise de conscience des enjeux, elles permettent de mieux comprendre comment les autres pensent et réagissent dans une situation de trafic donnée et de mieux cerner, par comparaison, comment soi-même, on pense et fonctionne (facilitation de l'auto-évaluation).

En voyage organisé par l'auto-école par exemple, chaque élève a une activité spécifique : l'un conduit, l'autre recherche les indices formels, le troisième analyse la situation. Les élèves peuvent utiliser des grilles d'observation à tour de rôle, etc. Il faut développer l'auto-évaluation, en laissant l'élève organiser lui-même ses trajets plutôt qu'en le guidant en permanence, et procéder régulièrement à des évaluations pour l'aider à cerner ses points forts et ses points faibles.

3

Développer l'apprentissage à la conduite accompagnée et renforcer la qualité et la formation des accompagnateurs

Etat des lieux

La pratique d'une conduite accompagnée de qualité permet de réduire le risque d'accident pour les jeunes conducteurs. Les candidats au permis de conduire ayant suivi cette filière d'apprentissage réussissent à leur permis de conduire avec, en première présentation, un taux de réussite plus élevé : 68% contre 46 % pour les autres. Pourtant, le seuil de 30 % des jeunes optant pour cette filière n'arrive pas à être dépassé.

La conduite accompagnée est un moment fort dans la transmission d'un «savoir faire» et d'un «savoir être» au volant.

Pour le jeune, l'apprentissage de la conduite est le moyen d'acquérir de l'autonomie et d'accéder au statut d'adulte. Pour le parent, ou l'aîné accompagnateur, cet accompagnement signifie faire confiance au jeune et le reconnaître en tant qu'adulte. L'accompagnateur est le garant de la qualité de la conduite accompagnée.

Il est donc primordial qu'il soit bien préparé à assurer cette mission. Une bonne conduite accompagnée implique donc une responsabilisation des accompagnateurs sur leur rôle dans ce projet.

La proposition

Développer le recours à la conduite accompagnée et renforcer la qualité et la formation des accompagnateurs. Inscrire la conduite accompagnée dans le projet éducatif ou professionnel du jeune, en relation avec les parents, ou d'autres adultes, et dans une démarche plus globale d'éducation à la santé, à la sécurité, à la citoyenneté.

Faciliter l'accès au permis de conduire et limiter ainsi la conduite des deux-roues motorisés beaucoup plus dangereuse.

Comment mettre en œuvre

La qualité de la conduite accompagnée et de l'accompagnement nécessite :

- une adhésion forte du jeune et de l'accompagnateur aux enjeux de la formation dès l'inscription à l'école de conduite,
- une participation de l'accompagnateur, si possible à l'évaluation de chacune des étapes de la formation et, dans tous les cas, un enrichissement pédagogique par sa participation obligatoire à l'évaluation de la quatrième étape de formation,
- un suivi de l'accompagnateur lors du passage de relais, mais aussi lors des rendez-vous pédagogiques,
- une rénovation du livret d'apprentissage.

Pour mettre en oeuvre cette proposition, il faudra :

- monter des expérimentations dans des départements pilotes ;
- créer une plate-forme départementale autour d'un projet éducatif et d'un pôle d'accompagnateurs formés, avec l'appui des collectivités locales, du secteur associatif des jeunes et des seniors, des fédérations de parents, des branches professionnelles, des acteurs locaux de sécurité routière ;
- déployer la conduite accompagnée dans les centres d'apprentissage, les lycées professionnels, les lycées en partenariat avec les écoles de conduite ;
- assurer la promotion, au plan national et local, des bénéfices d'une formation étalée dans le temps et susciter la demande sociale de formation en expliquant les enjeux de la formation ;

- modifier la réglementation : abaissement de l'âge de l'accompagnateur à 25 ans au lieu de 28 ans actuellement, formation obligatoire de l'accompagnateur avec l'enseignant en poste d'observateur après l'évaluation de la quatrième étape et lors des rendez-vous pédagogiques...

Les acteurs à mobiliser

Les collectivités locales, les coordinateurs de sécurité routière, les associations, les entreprises, les médias, les professionnels de la sécurité routière, de la santé, les inspecteurs, et l'administration.

Un pôle d'accompagnateurs dans chaque département

Dans certains départements, des associations de seniors bénévoles proposent déjà leurs services. Ces accompagnateurs témoignent des liens très positifs qu'ils ont pu nouer avec des jeunes, leurs conseils dépassant souvent le cadre de l'accompagnement de l'apprentissage de la conduite. Certaines collectivités locales apportent leur soutien en mettant des véhicules à la disposition d'associations et d'accompagnateurs. L'accompagnement se fait parfois dans le cadre de services rendus aux personnes (transport des personnes âgées pour les visites médicales ou autres démarches administratives...). Il est possible aussi d'imaginer que des personnes plus jeunes remplissent cette fonction cumulée à d'autres fonctions dans le domaine de la sécurité routière (accompagnateurs d'enfants dans les cars scolaires...). L'accompagnement rémunéré peut être encouragé par le biais des aides fiscales existant dans le domaine des services rendus à la personne ou autre.

4

Faciliter l'accès à la conduite accompagnée pour les jeunes en apprentissage

Etat des lieux

Du point de vue de l'insertion professionnelle, le permis est bien souvent considéré comme obligatoire et préalable à toute recherche d'emploi. En tout état de cause, c'est un indicateur de compétences. Pour les jeunes en apprentissage, le permis de conduire est indispensable. Mais pour réussir cet examen, ces jeunes rencontrent des difficultés de plusieurs natures : coût du permis, parfois difficultés pour l'apprentissage du code, difficultés pour trouver un accompagnateur pour l'apprentissage anticipé de la conduite. Lorsqu'ils ont leur permis, les jeunes conducteurs issus de ces filières sont très tôt confrontés à la nécessité de conduire pour leur travail, sans avoir été sensibilisés aux difficultés spécifiques liées à un usage professionnel du véhicule.

400 000 jeunes apprentis sont formés chaque année dans tous les secteurs et à tous les niveaux de qualification. 70 % d'entre eux sont dans des formations de niveau CAP et BEP. L'organisation de l'apprentissage est complexe mais structurée autour de quelques grands réseaux : l'APCM, l'AFCCI, le CCCABTP, les CFA de l'agriculture, les CFAI, des CFA liés à un secteur spécifique (SNCF, EDF, Michelin etc.).

La proposition

Etendre à tous les réseaux d'organisation de l'apprentissage, l'expérience réalisée par la CAPEB dans le département de l'Eure (voir encadré).

Effets attendus :

- favoriser l'accès au permis et à la conduite accompagnée pour les jeunes en apprentissage,
- sensibiliser et former les jeunes en apprentissage à la conduite pour un usage professionnel,
- contribuer à réduire le nombre d'accidents de la route des futurs salariés,
- contribuer à favoriser l'attractivité de l'apprentissage.

Comment mettre en œuvre

Mettre en place plusieurs expérimentations. Signer des conventions d'engagements visant, d'une part, la conduite accompagnée en entreprise et, d'autre part, l'accompagnement à l'apprentissage du Code de la route, avec chaque réseau d'apprentissage. Promouvoir les outils didactiques d'accompagnement à l'apprentissage du Code de la route. Développer cet apprentissage dans la partie scolaire de l'apprentissage en CFA.

Les acteurs à mobiliser

L'Education nationale, les grands réseaux : l'APCM, l'AFCCI, le CCCABTP, les CFA de l'agriculture, les CFAI, des CFA liés à un secteur spécifique (SNCF, EDF, Michelin, etc.), les professionnels, formateurs, apprentis, partenaires sociaux ; les régions qui disposent de compétences étendues en matière d'apprentissage et d'orientation des jeunes, les Caisses régionales d'assurance maladie dans le cadre de la prévention du risque routier professionnel.

La conduite accompagnée des apprentis du bâtiment dans l'Eure

Pour encourager les jeunes à rejoindre les métiers du bâtiment, la CAPEB de l'Eure est engagée dans une démarche de soutien aux chefs d'entreprise qui pratiquent la conduite accompagnée en entreprise auprès des jeunes. Le chef d'entreprise est alors inscrit comme « tuteur » par l'auto-école ; il déclare l'apprenti conducteur auprès de son assureur et vérifie son assurance responsabilité civile.

Le contrat d'apprentissage est complété par un contrat de motivation signé par l'apprenti, les parents et l'entreprise. Le temps de la conduite accompagnée est considéré comme du temps de travail effectif et rémunéré comme tel. Enfin, l'entreprise volontaire participe au financement de tout ou partie du permis de conduire, en fonction de la motivation de l'apprenti.

La participation de l'entreprise comprend deux parties : une contribution minimale forfaitaire qui ne pourra être supprimée qu'en cas d'absence injustifiée au CFA ou en entreprise, et une somme variable subordonnée aux résultats et à l'efficacité de l'apprenti. L'opération a été lancée en 2005 dans le département de l'Eure et 15 entreprises ont d'ores et déjà mis en oeuvre la démarche.

5

Permettre aux jeunes de se former au-delà du permis de conduire

Etat des lieux

Savoir conduire en sécurité ne s'apprend pas avec quelques heures de formation théorique et pratique. C'est un apprentissage qui commence dès le plus jeune âge et ne se termine pas le jour où l'on a obtenu le permis. Pour les conducteurs novices, le "sur-risque" d'accident s'explique en effet par l'interaction de plusieurs facteurs : tendance à la prise de risques, perception des dangers encore insuffisante, surestimation des capacités de conduite. Les conducteurs novices adoptent souvent une conduite dangereuse alors que leur savoir-faire de conduite est encore fragile en raison du manque d'expérience. Les facteurs de risque se cumulent : fatigue, vitesse, alcool et drogues, sur-occupation de véhicules souvent anciens, non-port de la ceinture (notamment à l'arrière). Les actions de formation doivent donc clairement être centrées sur la réduction de ces facteurs de risque. Elles seront d'autant plus efficaces que le jeune aura pu expérimenter un certain nombre de situations nouvelles pour lui, voire de «presque-accidents». Il sera plus à même de comprendre l'utilité de développer des stratégies d'organisation des déplacements, de relation avec les passagers et les autres usagers de la route, de respect des intervalles de sécurité...

La lutte contre l'insécurité routière des jeunes doit passer par le développement des formations post-permis. Aujourd'hui, après la réussite à l'examen du permis de conduire, le conducteur est « lâché » sur la route où il continue à apprendre seul sans retour d'expérience sur ses pratiques, sauf s'il fait l'objet d'un contrôle et d'un stage obligatoire suite à une perte de 3 points de son permis de conduire. Il faut accompagner les jeunes, à titre préventif, le plus en amont possible de la période probatoire de leur permis de conduire, pour éviter les accidents mais aussi la perte de leur permis et le risque de conduite sans permis.

La proposition

Développer les formations post-permis pour réduire le sur-risque des conducteurs novices.

Comment mettre en œuvre

Recenser, évaluer les actions de formation post-permis et valoriser ce qui se fait. Communiquer aux écoles de conduite et écoles associatives les possibilités d'investissement dans ces actions et ces projets. Informer les jeunes sur la procédure pour s'engager en service civil volontaire au sein des institutions (collectivités territoriales, préfectures) afin de mettre en œuvre un projet portant sur la formation post-permis de conduire.

Les acteurs à mobiliser

Les sociétés et les mutuelles d'assurance, les associations, les écoles de conduite, les auto-écoles associatives, les centres de post-permis, les éditeurs spécialisés, les collectivités territoriales, les préfectures, les administrations, l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSE), les établissements d'enseignement général, technique ou professionnel, les universités.

Post permis : des formules variées

Plusieurs formules doivent être testées et proposées aux jeunes conducteurs (participer à une action ponctuelle de sensibilisation ou à un projet de prévention routière plus conséquent). Ces propositions pourraient être de niveau d'engagement différent (d'une journée ou plus). Elles pourraient se dérouler aussi bien dans les associations qu'au sein de la préfecture, d'une collectivité territoriale ou d'un établissement d'enseignement de la conduite en lien avec le coordinateur ou le correspondant sécurité routière. Des projets pourraient par ailleurs être initiés par des volontaires au service civil (engagés dans les associations ou les collectivités territoriales) : organisation de moments d'échanges pour les jeunes conducteurs (en cours de cursus ou non) autour des questions de risque. Tout exercice pratique devrait être systématiquement accompagné d'une réflexion et d'échanges entre conducteurs novices... L'important est de donner l'occasion aux jeunes conducteurs d'échanger entre pairs sur leurs difficultés ou leurs angoisses au volant, mais aussi sur la question du « vivre ensemble sur la route ».

6

Favoriser l'égalité devant le permis de conduire

Etat des lieux

A la question « les jeunes sont-ils tous égaux face au permis ? » la très grande majorité des participants de l'université des jeunes a répondu non. Le permis de conduire à un euro par jour a été lancé officiellement le 3 octobre 2005 afin de faciliter l'accès au permis de conduire dont le coût peut représenter un frein. Mais le dispositif n'a que partiellement répondu aux attentes des jeunes. Nombre d'entre eux en sont exclus, soit en raison du refus des banques d'accorder le prêt, soit du fait de l'absence d'une auto-école accréditée proche du domicile. En milieu rural, les jeunes sont souvent exclus du dispositif car ils ne disposent d'aucun moyen de transport pour rejoindre une auto-école accréditée.

Les jeunes participants à l'université ont demandé à l'État d'imaginer un dispositif sur le modèle du « Locapass ». Ce dispositif vise à faciliter l'accès à la location d'un logement pour les jeunes de moins de 30 ans et les étudiants boursiers, les organismes 1 % logement se portant gratuitement caution vis-à-vis du propriétaire bailleur.

La proposition

Création d'un « Permispass » sur le modèle du Locapass mis en place pour les dossiers de caution de logement. Le Permispass servirait de garantie pour les banques. Ce dispositif devrait s'envisager avec l'aide des régions et/ou des assureurs et/ou des chambres de commerce et d'industrie. L'objectif est de permettre en particulier aux jeunes vivant à l'écart des grandes villes, ou en situation précaire, de bénéficier également de ce dispositif. Cette proposition s'adresse aussi aux départements d'outre-mer qui comptent très peu d'auto-écoles accréditées à ce jour.

Comment mettre en œuvre

Une expérimentation locale serait un plus pour étudier la faisabilité du Permispass. On pourrait imaginer, au niveau d'une ou deux régions largement contrastées, et pourquoi pas notamment une en outre-mer, avec le concours du secrétariat d'état à la lutte contre les exclusions et le ministère de la santé, de la jeunesse et des sports, un partenariat d'étude impliquant les fonds de l'action solidaire, la chambre régionale de commerce et d'industrie, la Caisse des dépôts et consignations et la préfecture de région.

L'idée est de valider l'hypothèse d'une caution solidaire, à disposition des jeunes ne présentant pas les conditions de solvabilité bancaire du permis à 1€ par jour ; de contractualiser avec d'autres auto-écoles, mieux réparties sur le territoire, et d'inciter à la montée en puissance du dispositif "permis à 1€" par jour via le Permispass.

Le propre d'une expérimentation réussie est de mettre en exergue les freins et les leviers avant une mise en œuvre plus étendue et contractualisée. C'est pourquoi il semble judicieux de "piloter" l'expérimentation à partir d'un groupe de travail national "jeunesse et permis de conduire" porté conjointement par les ministères de référence. Elle aurait alors la charge de rendre compte techniquement de la faisabilité du Permispass et d'en promouvoir sa mise en œuvre.

Les acteurs à mobiliser

Les conseils régionaux "volontaires", les collectivités locales, les chambres consulaires, les fondations d'entreprise, la Caisse des Dépôts et consignations, sans oublier les programmes européens, la profession des auto-écoles commerciales, les auto-école associatives.

Le permis à 1€ par jour

Ce financement, présenté sous la forme d'un crédit, dont les intérêts et frais de dossier sont entièrement pris en charge par l'État, est proposé à tous les jeunes de 16 à 25 ans révolus, quelle que soit leur situation. Il existe trois niveaux de prêt à 800, 1 000 et 1 200 euros. Le dispositif n'est malheureusement pas accessible à tous les jeunes dans certaines régions. Les jeunes se heurtent en effet souvent à deux problèmes majeurs :

- le refus des banques d'accorder le prêt (notamment dès lors qu'il n'y a pas de caution possible ou satisfaisante à leurs yeux) ;
- l'absence d'une auto-école accréditée proche du domicile (généralement parce qu'elle n'a pas adhéré au principe de la garantie financière).

7

Soutenir l'insertion sociale et professionnelle par le permis de conduire

Etat des lieux

L'apprentissage de la conduite facilite l'insertion professionnelle et sociale des jeunes, elle l'accélère dans bien des cas. Elle conduit le plus souvent à l'indépendance et à l'autonomie. Le permis de conduire est un faire-valoir et un passeport pour l'insertion. Il confère au jeune un statut vis-à-vis d'un employeur potentiel. C'est encore un indicateur positif de « norme sociale » un vecteur de mobilité. En cela, il est essentiel à la recherche d'emploi. Pour accéder au permis, les jeunes issus de milieux défavorisés sont confrontés à des difficultés de plusieurs ordres. Notamment cognitif : faible niveau scolaire, moindres facultés de raisonnement logique. Comportementale : méconnaissance ou rejet de la règle, conduites à risques (sans permis), faible niveau de socialisation, déficit d'intégration des normes et des valeurs citoyennes. Economique et social : difficulté d'accès à une auto-école associative (l'offre ne couvre pas tous les départements), à un soutien au financement du permis de conduire, à un apprentissage individualisé de la conduite.

La proposition

Faciliter l'accès au permis des jeunes issus des milieux défavorisés et/ou en voie de marginalisation par l'aide à la pérennisation et au développement des auto-écoles associatives, pratiquement les seules à adapter l'apprentissage de la conduite dans cet objectif.

Comment mettre en œuvre

- Structurer, modéliser et développer l'offre des auto-écoles associatives présentes sur le territoire (au moins une par département). Pour cela, s'appuyer sur les lieux de vie de l'action sociale territoriale (foyers de jeunes travailleurs, associations de prévention spécialisée, centre d'hébergement, mission locale, associations spécialisées, etc.). Impulser une démarche Qualité.
- Faciliter et favoriser l'accès des jeunes défavorisés au permis de conduire dans le cadre des auto-écoles associatives via une formation intégrée au parcours individuel de formation.
- Dégager localement des fonds mutualisés destinés à abonder les parcours de formation au permis des populations jeunes (cf. rapport parlementaire de M. Jean-Michel Bertrand).

Les acteurs à mobiliser

On s'attachera à développer deux approches complémentaires : l'une institutionnelle, issue d'une concertation entre ministères compétents (en charge des transports, du développement durable, de la jeunesse, de l'action sociale, de l'emploi et de la formation professionnelle). L'autre transversale, à partir de l'action sociale locale et des services déconcentrés afin de mobiliser décideurs et acteurs, en vue de renforcer les capacités de création d'auto-écoles associatives et leur ancrage territorial.

Faire connaître, accompagner et évaluer la mise en oeuvre de cette proposition

Donner de la lisibilité aux engagements : charte interministérielle «jeunes, insertion et permis de conduire», communication institutionnelle sur les mesures prises et reconnaissance interministérielle du label auto-école associative.

Accompagner la réalisation des engagements : Promouvoir localement des contrats d'objectifs entre auto-écoles associatives, réseaux professionnels, associations spécialisées et pouvoirs publics compétents, (contrat local d'aide à la mobilité des jeunes). Mettre en place un fonds de garantie destiné à consolider l'activité des auto-écoles associatives engagées dans une démarche Qualité.

Accompagner, valoriser la réalisation de partenariats public/privé.

Evaluer ces engagements de façon partagée : rendus des travaux en Université tous les deux ans. Valorisation des contrats locaux d'aide à la mobilité en faveur des jeunes.

Mesure des effets en termes d'insertion aboutie.

8

Inciter les jeunes à mieux respecter les règles du Code de la route en les informant et les responsabilisant sur leur comportement

Etat des lieux

Les jeunes présents à l'université sont en majorité d'accord avec l'idée que, pour diminuer le nombre d'accidents de la route, il faut des règles et que leur non-respect doit être sanctionné. Mais la sanction pour les jeunes a des conséquences plus graves que pour les conducteurs expérimentés, notamment pendant la période de probation. Les jeunes ne s'opposent pas au principe de la sanction, mais souhaiteraient mieux comprendre ce qui la motive. Aussi regrettent-ils, notamment au moment de la constatation de l'infraction, le manque de dialogue et de pédagogie de la part des forces de l'ordre. La sanction est ressentie comme injuste parce qu'elle n'est pas toujours comprise. Plutôt qu'inciter à mieux respecter les règles, la sanction risque de susciter une défiance générale vis-à-vis des règles et des comportements « citoyens ». Enfin, les jeunes disent reconnaître l'importance du « modèle » notamment parental mais aussi être très sensibles à la non-exemplarité de certains représentants des pouvoirs publics.

La proposition

Faire comprendre aux jeunes que le respect de la règle est le fondement de toute politique de sécurité routière : « la règle est là pour vous protéger et non pour vous sanctionner » et que tout comportement infractionniste peut entraîner des conséquences humaines, juridiques et financières extrêmement graves et importantes. Pour cela, il sera nécessaire de :

- permettre aux jeunes, pendant leur période d'apprentissage en auto-école, de mieux comprendre le sens, la légitimité des règles et des sanctions,
- les responsabiliser sur les conséquences humaines, juridiques et financières d'un comportement infractionniste,
- les informer sur la réalité des accidents dont sont victimes les jeunes dans leur département et leur faire prendre conscience qu'à l'origine de la quasi-totalité des accidents, il y a une infraction au code de la route,
- leur permettre de connaître et de mieux comprendre la politique de contrôle mise en œuvre dans le département en la rapprochant de l'analyse de l'accidentologie locale et des principales infractions commises,
- inciter les forces de l'ordre à développer leur rôle de prévention par plus de pédagogie et d'explication lors des opérations de contrôle.



Comment mettre en œuvre

- Avec les auto-écoles : impliquer les auto-écoles dans le travail pédagogique de compréhension de la règle ; informer les auto-écoles sur l'accidentologie du département et notamment celle des jeunes, sur le plan départemental de contrôle routier et les sensibiliser pour qu'ils soient le relais de l'information auprès de leurs élèves ; diffuser des enquêtes ECPA d'accidents impliquant des jeunes.
- Avec les forces de l'ordre : mieux communiquer au sein de la hiérarchie de la police et de la gendarmerie sur le plan départemental de contrôle routier ; mieux informer et faire comprendre la politique de contrôle et de sanction mise en œuvre dans le cadre du plan départemental de contrôle routier ; expliquer les raisons du contrôle en faisant le lien entre accidentologie, infractions commises et contrôle sur un territoire. Donner des instructions aux forces de l'ordre sur l'application et l'explication des règles vis-à-vis des jeunes conducteurs (pédagogie au moment de la sanction). Insister sur la nécessaire exemplarité des forces de l'ordre, notamment par rapport au port de la ceinture de sécurité. Développer une sensibilisation à la sécurité routière des forces de l'ordre, y compris des polices municipales, dans le cadre de leur formation initiale et continue (intervention dans les centres de formation, utilisation du testochoc...).
- Avec les associations : impliquer les

associations dans les actions de prévention lors des contrôles.

- En termes de communication : élaborer dans chaque département un document de communication dans ce cadre pouvant être notamment diffusé par les auto-écoles et les forces de l'ordre ; faire valoir la complémentarité entre les actions de prévention et de répression menées dans le département.

Les acteurs à mobiliser

Préfectures, auto-écoles, centres de formation gendarmerie, polices nationale et municipale, collectivités locales.

9

Réduire le risque d'accident pour les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés

Etat des lieux

Beaucoup de jeunes utilisent des deux-roues à moteur pour leurs déplacements, essentiellement des cyclomoteurs (jusqu'à 50cm³ et 45 km/h) et, moins souvent, des motocyclettes (puissance maximale de 74kW). Les deux-roues à moteur sont souvent pour les jeunes le premier moyen d'accès à l'autonomie, et cela d'autant plus qu'ils ne disposent pas d'un moyen de transport alternatif.

Les usagers de ces véhicules, et notamment les jeunes, sont très exposés au risque routier. De nombreuses mesures ont été prises pour en améliorer la sécurité, cependant les habitudes dangereuses persistent. Les enquêtes sur les accidents mortels d'adolescents en cyclomoteur montrent que les comportements adoptés augmentent les risques, ou en cas d'accident, l'aggravent : manoeuvres dangereuses, vitesses excessives, absence de casque...

La proposition

- Mettre en place des formations des usagers de deux-roues à moteur (cyclomoteurs et motocyclettes) leur permettant de mieux comprendre quels types d'utilisateurs ils sont (récréatif, utilitaire, etc.) et des implications sur le comportement. De mieux comprendre également les problèmes de conduite et les risques accidentels spécifiques aux deux-roues motorisés (par exemple, la détectabilité par les voitures en intersections ou dans les tournes à gauche, les risques liés à la puissance du moteur, les dangers des remontées de file, les questions de priorité, etc.).
- Avant d'assurer un deux-roues à moteur, vérifier que celui-ci n'est pas débridé et, en cas d'accident avec un véhicule débridé, faire en sorte que les garanties du contrat soient réduites. Mobiliser et sensibiliser sur ce point les parents des utilisateurs de cyclomoteurs comme cela se fait déjà dans certaines sociétés d'assurance.
- Encourager et sensibiliser les usagers des deux-roues motorisés au port d'équipements de protection normalisés CE (casques, gants, bottes), en bon état et correctement utilisés notamment par le biais d'une communication des assurances et d'une sensibilisation des candidats lors du passage des examens.
- Mettre en place un contrôle technique des cyclomoteurs afin de vérifier leur éclairage et de s'assurer de la conformité du moteur.

- Contrôler et sanctionner plus efficacement le non-respect des règles que les pouvoirs publics, mais aussi les jeunes, estiment fondamentales pour la sécurité des usagers de deux-roues à moteur : port d'un casque homologué attaché, usage des feux de jour comme de nuit, circulation avec un véhicule non débridé...
- Intensifier les campagnes de communication et de sensibilisation sur la prise en compte des deux-roues motorisés dans la circulation et sur la gravité des séquelles des accidents (un quart de ces accidents entraîne des séquelles graves ; 47% des séquelles graves sont chez les moins de 25 ans).

Comment mettre en œuvre

La mise en œuvre de ces propositions doit passer par des mesures réglementaires et des actions de communication et de sensibilisation.

Les acteurs à mobiliser

Les associations et fédérations du monde de la moto (FFMC, FFM, Club 14...), les associations de parents, les professionnels (assurances, vendeurs par le biais du CNPA et de la CSIAM), les administrations concernées.

Des mesures pour la sécurité des deux-roues motorisés

En 2006, ce sont encore 157 cyclomotoristes et 215 motocyclistes de moins de 25 ans qui ont perdu la vie, soit respectivement 67% et 28% du nombre de personnes tuées utilisatrices de ces catégories de véhicules.

Il faut y ajouter tous ceux qui conserveront des séquelles très lourdes, de nature à compromettre leur vie future : personnelle, familiale et sociale. Face à ces chiffres, de nombreuses mesures ont été prises :

- pour conduire un deux-roues à moteur, les exigences de formation ont été accrues, avec l'obligation pour conduire les cyclomoteurs (jusqu'à 50cm³ et 45 km/h), d'être au moins titulaire d'un Brevet de sécurité routière (ASSR + 5 heures de conduite) et pour conduire une motocyclette légère (jusqu'à 125cm³ et 11 kW), d'être titulaire soit d'un permis A1 (à partir de 16 ans) soit d'un permis B (deux ans d'ancienneté et suivi d'une formation de trois heures),
- pour lutter contre le débridage des moteurs, les sanctions ont été considérablement aggravées pour les professionnels et les vendeurs. Par exemple les professionnels qui vendent ou débrident un deux-roues à moteur sont passibles de la correctionnelle et peuvent se voir interdits d'exercer leur activité. Les véhicules débridés peuvent être confisqués. En cas d'accident, les assurances peuvent refuser d'indemniser,
- pour que les deux-roues à moteur soient mieux vus par les autres usagers, tous les utilisateurs de deux-roues à moteur, y compris ceux utilisant un cyclomoteur ou une 125cc, doivent allumer leur feu de croisement.

10

Prendre en compte et gérer le problème des consommations addictives (alcool, cannabis, médicaments...)

Etat des lieux

Les comportements de consommation sont au cœur du problème du risque accidentel des jeunes : l'alcool est présent actuellement dans 30% des accidents mortels chez les jeunes comme chez les adultes d'ailleurs....

En revanche, la consommation de cannabis est plus spécifique aux jeunes. La moitié des victimes d'un accident dans lequel est impliqué un conducteur sous cannabis a moins de 25 ans (que sa consommation soit associée ou non à l'alcool). Les médicaments, consommés avec l'alcool ou avec une drogue, peuvent produire des effets très néfastes sur la vigilance.

Enfin, si la majorité en reste au stade de la « rencontre » ponctuelle avec les produits, un certain nombre s'engage dans les excès puis dans les addictions. Cette évolution est très liée à une situation de mal-être, essentiellement familial d'abord, puis scolaire et social ensuite. Ce problème n'est pas lié au milieu social, il touche aussi bien les jeunes de milieu favorisé que de milieu défavorisé. Le dépistage précoce des situations familiales à risque, puis le traitement de ces addictions sont un enjeu fondamental de l'action interministérielle, entre santé, jeunesse et sports, et sécurité routière.

La proposition

1. Promouvoir la mise à disposition d'éthylotests ou l'offre de ce produit à des prix attractifs banalisant le geste d'autocontrôle.

2. Obtenir des dirigeants des établissements de nuit des engagements en matière de prévention du risque alcool au volant dans le cadre d'un label.

3. Améliorer les synergies entre le rectorat, la médecine scolaire et universitaire, l'hôpital, les associations sportives et d'éducation populaire, les auto-écoles pour identifier le mal-être des jeunes les conduisant vers les addictions.

Comment mettre en œuvre

Des dispositifs permettant d'apporter une connaissance objective au jeune sur son alcoolémie pourraient être très utiles (éthylomètres sur les murs des établissements, éthylotests distribués avant de quitter l'établissement, ou dans la boîte à gants). L'installation d'éthylomètres sur les murs des établissements a aussi une fonction d'implication, de responsabilisation des établissements.

Cette responsabilisation pourrait aussi être étendue aux hôtes de soirées privées : lorsqu'un jeune (ou un adulte) reçoit des invités, il ne devrait pas les laisser repartir s'ils ne sont pas en état.

Des modifications des pratiques de vente de l'alcool à l'intérieur des établissements pourraient être suggérées. Parmi celles-ci, notamment, l'entraînement des personnels à des techniques visant à réduire le degré d'intoxication des jeunes, et à intervenir dans les situations à haut risque.

L'action en direction des établissements se heurte à divers obstacles correspondant à diverses motivations. La première est d'ordre économique, puisque décourager la consommation revient à diminuer les ventes pour le propriétaire et les pourboires pour le serveur. La deuxième est d'ordre plus symbolique, puisque refuser de servir cadre mal avec la tradition d'hospitalité et de convivialité à laquelle l'alcool est fortement associé, et qui contribue aussi au succès de l'établissement. Enfin, la dernière est d'ordre relationnel : certains jeunes, se voyant refuser un verre, peuvent devenir agressifs et générer une situation difficile à gérer en fin de nuit. Toutefois, un certain nombre d'incitations en direction des établissements permettent d'aider à surmonter ces obstacles.

En ce qui concerne l'utilisation des éthylotests avant de prendre de volant, une action pédagogique envers les jeunes (et le public adulte en général) paraît nécessaire. En effet, les jeunes méconnaissent le fonctionnement de cet instrument de mesure aux données approximatives.

Les acteurs à mobiliser

Le rectorat, la médecine scolaire, l'hôpital, les auto-écoles, les fédérations de parents d'élèves, les associations de parents, le secteur de psychiatrie infantile, les PME, les mouvements d'éducation populaire, les associations sportives.

Alcool : un risque plus élevé pour les jeunes

A alcoolémie égale, le risque d'accident de la route est plus élevé pour un jeune que pour un adulte, du fait de son inexpérience, à la fois de la conduite, de la boisson et de la conduite sous l'influence de l'alcool. Certains jeunes courent donc le risque d'un accident même avec des alcoolémies inférieures au taux légal, et la courbe du risque d'accident en fonction de l'alcoolémie s'élève plus rapidement chez les jeunes.

11

Offrir aux jeunes et aux associations un espace unique d'information, d'initiative et d'échange sur la sécurité routière

Etat des lieux

Les jeunes qui auraient besoin d'une aide pour financer leur permis ou d'un accompagnateur pour apprendre à conduire ignorent les ressources qui existent. Les associations qui veulent conduire des actions de sensibilisation à la sécurité routière ne savent pas toujours où trouver les partenaires et les financements qui leur permettraient de mener à bien leur projet ; elles ne connaissent pas toujours les partenaires, publics ou privés, qui pourraient intervenir à leurs côtés.

Les jeunes et les représentants d'associations présents à l'université ont exprimé fortement ce besoin d'information, d'échange et de mutualisation des ressources sur la question des jeunes et de la sécurité routière. Les réseaux et les institutions, qu'ils s'occupent de sécurité routière ou qu'ils s'occupent de la jeunesse, doivent se rapprocher pour faciliter l'émergence de nouveaux projets et associer les jeunes aux politiques qui les concernent.

La proposition

- Améliorer l'information des jeunes et des adultes sur les ressources existantes pour l'accès au permis, l'apprentissage de la conduite et la mise en place d'actions de sécurité routière. Etre en capacité de fournir des renseignements sur les auto-écoles, les associations, les stages.
- Permettre aux associations de mieux connaître les ressources existantes, de trouver des partenaires financiers et de mutualiser leurs moyens. La plate-forme doit être un lieu de réunion et d'échange, permettre la mise en synergie des réseaux et articuler les dispositifs existants.
- Associer les jeunes et le « secteur jeunesse » à l'élaboration des politiques de sécurité routière les concernant.

Comment mettre en œuvre

S'appuyer sur le réseau Information Jeunesse et notamment les points d'appui « Envie d'agir » et les mairies pour diffuser l'information et offrir l'assistance souhaitée aux jeunes et aux associations :

- Mettre à disposition du réseau information jeunesse (CIJ, BIJ, PIJ municipaux ou associatifs) et des mairies la documentation, les outils, les annuaires concernant la sécurité routière, les sites internet (SR, Label vie) ;
- Organiser au sein de ces structures des permanences d'écoute, d'échanges et d'assistance, confiées au réseau sécurité routière (coordinateur sécurité routière, IDSR...). Ces permanences pourraient également se tenir dans les Maisons de la sécurité routière ;
- Ouvrir le portail « Internet de la sécurité routière sur l'action locale » aux associations oeuvrant dans le secteur jeunesse et le champ d'information au site « sortezrevenez.fr ».

Valoriser l'action des jeunes et des associations :

- Dans les revues de la Jeunesse et des Sports et la revue de la Sécurité routière (lien entre les deux comités de rédaction) ;
- Par des manifestations locales ;
- Dans la presse locale, la presse des collectivités territoriales et des administrations ;
- La réalisation d'un forum des initiatives locales (FIL) national sur le thème « jeunes et sécurité routière ».

Associer les jeunes et le « secteur jeunesse » à l'élaboration des politiques de sécurité routière les concernant :

- Demander aux chefs de projet sécurité routière d'élaborer dans le cadre du PDASR un projet global sur la thématique « jeunes et sécurité routière » ;
- Créer à cet effet un groupe de travail permanent associant, autour du coordinateur sécurité routière, les représentants des ministères concernés (JS, EN, PJJ,...), le responsable du réseau information jeunesse (CIJ), le responsable d'Envie d'agir, les représentants locaux de l'AMF, des CLSPD et des services « jeunesse » des grandes communes et du conseil général et des jeunes (conseil départemental de la jeunesse, des sports et de la vie associative, conseil académique de la vie lycéenne, auteurs de projet Label-Vie), les associations travaillant avec les jeunes (éducation populaire, sport, intégration, santé...);
- Proposer des sessions d'information et de formation aux jeunes et aux responsables jeunesse sur le champ sécurité routière « SR » et inversement des sessions pour les acteurs sécurité routière sur le champ « jeunesse » ;
- Informer les élus correspondants « SR », dans le cadre de leur formation, sur le réseau information jeunesse, le programme Envie d'Agir et Label Vie ;
- Associer les jeunes aux commissions élaborant et validant globalement le PDASR.
- Mettre en relation les deux grands dispositifs existants « Label vie » et « Envie d'agir »

12

Adapter et renouveler la communication sur la sécurité routière vers les jeunes

Etat des lieux

Les échanges lors de l'université ont permis de dégager quelques suggestions pour le secteur de la communication en matière de sécurité routière. D'une manière générale, les jeunes n'étaient pas dans une position particulièrement critique à propos des campagnes impulsées périodiquement par la Sécurité routière, mais cette communication pourrait être diversifiée.

La proposition

Plusieurs propositions ont émergé, qui doivent donc être comprises comme des pistes complémentaires à défricher :

- Le ton des campagnes : le tournant vers une communication plus « hard » ne gêne pas les jeunes, ils reconnaissent que pour toucher, des messages forts ne sont pas inutiles. Toutefois, ils nous rappellent que faire peur ne suffit pas.

Une fois que l'on a stimulé l'affect, la communication en sécurité routière doit, à chaque fois qu'elle a évoqué une menace, proposer ensuite un retour vers les aspects pratiques, le « comment faire autrement que le comportement dangereux » ...

- Des campagnes devraient être organisées sur les rapports entre sécurité routière et protection de l'environnement, car ce dernier thème est populaire chez les jeunes. Il faudra communiquer sur le succès des pratiques innovantes (comme le tramway ou les vélos en location), sur les effets positifs du covoiturage, des transports en commun, sur la planification des soirées bien à l'avance afin de ne pas être obligé de circuler en permanence avec sa voiture, sur les coûts comparatifs des modes de déplacement.

- Une meilleure communication sur les questions de formation, d'apprentissage et les mesures réglementaires. Par exemple organiser des référendums locaux de sécurité routière, des consultations citoyennes, à propos des connaissances, des opinions, des résistances des parents et des enfants à propos du fonctionnement de la conduite

accompagnée ou du permis probatoire : lorsque l'on consulte les citoyens, lorsqu'on annonce à l'avance les mesures en direction des jeunes, lorsqu'on médiatise les connaissances scientifiques d'évaluation, comme l'on fait les Australiens, les attitudes peuvent bouger.

- Certains thèmes sont encore trop peu présents dans les campagnes : la différence garçons/filles, qui est tellement importante à propos de l'accident et de l'infraction, est encore insuffisamment utilisée dans les campagnes : pourquoi les filles se comportent-elles comme elles le font ? Est-ce que des attitudes traditionnellement « masculines » plaisent autant que cela aux filles ? Comment communiquer entre les sexes ? Un autre thème sous-utilisé concerne le rôle des adultes : les transmissions intergénérationnelles de comportements ; les relations parent/enfant lors de la conduite accompagnée ; les adultes qui peuvent être des sources d'aide et de soutien.
- Le type de média choisi est très important. On ne peut plus se contenter de médias « traditionnels », mais il faut s'adapter aux modes actuels de perception de l'information des jeunes : la télévision ou la radio ne suffisent pas, il faut occuper l'espace de l'Internet et des blogs. Pour les jeunes de milieu défavorisé, on ne peut se reposer sur les médias « jeunes » type Fun, Skyrock ou NRJ, car certains d'entre eux ne sont même pas réceptifs de ce type de communication : il faudra développer une communication de proximité.

Les acteurs à mobiliser

Assureurs, collectivités locales (de la région à la commune), professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, éditeurs d'outils pédagogiques, secteur associatif, entreprises, médias, État.

Repères

Les grands thèmes débattus à l'université d'automne Jeunes et Sécurité Routière des 18 et 19 novembre 2006

Le besoin de déplacement des jeunes :

Lorsqu'on est jeune, l'autonomie se conquiert pour une part déterminante par la mobilité. Que l'on se déplace pour ses loisirs, ses cours, ou son travail, la mobilité est autant source de contraintes que de liberté. La conduite est, certes, un plaisir, mais aussi une contrainte lorsqu'il n'existe pas pour le jeune d'autres solutions pour circuler.

L'enjeu du permis de conduire : Clé de l'autonomie, symbole de l'entrée dans la vie adulte, le permis est souvent nécessaire pour l'insertion sociale ou professionnelle du jeune. Mais c'est un examen que beaucoup jugent difficile: certaines questions de l'épreuve théorique ne paraissent pas accessibles à tous. A cette difficulté s'ajoutent un parcours administratif, un coût financier qui peut varier fortement en cas d'échec et des relations parfois tendues avec les auto-écoles.

Le besoin de formation et d'éducation au risque : Les jeunes réunis à l'université sont certes demandeurs du permis de conduire, mais également de plus de sensibilisation et de formation au risque : ils considèrent en effet qu'avec le permis, il leur manque l'expérience et les compétences nécessaires pour faire face aux situations qu'ils rencontrent au volant. Ils souhaitent une pédagogie élargie à la prévention et une sensibilisation aux dangers et à la prise de risque. Ils demandent un apprentissage étalé

dans le temps, avec un suivi « post-permis » considérant que l'apprentissage ne s'arrête pas au passage de l'examen.

Le rapport à la règle : Les jeunes reconnaissent la nécessité de la sanction et ses effets positifs sur les résultats, mais demandent plus de clarté dans les règles, plus de pédagogie de la part des forces de l'ordre sur leur application et plus d'information sur ces questions dans la phase d'apprentissage. Le rôle des aînés : Les mauvaises habitudes de conduite, ou les bonnes, ont toutes les chances de se transmettre d'une génération à l'autre. Les jeunes attendent une plus forte implication des aînés, et en particulier des parents ou d'un tuteur, sur les questions de sécurité routière et d'apprentissage de la conduite.

Le risque spécifique lié à la conduite d'un deux-roues motorisé : La conduite d'un deux-roues motorisé exige une sensibilisation accrue, plus d'équipements de sécurité pour les conducteurs et de fiabilité technique pour les véhicules.

Une communication vers les jeunes :

La communication sur la sécurité routière doit se renouveler, non pas dans sa tonalité, mais dans les médias qu'elle utilise pour s'adresser à eux et dans les solutions pratiques qu'elle leur propose pour prendre moins de risques sur la route. Mais plus que par des grandes campagnes dans les médias, les jeunes seront davantage sensibilisés au risque sur la route par des actions concrètes et proches d'eux, menées par d'autres jeunes.

Le rôle des associations sur le terrain :

Les jeunes qui veulent s'impliquer pour la sécurité routière manquent de soutien dans leur projet et d'information sur les ressources

possibles. Il faut donner aux jeunes une plus grande visibilité sur ce que font les associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière et les ressources mobilisables, et rapprocher les réseaux jeunesse et les réseaux sécurité routière.

Les accidents de la route, première cause de mortalité chez les jeunes

Malgré les progrès récents, les accidents de la route constituent encore la première cause de mortalité des jeunes. Le sur-risque des jeunes usagers de la route est dorénavant un phénomène bien établi. Les 15-24 ans représentent 8 millions de personnes, soit 13% de la population française, 26,7% des personnes tuées sur la route et 31% des blessés hospitalisés. Les handicaps en résultant constituent notamment le principal problème de santé publique posé par les jeunes dans notre pays. En 2006, près de 1300 jeunes se sont tués et plus de 12 000 ont été hospitalisés à la suite d'un accident de la route.

Les facteurs de risque associés à leurs accidents sont désormais bien connus, et un scénario conduit à lui seul à une grande part des accidents mortels : dans la nuit du samedi au dimanche, lors d'un trajet retour des loisirs de fin de semaine, sur les routes départementales, un accident impliquant un seul véhicule par perte de contrôle en courbe et collision contre un obstacle fixe.

Dans le véhicule, six principaux facteurs

de risque peuvent être associés, dans diverses combinaisons: alcool, drogues illicites (essentiellement cannabis et polyusage cannabis/alcool fréquent), fatigue, sur-occupation du véhicule, jusqu'à 5 passagers (pression du groupe, distraction du conducteur, vitesse excessive, non-attachement de la ceinture à l'avant et/ou à l'arrière. Ces victimes sont très majoritairement, à 80%, des jeunes hommes, et la prise en compte de cette vulnérabilité masculine est un enjeu majeur de l'action de sécurité routière. Le nombre annuel de ces jeunes victimes était trois fois supérieur à ces chiffres dans les années 70, ce qui montre bien que les jeunes ne constituent un obstacle ni à la prévention ni à la répression, et que lorsque la sécurité de leur environnement routier s'améliore, les jeunes s'améliorent autant que les autres classes d'âge.

Repères

Qu'est-ce qu'une école de conduite associative?

La loi du 18 juin 1999 dans son article 3 prévoit des dispositions particulières pour les associations d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle qui dispensent un enseignement à la conduite et à la sécurité routière. Il s'agit des associations qui utilisent la formation à la conduite et à la sécurité routière pour aider des publics en difficulté d'insertion ou en situation de marginalité, à s'insérer ou à se réinsérer socialement ou professionnellement. Ces actions de formation requièrent de la part des associations une relation personnalisée avec ce public comprenant, en plus de l'apprentissage à la conduite, un accompagnement individualisé des savoirs de base et un suivi social et professionnel. Les conditions d'agrément sont fixées par les articles R. 246 à R. 246-2 du Code de la route et par l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif aux conditions d'agrément des associations. Du fait de leur caractère spécifique, les associations doivent répondre aux trois conditions suivantes :

- 1. Être déclarées** en préfecture en tant qu'associations loi 1901 ;
- 2. Avoir une légitimité** dans cette activité sociale reconnue par la signature d'une ou plusieurs conventions ou par l'attribution d'aides ou de subventions publiques. Il est à noter que ce financement public n'exclut pas une éventuelle participation financière du bénéficiaire de l'action ;
- 3. S'adresser exclusivement** à des personnes qui relèvent soit des dispositifs d'insertion, soit de situation de marginalité ou de grande

difficulté sociale, soit d'une prise en charge au titre de l'aide sociale, comme prévu les articles susvisés du Code de la route.

Plus de sécurité routière dans la formation au BAFA

La formation à l'animation volontaire accueille, chaque année, au sein des mouvements d'éducation populaire quelque 50 000 stagiaires. Le BAFA vise non seulement à favoriser l'acquisition de compétences pour encadrer et animer les séjours d'enfants et d'adolescents en centres de vacances et de loisirs mais aussi à faire bénéficier ces jeunes d'une éducation citoyenne grâce à un engagement social et une expérience de vie collective.

Lors de la formation BAFA, un module est consacré à la sécurité à mettre en œuvre lors des activités. La sécurité routière fait donc partie intégrante de la formation : déplacements à pied, deux-roues, transports en car. Reste à lui donner plus d'ampleur.

Pistes d'action :

- Sensibiliser les organisateurs de formation, les mouvements d'éducation populaire à l'insécurité routière liée aux structures d'accueil de mineurs. Intégrer le thème de la sécurité routière comme un sujet de formation continue un formateur BAFA-BAFD.
- Intégrer la sécurité routière dans le contenu de la formation des directeurs BAFA-BAFD.
- Favoriser la prise en compte de la sécurité routière dans le projet éducatif de l'organisateur et pédagogique de l'équipe d'encadrement.

Comment mettre en relation deux grands dispositifs existants « Label vie » et « Envie d'agir » pour susciter de nouveaux projets de sécurité routière chez les jeunes

Les nombreux jeunes qui participent à "Label vie" ne connaissent pas le programme "Envie d'agir" et "Envie d'agir" soutient peu d'initiatives sur la sécurité routière. Des ressources existent mais elles doivent être davantage mobilisées. Il faut mettre en synergie les dispositifs existants, et en particulier des projets sécurité routière dans les concours «Envies d'agir».

Promouvoir le programme « Label vie »

- Promotion du nouveau site Internet « Label vie » auprès des structures du réseau de l'information jeunesse, des coordinateurs, des mairies et des associations sécurité routière, du conseil national de la jeunesse (réunion de lancement, bannières Internet mises à disposition, promotion par presse).
- Diffusion et valorisation d'exemples d'actions Label vie par la presse, lors de manifestations nationales ou départementales, appel national à projets.

Promouvoir le programme "Envie d'agir"

- Informer les jeunes qui déposent des dossiers «Label vie» du dispositif «Envie d'Agir». En effet, c'est aux jeunes de faire la démarche de concourir.
- Prévoir dans un premier temps une représentation de la thématique sécurité routière dans la section "engagement,

volontariat, solidarité internationale" du programme «Envie d'Agir». Dans un second temps, la création d'une section "sécurité routière" à part entière au jury national Envie d'agir 2008, si le nombre de projets présentés le permet.

Objectif quantitatif :

Augmenter le nombre de projets "sécurité routière" soutenus par « Envie d'agir » (objectif : 50 projets en 2008)

Objectifs opérationnels :

En direction des opérateurs (rapprochement fonctionnel des réseaux au niveau départemental) : information sur le fonctionnement de chacun des programmes, présence institutionnelle SR et de jeunes lauréats Label Vie lors des événements organisés dans les départements à l'occasion du mois de l'engagement ; participation éventuelle des coordinateurs de sécurité routière aux jurys départementaux du FDAIJ. En direction des jeunes : lancement d'une campagne d'information nationale « Envie d'agir / Label vie » via les sites Internet des programmes avec création de liens permanents.

Repères

« Label vie » : appel à des projets de jeunes sur la sécurité routière.

Le programme « Label vie » est un programme qui s'adresse aux jeunes de 14 à 28 ans, qui peuvent recevoir pour leur réalisation un soutien financier allant jusqu'à 800€. Il répond au souci d'associer les jeunes aux politiques de prévention initiées par l'Etat.

Les projets, dont la finalité est d'améliorer la sécurité routière, peuvent être de nature très différente. Exemples : la création d'affiches, de dépliants ou d'expositions, la réalisation d'un jeu-concours sur la sécurité routière, la réalisation d'une pièce de théâtre, des actions de sensibilisation dans les bars ou discothèques, pour favoriser la désignation d'un conducteur sobre pour le retour, des reportages photos...

Pour participer au programme « Label vie », les jeunes doivent se rapprocher d'une association qui pourra les aider dans le montage de leur action et qui sera destinataire de la subvention.

« Envie d'agir » : un programme national de soutien à l'engagement et à l'initiative des jeunes

Afin de répondre à la diversité des attentes d'engagement et d'initiatives des jeunes, le ministère de la santé, de la jeunesse et des sports fédère au sein du programme « Envie

d'agir » l'ensemble de ses dispositifs d'aides destinés aux jeunes de 11 à 30 ans. « Envie d'agir » encourage, soutient et valorise l'esprit d'initiative des jeunes, leur créativité, leur audace et leurs talents dans tous les domaines : animation et développement local, première création culturelle ou scientifique, solidarité internationale ou de proximité, volontariat, création d'activité économique...

« Envie d'agir » regroupe trois dispositifs :

- Les fonds départementaux d'aide aux initiatives des jeunes (FDAIJ) soutiennent les premiers projets collectifs ou individuels revêtant un caractère d'utilité sociale ou d'intérêt général. Ils sont également ouverts aux associations de moins de trois ans. L'aide maximale accordée par un jury départemental est de 1 000€.

- Le concours de l'engagement vise à encourager l'inscription des projets dans la durée ou le développement de nouvelles initiatives : l'aide maximale accordée par une commission régionale est de 1600€.

- Le Défi jeunes s'adresse aux jeunes de 18 à 30 ans. Il vise notamment à soutenir les projets à visée professionnelle plus structurés ayant un impact sur le projet de vie du jeune. Les projets de création d'activités économiques bénéficient d'un accompagnement et d'une expertise renforcée. L'aide maximale accordée par un jury régional est de 8 500€.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur :
www.enviedagir.fr

ou contactez votre direction départementale de la jeunesse et des sports sur :
www.inet.jeunesse-sports.gouv.fr
ou sur le site : www.label-vie.net

AFCC : Assemblée française des Chambres de Commerce et de l'Industrie

AMF : Association des Maires de France

APCM : Assemblée Permanente des Chambres des Métiers et de l'Artisanat

ASR : Attestation de Sécurité Routière

ASSR : Attestation Scolaire de Sécurité Routière

BAFA : Brevet d'Aptitude aux Fonctions d'Animateur de centre de vacances et de loisir

BAFD : Brevet d'Aptitude aux Fonctions de Directeur

BEP : Brevet d'Etudes Professionnelles

BIJ : Bureau Information Jeunesse

BSR : Brevet de Sécurité Routière

CAP : Certificat d'Aptitude Professionnelle

CAPEB : Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment

CCCABTP : Comité de Concertation et de Coordination de l'Apprentissage du Bâtiment et des Travaux Publics

CCI : Chambre du Commerce et de l'Industrie

CFA : Centre de Formation d'Apprentis

CFAI : Centre de Formation d'Apprentis Ingénieurs

CIJ : Centre d'Information Jeunesse

CLSPD : Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance

CMSR : Chargés de Mission Sécurité Routière

CNPA : Conseil National des Professionnels de l'Automobile

CSIAM : Chambre Syndicale des Importateurs d'Automobiles et de Motocycles

DDE : Direction Départementale de l'Equipelement

DRE : Direction Régionale de l'Equipelement

DSCR : Direction de la Sécurité et Circulation Routière

ECPA : Enquête Comprendre Pour Agir

EN : Education Nationale

FEDER : Fond Européen de Développement Régional

FDAIJ : Fonds Départementaux d'Aide aux Initiatives des Jeunes

FFM : Fédération Française de Motocyclisme

FFMC : Fédération Française des Motard en Colère

FIL : Forum d'Initiatives Locales

GDE : Goals for Driver Education

IDSR : Inspecteurs Départementaux de Sécurité routière

JS : Jeunesse et sports

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PIJ : Point Information Jeunes

PJJ : Protection Judiciaire de la Jeunesse

SR : Sécurité Routière

Groupe de travail Livre blanc « Jeunes et sécurité routière »

Béatrice MAGDELAINE	Association Familles Rurales
Cédric MAZIERE	Association ANIMAFAC
Catherine LESTRE DE REY	Association FARE
Michèle LEVANTI	DSCR
Françoise STEINHART	DSCR
Christine LEBOUTTE	DSCR
Jean Pierre FOUGERE	DSCR
Elisabeth GRILLON	DSCR
Yvon LEBAS	DSCR
André CHAZEAU	DSCR
Jean-Pascal ASSAILLY	INRETS
Eric MARTIN	Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports
Virginie MEUNIER	Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports
Delphine NGUYEN	Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports
Rita ARGENZIANO	Sesé Conseil
Bertrand SESE	Sesé Conseil

