



**50% DE VOTRE CHAMP
VISUEL DISPARAÎT**
LORSQUE VOUS TÉLÉPHONEZ AU
VOLANT MÊME AVEC HAUT-PARLEUR

Étude menée par le Centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques de l'Université de Strasbourg (CIN) pour la Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable.

POUR PLUS D'INFORMATIONS : FONDATION.VINCI-AUTOROUTES.COM

VINCI 
AUTOROUTES

FONDATION
Pour une conduite responsable

LA FAMILLE EN VOITURE, UN LABORATOIRE POUR L'ÉDUCATION



COLLOQUE SUR LA PARENTALITÉ AU VOLANT

ORGANISÉ PAR LA FONDATION VINCI AUTOROUTES
POUR UNE CONDUITE RESPONSABLE ET LA FÉDÉRATION NATIONALE
DES ÉCOLES DE PARENTS ET DES ÉDUCATEURS (FNEPE)

LUNDI 7 NOVEMBRE 2016, Maison de l'UNESCO, PARIS

La famille en voiture, un laboratoire pour l'éducation

Sommaire

- 03** Introduction
Bernadette Moreau, déléguée générale de la Fondation Vinci Autoroutes
- 05 Parentalité au volant et apprentissage des règles**
- 06** Les parents au volant, des exemples pour leurs enfants ?
Décryptage de l'enquête Ipsos 2015
- 08** « Papa, boucle ta ceinture ! »
Daniel Marcelli, professeur émérite de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent
- 12** Les enfants : un œil sur la route, l'autre sur l'écran
Alexandre Rochatte, adjoint du délégué à la sécurité routière
- 14** Filles-garçons : chacun sa conduite
David Le Breton, professeur de sociologie et d'anthropologie
- 16** L'alcool, le volant et les jeunes
Patrick Chesnais, acteur et réalisateur, président fondateur de l'association Ferdinand.
- 18** Les clés d'un voyage détendu en famille
Catherine Potel, psychomotricienne et psychothérapeute
- 19 Autorité et responsabilité**
- 20** « Dis-moi comment conduisent tes parents, je te dirai quel conducteur tu es... »
Décryptage de l'enquête Ipsos 2016
- 22** Les jeunes face à la prise de risque
Jean-Pascal Assailly, psychologue et chercheur
- 25** Former les citoyens de demain
Laurent Hincker, avocat
- 26** Du bon usage de l'automobile
Cynthia Fleury, philosophe et psychanalyste
- 28** Un défi pour les futures générations
Pierre Coppey, président de la Fondation Vinci Autoroutes

Introduction

Avant de laisser la parole aux experts de la parentalité au volant, je voudrais revenir sur deux points qui m'ont frappée dans les résultats des enquêtes que nous avons confiées à IPSOS en 2015 et en 2016, décryptés dans les pages qui suivent.



**Bernadette
Moreau**

Délégue générale
de la Fondation VINCI
Autoroutes pour une
conduite responsable.

Le premier, c'est la place prise par les objets connectés dans la vie de nos enfants – y compris les tout-petits – en voiture comme ailleurs. Lorsqu'ils conduisent, un certain nombre de parents leur proposent des écrans pour avoir le calme... Il me semble qu'avec cette pratique grandissante, les enfants s'isolent de leur environnement extérieur. J'y vois deux conséquences dommageables : d'abord, cette omniprésence du numérique empêche le dialogue entre les enfants et leurs parents. Or, le professeur Daniel Marcelli le rappelle, la voiture est un lieu clos, qui favorise des échanges qu'ils n'ont pas forcément ailleurs ! Si l'enfant est absorbé par son jeu ou ses dessins animés, il y a quelque chose d'une transmission avec son parent qui ne se fait plus...

Par ailleurs, lorsqu'ils sont concentrés sur leurs écrans, les enfants traversent des territoires sans rien en voir. Les laisser devant une tablette ou un smartphone pendant tout un voyage, c'est les priver de la possibilité d'apprécier la nature : observer le paysage qui défile, apercevoir des animaux au bord de la route, faire le calme en soi, contempler le ciel les yeux dans le vague... Ces activités disparaissent peu à peu du quotidien des enfants d'aujourd'hui.

L'autre point, c'est l'importance de l'exemple parental en matière de conduite. La première enquête le montre bien : en voiture, quantité de messages implicites ou explicites sont transmis par les parents. Les enfants, comme des éponges, s'imprègnent du comportement routier de leur père et de leur mère sans que ces derniers en aient conscience. En cela, le colloque porte bien son nom : la voiture est en effet un laboratoire pour l'éducation. Ce qui se produit ici n'est d'ailleurs pas un phénomène isolé : la transmission implicite, inconsciente, est quotidienne avec un enfant. Les parents sont observés à la loupe et servent d'exemple, pour le meilleur comme pour le pire ! Les enfants ont aussi besoin de parents qui mettent en actes ce qu'ils déclarent. L'expression « fais ce que je dis, pas ce que je fais » ne fonctionne pas plus avec eux qu'avec les adultes !

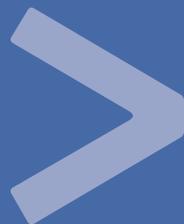
Ce colloque le rappelle : nous avons un devoir d'exemplarité et de protection envers nos enfants et les adultes qu'ils deviendront un jour. C'est l'un des éclairages passionnants apportés par la seconde enquête, qui souligne l'impact à long terme



- de notre comportement au volant sur nos enfants devenus conducteurs. Ceux qui, parmi nous, ont des enfants en âge de conduire le savent : dès qu'ils prennent la route, seuls ou avec des copains, nous sommes inquiets. Pour apaiser cette inquiétude bien légitime et, donc, éviter qu'ils prennent des risques, il faut agir dès l'enfance, et prendre conscience de la force de cette exemplarité. Ce devoir d'exemplarité ne se cantonne d'ailleurs pas au seul cadre familial, et s'applique à tous les adultes et à tous les enfants... Lorsque, à pieds, nous traversons avec un petit en dehors des passages piétons ou que, au volant, nous coupons la route d'un piéton qui allait s'engager sur la voie, nous imprimons en l'enfant des comportements à risques qui s'exonèrent des règles de sécurité. Nous avons notre part de responsabilité dans la transmission des messages qu'il reçoit. Car ces petites libertés que nous nous autorisons vis-à-vis de la règle, nous les transmettons également ! Plus précisément, insiste Daniel Marcelli, nous leur communiquons l'idée que la transgression – petite ou grande – est possible et qu'elle fait grandir. En lisant ces lignes, certains parents se diront : « Moi, c'est différent, je suis prudent au volant, je conduis bien. » Pourtant, les études le montrent : les conducteurs ont toujours de bonnes raisons pour outrepasser telle ou telle règle. Si les adultes s'accommodent de la loi, il ne faut pas s'étonner que l'enfant fasse de même...

Toutes ces réflexions nous amèneront, à la Fondation VINCI Autoroutes, à explorer plusieurs chantiers dans les mois et années qui viennent : pour commencer, nous avons prévu de lancer une étude sur l'impact des objets connectés sur l'apprentissage de la conduite des jeunes, mais aussi, plus généralement, sur leur vie sociale et le vivre ensemble. Nous organiserons aussi prochainement des rencontres régionales sur le thème de la parentalité au volant, dans quelques grandes villes comme Strasbourg, Nantes et Marseille. Enfin, nous avons confié au sociologue David Le Breton une étude qualitative auprès de jeunes de 18 à 25 ans, sur leur rapport à la voiture et à la conduite, la transmission des comportements de leurs parents, leur perception des risques en tant que conducteur ou passager et leurs préconisations en matière de prévention. De quoi nourrir de nombreux débats et futurs colloques ! ■

1^{ère} partie



Parentalité au volant et apprentissage des règles



LES PARENTS AU VOLANT, DES EXEMPLES POUR LEURS ENFANTS ?

La présence d'enfants à bord modifie-t-elle le comportement des parents au volant ? Ces derniers sont-ils vraiment exemplaires lorsqu'ils conduisent ? Les enfants remarquent-ils les entorses aux règles de sécurité routière commises par les parents ? C'est, entre autres, à ces questions que répond l'enquête IPSOS pour la Fondation VINCI Autoroutes réalisée en 2015.

Des enfants passagers très confiants, des parents sûrs d'eux-mêmes

Les enfants font preuve d'une grande confiance dans la conduite de leurs parents : en moyenne, ils leur donnent une note de 8/10. Les parents, s'accordant une note de 7,3/10, se montrent sûrs d'eux-mêmes... avec un sentiment de maîtrise parfois excessif.

La ceinture de sécurité, toujours bouclée ?

Pour certains, ce geste semble acquis depuis des années... Et pourtant :

- 22 % des parents ne vérifient pas systématiquement si leurs enfants ont attaché leur ceinture ; 27 % des enfants ont remarqué ce déficit de surveillance ;
- 11 % des parents admettent ne pas attacher leur enfant pour les trajets du quotidien et 17 % des enfants de 8 à 11 ans avouent ne pas s'attacher pour ces trajets. Une négligence inquiétante quand on sait que 34 % des passagers arrière tués en 2014 ne portaient pas de ceinture¹.

1. Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).



prochable pour autant ! Ainsi, plus des deux tiers admettent ne pas respecter les limitations de vitesse (ce que voient 65 % des enfants) ; près de six sur dix oublient parfois de mettre le clignotant, une négligence rapportée par le même nombre d'enfants.

Les parents justifient ces infractions ou les incivilités par un quotidien bousculé. Mais, sous l'œil observateur de leurs enfants, ils ne peuvent se dérober à leur responsabilité de conducteurs et à leur rôle d'éducateurs.

Les parents s'efforcent de corriger leurs « mauvaises » habitudes ; ils savent bien que leurs enfants reproduiront peut-être les comportements à risques ou les incivilités observés chez eux.

L'usage du téléphone en voiture illustre bien l'attitude ambivalente des parents, qui voudraient être des modèles aux yeux de leurs enfants, mais ne peuvent pas s'empêcher de contourner la loi. Ils savent pourtant tous que téléphoner au volant est une des premières causes d'accident.

Point positif : lorsque les parents conduisent en famille, ils modifient leur comportement pour adopter une attitude plus respectueuse des autres et du code de la route.

Des enfants lucides sur les infractions de leurs parents pas toujours exemplaires

Si les parents font des efforts, leur comportement ne devient pas irré-

Zoom sur l'apprentissage des bons comportements



La transmission des bons gestes commence dès le plus jeune âge avec l'instauration des premières règles en voiture, comme le port systématique de la ceinture de sécurité. Entre 0 et 4 ans, l'enfant ne questionne pas le cadre qui lui est imposé.

À partir de 5 ans, l'enfant devient curieux. L'espace clos de la voiture est un lieu excellent pour le dialogue : l'enfant apprend avec plaisir les règles de bonne conduite. Commenter la conduite, les panneaux de signalisation, lui permet de concentrer son attention. Mais si le parent invective les autres conducteurs, l'enfant comprend que sur la route, le danger, ce sont les autres... alors que le premier danger, c'est soi-même.

L'enfant, qui admirait ses parents jusque-là, commence à aiguiser son sens critique. Il devient attentif à leur conduite, vérifie s'ils « se conduisent bien » et font ce qu'ils recommandent ou si, au contraire, ils ne respectent pas les règles valables pour tous. Dans ce cas, lorsque l'adolescent prendra son scooter, il risque de ne pas les suivre puisque ses parents les outrepassent...

Enfant agité en voiture ?

Halte recommandée !

Sur de longs trajets, 78 % des parents font des pauses plus fréquentes avec leurs enfants : ils s'arrêtent en moyenne toutes les 2 h 36, contre 2 h 47 en moyenne pour l'ensemble des conducteurs français, d'après le Baromètre de la conduite responsable 2016. C'est 36 minutes de plus que le délai moyen recommandé.



L'humeur des enfants devrait être une alerte salubre pour rappeler le bienfait des pauses, et pas seulement pour dégourdir les jambes des plus jeunes !



33%

des jeunes parents font moins de pause lorsqu'ils sont en voiture avec leurs enfants contre 13 % des parents en moyenne.

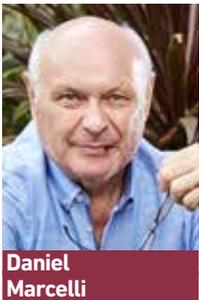


En effet, l'immobilité n'est pas naturelle, pour l'enfant ; s'il s'agite, c'est qu'il a besoin de se détendre. Selon les enfants, près d'un parent sur trois se contente d'une pause minimale. Les jeunes parents (de moins de 35 ans) font encore moins de pauses que les autres ; ils roulent aussi davantage de nuit. Des solutions apparemment confortables, mais déconseillées : l'absence de pauses régulières et la conduite de nuit sont des facteurs de risque avérés. ■



« PAPA, BOUCLE TA CEINTURE ! »

En famille, dans l'habitacle de la voiture, tout se dit et tout se fait – ou presque. Les enfants en tirent des leçons et des modèles de comportements qu'ils reproduiront.



© D.R.

Daniel Marcelli

Professeur émérite de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent, président d'honneur de la FNEPE.

Un trajet en voiture peut constituer une « respiration », un temps d'échange bienvenu entre parents et enfants...

Daniel Marcelli : Départ en vacances, week-end en famille, trajet quotidien : le temps passé en voiture est bien plus important qu'on ne l'imagine. Aujourd'hui, le fonctionnement familial est souvent cloisonné, chacun poursuivant ses activités dans son coin. De sorte que les moments de vie commune tendent à se réduire comme peau de chagrin. Or, la voiture est l'endroit où parents et enfants sont justement disponibles les uns pour les autres. Comment ce temps est-il utilisé ? Est-il essentiel à l'éducation des enfants ?

Avant tout, la vie familiale en voiture est un moment d'échanges et d'amusements. Pendant les trajets les plus courts, on s'informe les uns les autres des activités et rencontres de la journée. Petit dialogue en voiture que nous avons presque tous entendu :

– *Papa, quand est-ce qu'on arrive ?*

– *Dans 30 minutes. En attendant, raconte-moi ta journée d'école.*

Les voyages sont, quant à eux, propices à des jeux, des histoires ou des discussions plus approfondies entre parents et enfants. Et même si les tablettes et les jeux vidéo sont de plus en plus présents dans les voitures, l'environnement clos de l'habitacle est le lieu idéal pour de vrais dialogues.

C'est aussi l'espace où les enfants tendent une oreille attentive aux discussions des parents, parfois sans en avoir l'air. La voiture est une véritable caisse de résonance des histoires de famille, ces choses qu'on évite de dire devant tout le monde mais que, dans la bulle de la voiture, on se raconte lorsqu'on croit les enfants endormis...

Les trajets représentent aussi les rares moments où les parents sont ensemble et se parlent. La banquette arrière du véhicule est alors comme un balcon donnant sur la chambre parentale, que les enfants observent avec grand intérêt. Si le passager fait des remarques sur la manière de conduire de son conjoint et si des critiques acerbes sont entendues, les jeunes se retrouvent au cœur des tensions conjugales. Par ailleurs, le parent, habituellement calme, se transforme parfois au volant en un grossier personnage invectivant les autres conducteurs de mots normalement interdits : cette facette étrange du parent exerce souvent un attrait chez les enfants, qui, par mimétisme et de façon inconsciente, risquent d'adopter ce genre d'attitudes. La voiture révèle donc le climat familial et l'entente parentale, dès le plus jeune âge des enfants. Mais elle est aussi un laboratoire privilégié pour l'apprentissage des règles et le respect de l'autorité, deux briques de l'éducation.

Ce texte, issu de l'intervention de Daniel Marcelli lors du colloque, a donné lieu à un article (dans une version très voisine) dans le magazine *Cerveau & Psycho* n° 87, en avril 2017.

Prenons l'exemple de la ceinture de sécurité : son usage s'impose à tous, parents comme enfants. Cette règle immuable est, me semble-t-il, un bon exemple d'autorité, y compris dans son acception moderne et démocratique selon laquelle ce qu'on exige de l'autre, on l'applique à soi-même. Les enfants constatent que les adultes bouclent leur ceinture, qu'ils ne sont pas au-dessus de la loi : il y a là un principe essentiel d'éducation qu'on retrouve rarement dans beaucoup d'autres situations.

Mais il arrive que certains parents ne respectent pas les règles, ou ne se soucient guère de les faire respecter par leurs enfants.

D.M. : C'est ce que montre l'enquête Ipsos *Les Parents au volant, des exemples pour leurs enfants ?*, menée en 2015 pour la Fondation VINCI Autoroutes. 22 % des parents ne vérifient pas que les enfants ont mis leur ceinture. Les jeunes sont d'ailleurs très attentifs à cette négligence, car ils sont plus nombreux (27 %) à la relever. Voilà un indice précieux de l'attention que les enfants portent à la manière dont leurs parents se comportent en voiture, mais aussi de leur sensibilité à une règle qui devrait en toutes circonstances être respectée.

Les enfants sont en effet très observateurs et, surtout, ont envie de comprendre. Leur apprentissage des règles se déroule en trois phases.

La première, quand les enfants sont à l'école maternelle, entre 3 et 5 ans, correspond au temps des questions. Les jeunes aiment interroger leurs parents sur la signification de tel ou tel panneau de circulation ou sur la « mécanique » de la voiture. Plus généralement, ils cherchent à comprendre le sens et le fonctionnement du monde. Ce temps d'échange avec les parents est

important, car ces derniers possèdent, à ce moment, des savoirs qu'ils peuvent transmettre à des enfants curieux. Métaphoriquement, c'est un peu comme si les adultes ont, à cette occasion, l'opportunité de donner des clés pour bien « conduire » sa vie et bien « se conduire » au milieu des autres.

Puis vient le temps de l'observation, à l'âge de l'école primaire, entre 6 et 10 ans. Les enfants connaissent maintenant les règles et regardent comment celui qui conduit les respecte. Quand il y a transgression, mais que cela est rare et, qu'en plus, le conducteur reconnaît son erreur et modifie son attitude, les jeunes portent une appréciation positive sur la conduite – et le comportement – de l'adulte. Il en va tout autrement quand les entorses au code de la route sont fréquentes, surtout si le parent reste indifférent aux remarques des enfants...

Ces derniers comprennent alors vite que l'adulte a le droit de ne pas respecter les règles, même si eux-mêmes doivent encore s'y plier. Ils perçoivent l'écart entre ce qu'ils savent et la façon dont leurs parents conduisent, et le mémorisent.

Le psychologue canadien Albert Bandura parle à ce propos d'apprentissage vicariant : on apprend non seulement en accomplissant une action, mais aussi en observant comment se comporte celui qui la réalise. C'est particulièrement vrai quand les conséquences d'un acte observé sont positives. Bandura souligne que « *le fait de pouvoir apprendre par observation rend les individus capables d'acquérir des comportements ou des savoir-faire sans avoir à les élaborer graduellement par un processus classique d'essais et d'erreurs* ». C'est exactement le scénario mis en place quand les enfants observent comment leur père ou leur mère conduit et se comporte.

« LES ENFANTS CONSTATENT QUE LES ADULTES BOUCLENT LEUR CEINTURE, QU'ILS NE SONT PAS AU-DESSUS DE LA LOI : IL Y A LÀ UN PRINCIPE ESSENTIEL D'ÉDUCATION QU'ON RETROUVE RAREMENT DANS BEAUCOUP D'AUTRES SITUATIONS. »

➤ Force aussi est de reconnaître que les infractions commises par le conducteur n'entraînent le plus souvent aucun dommage apparent, voire se révèlent positives : « *Tu vois, nous sommes arrivés à l'heure à ton cours de judo, car j'ai dépassé la limitation de vitesse...* ». Cette dimension vicariante de l'apprentissage est un facteur fondamental de l'éducation : les enfants apprennent implicitement en observant les attitudes de leurs parents. Il est bon de rappeler que ces derniers représentent des modèles extrêmement puissants pour leurs enfants, ce qui donne à la fonction parentale toute sa force et sa valeur.

Avec des enfants devenus adolescents, les parents ont intérêt à mettre leurs paroles et leurs actes en adéquation !

D.M. : La troisième période de l'apprentissage, à l'adolescence, est en effet celle de la critique. C'est l'époque où les jeunes revendiquent l'accès à la position d'adulte. Ils sont en effet plus sensibles à ce que font réellement leurs parents et beaucoup moins attentifs à ce qu'ils disent, surtout quand les actes contredisent les paroles. Aussi ne doit-on pas s'étonner que ces mêmes jeunes qui ont observé des adultes transgressifs considèrent que, devenus presque adultes, ils peuvent désormais enfreindre les règles. À cet âge, le modèle parental révèle le « style » implicite que les jeunes acquièrent, en particulier dans leur rapport au risque, au volant ou dans toute autre situation de leur vie : prendre soin de soi ne va pas de soi. L'adolescence est aussi la période où les enfants deviennent eux-mêmes conducteurs. Une autre enquête Ipsos réalisée en novembre 2016 pour la Fondation VINCI Autoroutes et la FNEPE a évalué l'impact du comportement au volant des parents sur celui des jeunes conducteurs âgés de

18 à 25 ans. Des liens forts apparaissent. Il y a presque deux fois plus de jeunes qui dépassent les limitations de vitesse quand leurs parents le font régulièrement, comparés à des jeunes dont les parents respectent le code de la route. Il en va de même pour les oublis de clignotant, le non-respect des piétons... Et cette proportion est multipliée par quatre pour ceux qui grillent un feu rouge ou un stop, et par six quand ils oublient de porter la ceinture de sécurité. On voit là clairement l'influence de ce que j'appelle un apprentissage vicariant négatif.

Les jeunes conducteurs sont-ils conscients d'avoir hérité de « mauvaises habitudes » de conduite ?

D.M. : Ils sont conscients de leurs manquements aux règles et estiment que, plus que le moniteur d'auto-école, ce sont leurs parents qui les ont le plus influencés dans leur propre comportement au volant. La prise de risque ne se transmettant pas – du moins pas complètement – par les gènes, quels sont les facteurs psychologiques impliqués dans la transmission générationnelle de ce genre d'attitudes ? D'une part, le sentiment d'être au-dessus des lois ou que celles-ci sont faites pour les autres, et, d'autre part, le sentiment d'invulnérabilité. Deux traits de caractère, qui, même s'ils sont souvent associés à l'adolescence, se transmettraient aussi par le biais de cet apprentissage vicariant.

L'ensemble de ces données montrent que les enfants s'imprègnent des habitudes, bonnes ou mauvaises, du conducteur. Et invariablement, risquent fortement de les reproduire. D'où la responsabilité primordiale pour les parents, y compris en voiture, de respecter et de faire respecter les règles. Surtout si votre fils vous apostrophe : « *Papa, boucle ta ceinture !* » ■

« LES PARENTS REPRÉSENTENT DES MODÈLES EXTRÊMEMENT PUISSANTS POUR LEURS ENFANTS, CE QUI DONNE À LA FONCTION PARENTALE TOUTE SA FORCE ET SA VALEUR. »



© DepoStaphotos

Paroles de parents au volant...

Hubert (un fils de 12 ans)

« L'autre jour, je me suis fait arrêter par la police : j'étais passé au feu orange. Je sais que je peux être un peu dangereux. Mon fils, lui, est très à cheval sur les règles. Il est encore admiratif de son père, donc j'aurais eu honte s'il m'avait vu. »

Corinne (deux filles de 19 et 13 ans)

« Mon mari a toujours roulé vite. Depuis qu'on a les enfants, il ralentit un peu, mais il ne respecte pas encore les limitations de vitesse. Notre fille cadette est insouciante. Mais l'aînée, qui a son permis, est très sensible aux stops et aux limitations de vitesse, surtout depuis la conduite accompagnée. »

Olivier (deux fils de 16 et 13 ans)

« À 18-19 ans, je conduisais parfois alors que j'avais bu. Un jour, j'avais mon aîné avec moi en voiture et on a failli avoir un accident. Depuis, j'ai décidé que l'alcool au volant, c'était terminé. Plus un seul verre. »

Estelle (un fils et une fille de 13 et 11 ans)

« En voiture, on est toujours pressés, on a toujours de bonnes raisons de ne pas respecter le code de la route, de regarder

un SMS qui vient d'arriver. Les enfants me reprennent : "Ce n'est pas bien, maman." Je leur dis qu'ils ont raison. J'essaie de ne pas trop me trouver d'excuses, car j'aimerais qu'ils fassent attention quand ils conduiront, plus tard. »

...et de jeunes passagers

Alix (16 ans)

« Ma mère me véhicule depuis que je suis petite, donc je pense que je conduirai comme elle. Je n'aime pas quand les gens roulent vite. Ma mère, elle, respecte les limitations de vitesse et n'écrit pas de textos au volant... contrairement à mon père. C'est rassurant, comme elle conduit. »

Théo (9 ans)

« Ce qui me semble important au volant ? Ne pas trop klaxonner, surtout en ville. Ne pas prendre son téléphone, laisser passer les gens. Ne pas essayer de passer toujours en premier. »

Karl (10 ans)

« Papa, il conduit calmement, et maman, elle fait un peu comme si elle conduisait une voiture de course. »

« LES MOMENTS DE VIE COMMUNE TENDENT À SE RÉDUIRE COMME PEAU DE CHAGRIN. OR, LA VOITURE EST L'ENDROIT OÙ PARENTS ET ENFANTS SONT JUSTEMENT DISPONIBLES LES UNS POUR LES AUTRES. »

LES ENFANTS : UN ŒIL SUR LA ROUTE, L'AUTRE SUR L'ÉCRAN

Les enfants apprennent les règles de conduite en observant les panneaux et la conduite de leurs parents, qu'ils n'hésitent pas à rappeler à l'ordre s'il ne respectent pas le code de la route. L'invasion des écrans dans les voitures ne favorise pas cet apprentissage des règles, au moins sur les longs trajets.



© D.R.

Alexandre Rochatte

Adjoint du délégué à la sécurité routière.

Comment les enfants jouent-ils le rôle de « tour de contrôle » de leurs parents au volant ?

Alexandre Rochatte : Observateurs attentifs, les enfants s'imprègnent peu à peu des règles de sécurité, de la signification des panneaux. Pendant cet apprentissage « passif », ils intègrent, sans le savoir, les règles de conduite. On peut imaginer qu'ayant été passagers de conducteurs respectueux des règles, ils les respecteront à leur tour lorsqu'ils prendront le volant. Petits, ils sont donc de véritables « tours de contrôle », au sens où ils sont capables d'indiquer à leurs parents qu'ils ne respectent pas les règles de sécurité, lorsqu'ils les ont eux-mêmes apprises. Avant l'adolescence, ils ont bien assimilé ces dernières et sont capables de rappeler à l'ordre le parent qui roule trop vite ou qui commet une infraction. De plus, on s'aperçoit qu'un conducteur change de comportement lorsqu'il a des passagers avec lui. Cela l'oblige à faire plus attention. Il se dit : « *Ce que je fais qui m'amène à prendre des risques peut avoir des conséquences sur moi, mais aussi sur les autres.* » Avoir des passagers incite donc à plus de prudence. En outre, être contrôlé par son enfant qui

garde un œil sur le compteur et peut dire « *Je n'aime pas ta façon de conduire, tu roules trop vite* », a un impact sur le parent. La remarque de l'enfant remet en effet en cause une partie de l'éducation donnée par le parent, largement fondée sur l'exemplarité... Avec ce « *Fais ce que je dis, mais pas ce que je fais* », le parent est pris en quasi flagrant délit de contradiction !

Mais à l'adolescence, l'attitude du jeune face à l'exposition au risque change...

A.R. : À cette période de la construction identitaire du jeune, en effet, le respect des règles ne va plus de soi. Le garçon, notamment, s'expose souvent au risque, avec un fort sentiment d'invincibilité ; c'est un âge où il faut montrer qu'on est fort. Et la route fait partie des endroits où l'on veut prouver cette invincibilité... jusqu'au jour où l'on s'aperçoit qu'on est finalement très vulnérable.

Cette prise de risque à l'adolescence, nous l'observons avec l'usage de l'alcool au volant ou le non-respect des limitations de vitesse. En 2015, nous avons organisé un atelier presse sur l'alcool au volant,

Les enfants victimes de la route

Sur la tranche d'âge 0-17 ans

- 204 tués (6 % de la mortalité sur la route).
- 47 % avaient moins de 14 ans.
- Un peu plus d'un sur deux était passager.
- Un quart conduisait un véhicule.
- Un sur cinq était piéton.

Sur la tranche d'âge 18-24 ans

- 597 tués (17,1 % de la mortalité sur la route).
- Avec 116 tués par million d'habitants, la mortalité des 18-24 ans est 2,5 fois supérieure à celle du reste de la population.
- Les deux tiers ont été tués alors qu'ils étaient en voiture (7 fois sur 10 conducteurs, 3 fois sur 10 passagers) et 98 sur une moto (conducteurs, plus de 9 fois sur 10).

Source : Bilan 2016, ONISR.



© Depes/photos

particulièrement orienté vers les jeunes conducteurs. Jean-Pascal Assailly a rappelé la question des limites auxquelles l'adolescent est confronté, et son sentiment d'invincibilité (voir entretien p. 22). Ces éléments expliquent une partie de la sur-représentation des jeunes conducteurs dans la mortalité routière. Se sentant invincibles, ils prennent des risques, consomment de l'alcool, roulent trop vite. C'est chez les adolescents et les jeunes conducteurs que cette exposition aux risques – élément essentiel en matière de sécurité routière – est la plus forte.

Les écrans transforment-ils la façon dont les enfants et les adolescents sont passagers ?

A.R. : Avec l'arrivée massive des écrans dans le quotidien, les enfants me semblent de moins en moins jouer ce rôle de tour de contrôle. Les yeux rivés sur un écran, une partie de la génération à venir perd l'apprentissage des règles de sécurité en voiture. Pour elle, la route est assimilée à un

temps long et ennuyeux, qui sert à regarder un film ou à jouer à un jeu vidéo. Les écrans ont vraiment transformé les usages, notamment pendant les trajets longs.

J'en ai fait l'expérience avec mes adolescents. Je me suis retrouvé à conduire en plein après-midi sur une autoroute et à me sentir seul, comme si nous étions la nuit. J'avais pourtant mes cinq enfants et ma femme avec moi, mais ils étaient tous occupés à regarder un écran, à écouter de la musique. Sur les trajets courts, en revanche, les enfants n'ont pas le temps de regarder un film ou de faire une partie. Ils assurent donc alors leur rôle de tour de contrôle. Heureusement, car c'est pendant les trajets courts que surviennent la majorité des accidents. Pas parce qu'on y est moins prudent, mais parce que ce sont les trajets les plus fréquents. Sur ces routes qu'on connaît par cœur, notre attention se relâche. C'est pourtant là qu'il faudrait être le plus attentif ; car il peut survenir à tout moment un événement que nous n'avions pas « programmé » dans notre schéma de conduite trop automatisé... ■

Propos recueillis par Anne Lamy

« LES YEUX RIVÉS SUR UN ÉCRAN, UNE PARTIE DE LA GÉNÉRATION À VENIR PERD L'APPRENTISSAGE DES RÈGLES DE SÉCURITÉ EN VOITURE. »

FILLES-GARÇONS : CHACUN SA CONDUITE

Le processus d'apprentissage de la conduite, complexe, subit d'autres influences que la seule transmission parentale. Le rôle des pairs, ainsi que les représentations sociales et les stéréotypes de genre autour de la voiture, ne doivent pas être négligés.



David
Le Breton

Anthropologue et professeur de sociologie à l'Université de Strasbourg.

Auteur, entre autres, de *Conduites à risque: des jeux de mort au jeu de vivre* (PUF, coll. Quadrige, 2013) et *Sociologie du risque* (PUF, coll. Que sais-je?, dernière édition 2017).

Les parents vecteurs parmi d'autres du comportement sur la route

Je ne suis pas sûr que les parents soient les vecteurs essentiels de la transmission des manières de conduire. C'est un point de désaccord que j'ai avec Ipsos et certains collègues : l'analyse quantitative du sondage écrase les différences, alors qu'une approche qualitative, au contraire, permettrait de comprendre les logiques singulières qui meuvent chaque individu.

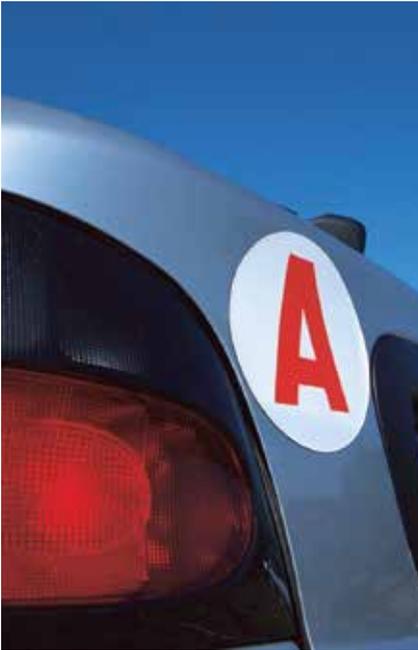
Si je modère l'influence des parents sur la manière de conduire du jeune, c'est que ce processus d'apprentissage, complexe, est soumis à des influences contradictoires. D'abord, parce que les parents eux-mêmes sont ambivalents : ils ne sont pas toujours des modèles de conduite prônant un comportement routier qu'ils n'appliquent pas forcément. Ensuite, ils ne conduisent pas toute leur vie de la même manière ; selon les circonstances, ils sont prudents ou méprisent le code. Et, au fil des ans, ils peuvent transformer leur rapport au volant. Nul n'est immuable. Par ailleurs, d'autres facteurs interfèrent dans la transmission des manières de conduire entre parents et enfant. D'abord, le jeune suit des cours de

conduite dans une auto-école. Son moniteur a un impact sur lui, qui l'amène à pondérer ce qu'il a pu apprendre de ses parents. Ensuite, une fois au volant, son comportement change selon qu'il est seul ou accompagné. Si c'est un garçon et qu'il est entouré de garçons, il aura tendance à adopter une conduite plus « sportive », pour montrer que ce n'est pas le code de la route qui va l'intimider. Les filles, à l'inverse, se sentent généralement responsables des passagers qu'elles transportent, et redoublent d'attention.

L'influence des pairs ne doit donc pas être minimisée ; dans tous les cas, l'impact des autres sur nos apprentissages n'est jamais univoque. Pour reprendre les mots de Jean-Paul Sartre : « *L'important n'est pas ce qu'on fait de nous, mais ce que nous faisons nous-mêmes de ce qu'on a fait de nous.* » Il revient donc de s'interroger sur ce que le jeune fait du modèle parental, non pour le reproduire, mais pour se l'approprier...

Les symboles véhiculés par la voiture

Les jeunes n'investissent pas la voiture de la même manière, selon qu'ils sont ruraux ou urbains, issus d'un milieu populaire



© D.R.

ou plus favorisé. Ainsi, pour un grand nombre de jeunes des milieux populaires ou de classe moyenne, la voiture demeure un outil de liberté, d'autonomisation, même si elle est également associée à une dimension utilitariste. voire à une source de tracasseries, au vu des dépenses qu'elle engendre, des problèmes de stationnement, etc. Pour beaucoup, elle reste le symbole du passage à l'âge adulte. C'est d'ailleurs l'un des rares rituels d'initiation qui reste encore fort : à un moment donné, le jeune a le droit de conduire, ce qui marque son entrée dans le monde adulte. C'est pour cela que l'obtention du permis de conduire se fête, et que le jeune transmet la nouvelle à ses proches.

Les garçons, les filles et leur utilisation de la voiture

Le regard que porte un jeune sur la voiture dépend d'un autre facteur : son sexe. Garçons et filles n'ont assurément pas le même rapport à leur voiture, qui reste, surtout dans les milieux populaires et/ou précarisés, un outil majeur d'affirmation de soi. Les rodéos dans les quartiers populaires, la conduite sans permis, à toute allure et autoradio à fond, le rappellent :

la voiture reste un moyen de surcompensation lorsqu'on est un garçon et qu'on se trouve en situation d'échec scolaire, social, professionnel. La voiture sert à se survaloriser, se « surviriliser » ; de la même façon, le « business » des quartiers s'affiche à travers le fait de conduire de grosses cylindrées pour montrer sa puissance... Bien sûr, à la marge, les choses évoluent un peu, notamment chez les jeunes urbains, et dans les milieux favorisés. Nous rêverions tous que les garçons puissent s'affirmer comme jeunes hommes sans adopter ces comportements dits « virils » (conduite dangereuse, alcool au volant) et qu'ils soient plus imprégnés de l'éthique du « care ». Mais un tel changement ne se décrète pas ! Il faudra des années pour que ces représentations évoluent, notamment dans les milieux précarisés. Cela ne signifie pas que tous les jeunes des quartiers populaires réagissent ainsi ; s'ils ont une bonne estime de soi, se sentent reconnus par les autres, et ont le sentiment de tenir leur vie en mains, ils n'auront pas recours à ces comportements. Mais cette survalorisation de soi, cette « survirilisation » à travers la voiture doit être comprise comme un signe. Lorsqu'il ne reste pas grand-chose dans sa vie qui tienne debout, le jeune veut prouver sa virilité, son affirmation de lui-même comme un surhomme, en méprisant le code de la route et les différentes formes d'autorité. ■

**« LA VOITURE
RESTE UN
MOYEN DE
SURCOMPENSATION
LORSQU'ON EST
UN GARÇON ET
QU'ON SE TROUVE
EN SITUATION
D'ÉCHEC
SCOLAIRE, SOCIAL,
PROFESSIONNEL. »**

L'ALCOOL, LE VOLANT ET LES JEUNES

Patrick Chesnais est le fondateur et président de l'association Ferdinand, qui porte le prénom de son fils, qui a perdu la vie alors qu'il était dans la voiture d'un conducteur alcoolisé. Depuis 2007, le comédien se bat pour sensibiliser les jeunes aux dangers de la conduite en état d'ivresse.



Patrick Chesnais

Acteur et réalisateur, président fondateur de l'association Ferdinand.

« C'EST LE MOMENT OÙ JAMAIS DE VOUS AMUSER, ALORS PROFITEZ-EN. VOUS POUVEZ FAIRE LA FÊTE, MAIS BON SANG, NE CONDUISEZ PAS QUAND VOUS AVEZ BU! »

Qu'est-ce qui vous a décidé à produire ces films de sensibilisation ?

Patrick Chesnais : À la suite du décès de mon fils dans un accident de voiture, je me suis demandé ce que je pouvais faire pour éviter que cela arrive à d'autres. C'était en quelque sorte un geste citoyen. Ma conviction, c'est que les images ont beaucoup d'impact sur les jeunes, et qu'elles peuvent contribuer à faire changer les comportements. C'est pourquoi, avec la Fondation VINCI Autoroutes, nous avons fait appel à de talentueux cinéastes pour réaliser des films sur ce sujet. Guillaume Canet a relevé le défi en 2013 avec *Ivresse*, puis Éric Toledano et Olivier Nakache, en 2015, avec *Le Bon Vivant*. Ils ont immédiatement accepté sans se poser de question, en mettant leur talent, leurs équipes et une énergie communicative au service de ce projet.

Pourquoi avoir choisi ces réalisateurs en particulier ?

P.C. : Ils ont un fort écho chez les jeunes et savent capter l'air du temps. Ils se sont enthousiasmés pour mon idée de faire des œuvres cinématographiques courtes (de 2-3 minutes) et de les diffuser à la télévision et au cinéma. Quand on regarde *Le Bon Vivant*, par exemple, on se rend compte qu'Éric Toledano et Olivier Nakache savent détecter le fonctionne-

ment des jeunes : ce qu'ils disent, comment ils s'amuse, etc. Cette bande de cinq potes, que montre leur film, est à la fois ancrée dans son temps et complètement universelle. Ce sont les mêmes qu'il y a dix ans. Je reconnais mon fils et ses copains : même façon de s'éclater, de vivre ensemble. Ce sont aussi les mêmes qu'il y a vingt ans, les mêmes que moi lorsque j'avais 20 ans... et probablement les mêmes que demain. Cet état d'esprit est intemporel.

La caractéristique de ces films, c'est qu'ils parlent de la vie. Elle est interrompue, certes, mais on ne voit pas les accidents. On sait juste que ces jeunes gens, qui peuvent être nos enfants, nos frères, nos sœurs, ont envie de vivre mais leur existence s'arrête brusquement au moment où cette pulsion de vie est à son maximum. Le slogan de l'association, c'est : « *Amuse-toi mais reste vivant.* » Mais après, les cinéastes ont eu carte blanche ! J'essaie juste de faire en sorte que ce soit des jeunes gens de 18-25 ans qui impulsent le scénario, même si ensuite, ce sont les cinéastes qui ont la main.

Comment résumer le message principal que vous vouliez faire passer aux jeunes ? Et comment ces films ont-ils été reçus ?

P.C. : Je voudrais dire aux jeunes : « C'est le moment où jamais de vous amuser, alors

profitez-en. Vous pouvez faire la fête et picoler, mais bon sang, ne conduisez pas quand vous avez bu ! » Ces deux films ont été énormément vus. Ils apportent une pierre à l'édifice de la sensibilisation au problème de l'alcool au volant. S'ils contribuent à sauver une vie, ils auront du sens...

Quel rôle doivent jouer les parents concernant l'alcool au volant ?

P.C. : Un rôle de premier plan. Mais en même temps, ce sujet les dépasse forcément un peu : les jeunes concernés sortent tout juste de l'adolescence. Ils sont en plein dans l'inconscience des limites, dans le sentiment de toute-puissance et, souvent, dans un certain rejet de l'autorité parentale – ou plus largement des injonctions moralisatrices – propre à leur âge. C'est pour cela qu'il faut éviter les postures moralisatrices ou trop institutionnelles lorsqu'on essaie de les sensibiliser à ce sujet.

Chaque parent doit inventer son propre langage, en fonction de la relation singulière qu'il a nouée avec chacun de ses enfants. Pour ma part, je trouve que le slogan de l'association Ferdinand propose une base d'échanges intéressante, même si ce n'est évidemment pas la seule – il n'y a pas de recette miracle en la matière. « *Amuse-toi mais reste en vie* », c'est une façon de dire qu'on peut être un hédoniste forcené – c'est le cas de beaucoup à cet âge –, profiter de chaque instant dans toute son intensité, sans pour autant basculer du côté où la pulsion de vie se transforme en pulsion de mort.

Vous insistez aussi sur le rôle des pairs, pour sensibiliser aux risques de l'alcool au volant... Qu'a-t-il de spécifique ?

P.C. : Les copains jouent un rôle déterminant. Quelques chiffres le rappellent : plus de 8 jeunes sur 10 disent avoir le réflexe de déconseiller à leurs amis de



© D.R.



© D.R.

prendre le volant lorsqu'ils jugent qu'ils ne sont pas en état de conduire. Près de 3 sur 4 disent refuser de monter dans une voiture lorsqu'ils jugent que le conducteur n'est pas en état de conduire. La sensibilisation à l'alcool au volant tient une place importante dans l'éducation à la sécurité routière, à la fois celle reçue des parents (73 % des jeunes disent que leurs parents les ont prévenus des risques liés à l'alcool au volant et aux stupéfiants), et celle qu'ils voudront donner à leurs enfants (pour 8 jeunes sur 10, l'alcool au volant est un motif de prévention prioritaire). Tout cela va donc dans le bon sens.

Cela dit, on est loin d'avoir réglé le problème pour autant. On peut voir le verre à moitié plein... ou le verre à moitié vide. Si deux tiers des jeunes conducteurs disent renoncer à prendre le volant lorsqu'ils ont trop bu, cela signifie qu'un tiers d'entre eux n'a pas ce réflexe. C'est énorme, un jeune conducteur sur trois ! Et on en connaît les conséquences : un quart des personnes tuées sur la route dans des accidents dus à l'alcool sont des jeunes... ■

De haut en bas, *Le Bon Vivant* (2015), court-métrage d'Éric Toledano et Olivier Nakache, et *Ivresse* (2013), de Guillaume Canet.

Les vidéos sur
roulons-autrement.com/videos-securite-routiere/ivresse-1344
et
roulons-autrement.com/videos-securite-routiere/le-bon-vivant-version-courte-1790

LES CLÉS D'UN VOYAGE DÉTENDU EN FAMILLE

Instantané en voiture : la famille roule depuis deux heures. La vigilance du conducteur s'émousse un peu. À l'arrière, on commence à trouver le temps long et à s'agiter. Chez les parents, l'agacement monte d'un cran. Cette scène, banale, rappelle que l'enfant « parle » avec son corps, et réclame à sa manière une pause... qui fera du bien à tous, petits et grands !



© D.R.

Catherine Potel

Psychomotricienne et psychothérapeute.

C'est fatigant de rester immobile en voiture... Cette affirmation n'est-elle pas paradoxale ?

Catherine Potel : Pour un enfant, l'immobilité n'est pas physiologiquement naturelle. Le bébé bouge pour comprendre le monde ; puis, quand il grandit, il apprend à penser avec sa tête, après avoir d'abord « pensé » avec son corps. Il inhibe peu à peu sa motricité globale pour lire, écrire, dessiner. Cela ne veut pas dire que l'enfant, puis l'adolescent ou l'adulte, ne remue plus. Le fait de lire, de regarder un film fait bouger à l'intérieur de soi – l'activité imaginaire se substitue à celle du corps. Cela n'empêche pas, bien sûr, d'avoir besoin de bouger ! C'est le problème, en voiture : l'enfant est soumis à une contention, plus ou moins longue selon le temps du trajet. Selon son âge, il faudra substituer à son besoin de mouvement une activité imaginaire, sinon, il va s'exciter.

pour cela que nous avons conçu le livret *1, 2, 3, jouons!* pour suggérer des idées de jeux simples de concentration, d'attention, et des temps d'oxygénation corporelle. Ces activités sont une alternative aux jeux vidéo, et remettent de la convivialité en voiture et pendant les pauses. Nous les avons proposées sur les aires de repos des autoroutes au cours de l'été 2016.

Comment ces idées de jeux ont-elles été accueillies par les enfants et leurs parents ?

C.P. : C'était formidable de voir à quel point ce que mon équipe proposait aux enfants s'est répercuté sur les parents. Les petits ont commencé à jouer... et les adultes s'y sont mis également. Résultat : tout le monde repartait détendu ! ■

Propos recueillis par Anne Lamy



Il faut donc l'occuper... Du coup, le jeu vidéo semble l'allié idéal des parents !

C.P. : L'écran est le moyen le plus simple de contenir l'excitation de l'enfant. Mais le corps ne se ressource pas par une utilisation prolongée des écrans : le petit a toujours besoin de déplier son dos, d'ouvrir ses poumons, de sentir ses articulations... D'où l'intérêt de faire une pause. C'est

« 1, 2, 3, jouons! »

Et si vous testiez l'un des jeux du livret *1, 2, 3, jouons!* en libre accès sur le site de la Fondation VINCI Autoroutes? Par exemple: « À la manière de... ».

Le but : imiter le déplacement des animaux.

La règle : un des joueurs demande à l'autre d'imiter la marche d'un animal (éléphant, tortue, crabe, lapin, etc.). Puis on inverse les rôles, et ainsi de suite!

2^e partie



Autorité et responsabilité en voiture

« DIS-MOI COMMENT CONDUISENT TES PARENTS, JE TE DIRAI QUEL CONDUCTEUR TU ES... »

Une étude Ipsos, réalisée pour la Fondation VINCI Autoroutes en novembre 2016, signale combien les bons et les mauvais comportements au volant se transmettent d'une génération à l'autre. Décryptage.

Des jeunes conducteurs sensibilisés par leurs parents aux risques routiers...

La grande majorité des jeunes conducteurs déclarent que leurs parents les ont beaucoup sensibilisés aux risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant (73 %), ainsi qu'au port de la ceinture de sécurité (68 %). Mais

ne les ont pas assez avertis de tous les dangers.

En revanche, près d'un jeune sur deux déclare n'avoir reçu que peu, voire pas du tout de recommandations de la

part de ses parents sur les risques liés à la vitesse (44 %) ou à l'utilisation du téléphone portable au volant (43 %) ; plus de la moitié n'a pas non plus reçu d'information sur les risques liés à la fatigue au volant (55 %).

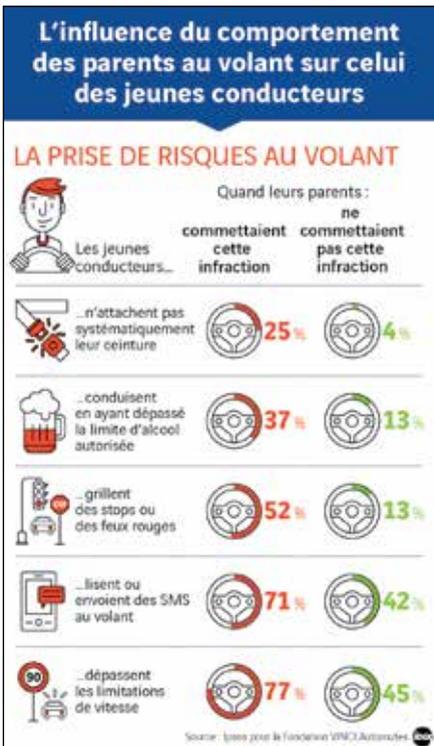
Les messages relatifs au savoir-être sur la route sont égale-

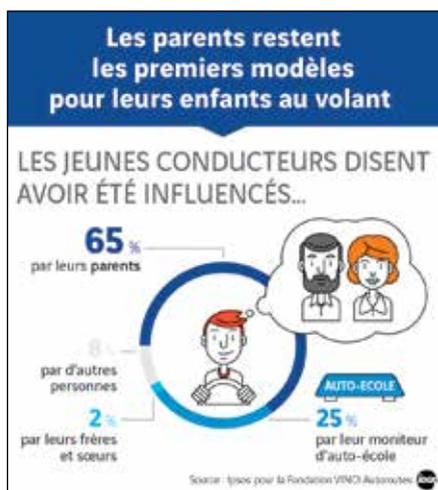


ment négligés : un jeune conducteur sur deux estime n'avoir pas été suffisamment averti par ses parents de la vulnérabilité de certains usagers sur la route, et deux tiers d'entre eux (63 %) sur la nécessité de rester calme et courtois au volant.

Tel parent, tel enfant au volant

Les enfants n'apprennent pas seulement en écoutant ce que disent leurs parents, mais également en les observant ; cette transmission implicite, non-verbale, explique que les enfants reproduisent les bons comportements... mais aussi, évidemment, les moins bons !





Deux exceptions à ce mimétisme entre parents et enfants

Cependant, deux comportements à risques résistent à un apprentissage implicite : l'usage du téléphone au volant et la vitesse excessive. Dans ces deux cas, les jeunes adoptent des comportements à risques qu'ils n'ont pourtant pas nécessairement observés chez leurs parents : 42 % téléphonent ou lisent et écrivent des SMS en conduisant, alors que leurs parents ne le font pas, et 45 % dépassent les limitations

de vitesse, bien que leurs parents les respectent scrupuleusement.

La nécessaire exemplarité des parents

65 % des jeunes conducteurs reconnaissent que la conduite de leurs parents a eu une influence prépondérante sur leur comportement au volant – ce qu'atteste la reproduction des façons de conduire d'une génération à l'autre. L'impact du moniteur d'auto-école arrive loin derrière. Les parents se voient donc investis d'une responsabilité majeure, notamment sur la question des prises de risques chez les jeunes conducteurs. Cette exigence d'exemplarité au volant concerne le respect du code de la route mais aussi, plus largement, le respect d'autrui. En observant cette exemplarité chez leurs parents, les enfants deviendront des conducteurs responsables, moins enclins à prendre des risques et à en faire courir aux autres. D'autant que, malgré leurs infractions routières (que ne manquent pas de relever les enfants), les parents bénéficient toujours d'une bonne image de conducteur aux yeux de leurs enfants. Ces derniers attribuent en effet la note de 8,1/10 à leur mère et de 7,8/10 à leur père. Une note dans les deux cas, supérieure à celle que les adultes se donnent (7,6/10).

Ces bonnes notes ne doivent pas faire oublier que les jeunes conducteurs ont déjà eu peur de la conduite de leurs parents, les pères étant jugés moins rassurants que les mères... 29 % des jeunes ont déjà eu peur de la conduite de leur père, jugé moins rassurant que leur mère (20 %). ■

PRÈS D'UN JEUNE SUR DEUX DÉCLARE N'AVOIR REÇU QUE PEU, VOIRE PAS DU TOUT, DE RECOMMANDATIONS DE LA PART DE SES PARENTS SUR LES RISQUES LIÉS À LA VITESSE OU À L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE AU VOLANT.

LES JEUNES FACE À LA PRISE DE RISQUE

Si la famille représente l'un des leviers principaux pour faire progresser la sécurité routière, elle est aussi un lieu de multiples ambivalences... À quelles conditions représente-t-elle un facteur de risque ou de protection pour le jeune ?



Jean-Pascal Assailly

Psychologue, chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Auteur, entre autres, de *La Mortalité chez les jeunes* (PUF, 2001).

Qu'en est-il du déterminisme familial au volant : un parent piètre conducteur « fabrique-t-il » forcément des enfants qui ne seront pas des as du volant ?

Jean-Pascal Assailly : L'environnement familial influence un jeune sur la prise de risques, l'addiction et la transgression ; trois phénomènes expliquant une grande partie des accidents. L'analyse des données d'accidentologie révèle une forte reproduction intergénérationnelle des accidents et des infractions. Les études montrent en outre que les parents transmettent aussi leur style de conduite : imprudent, agressif, anxieux, cool...

Un parent transmet aussi une partie de ses habitudes (alcool, tabac), et son comportement. Ce déterminisme familial a des conséquences collectives. Il y a trente ans, 4 000 jeunes étaient victimes de la route chaque année ; aujourd'hui, ils ne sont « plus que » 1 000. C'est beaucoup mieux. Mais les Anglais et les Suédois ont deux fois moins de morts que nous, en grande partie parce que leurs enfants ont sous les yeux un autre modèle de parent conducteur que le parent français... La famille est donc un des grands

leviers de transmission pour progresser en matière de sécurité routière, ce qui se répercute sur l'ensemble de la société, avec une intériorisation progressive de l'interdit. Au départ, les conducteurs respectent les règles par peur de la sanction – c'est ce qui s'est passé avec les radars –, puis avec le temps, cette peur de la sanction s'intériorise pour devenir une norme acceptée par tous. Lequel décide alors que ce qui était auparavant acceptable l'est moins ? Le stade ultime d'intériorisation de la norme, c'est lorsqu'il n'est plus nécessaire de réprimer pour qu'elle soit respectée. On se dit : « *Même si c'était permis, je ne le ferais pas* », comme c'est le cas pour le meurtre ou le viol.

Pour autant, les parents sont ambivalents au volant ! La conduite accompagnée l'illustre bien...

J.-P.A. : C'est en effet un théâtre d'observation de choix pour mesurer l'influence des parents. Le côté positif : 75 % des jeunes qui en ont bénéficié obtiennent leur permis du premier coup – contre 50 % chez ceux suivant une formation traditionnelle. Cela signifie donc que les



© Depositphotos

premiers ont plus d'expérience que les seconds. Le côté négatif, c'est que si les jeunes ayant pratiqué la conduite accompagnée ont moins d'accidents que leurs pairs les deux premières années, la différence s'estompe au bout de trois ans. L'intervention des parents n'a donc pas produit de miracle définitif ! Ces derniers transmettent en effet leur expérience... mais aussi leurs mauvaises habitudes.

Mais je ne désespère pas : la conduite accompagnée du jeune peut, par effet ricochet, améliorer celle des parents. Et les changements sociétaux (comme l'augmentation du nombre des divorces) pourraient faire évoluer les comportements au volant. Jusque-là, l'identification au parent de même sexe fonctionnait à plein : le garçon imitait son père, la jeune fille, sa mère. À l'avenir, on peut imaginer que des jeunes hommes prennent plutôt leur mère comme modèle. C'est une bonne nouvelle pour la sécurité routière, puisque les femmes se tuent dix fois moins que les hommes sur la route.

Comment continuer à protéger son jeune de 15-25 ans sans se montrer intrusif ?

J.-P.A. : Le parent doit naviguer entre coercition et laxisme : s'il se montre trop rigide, le respect de la règle n'est obtenu que sous la contrainte ; s'il ne l'est pas assez, l'excès de permissivité génère un facteur de risque important : le parent méconnaît l'enfant réel. N'ayant pas une idée précise des risques encourus par son jeune, il les minimise, et imagine ce dernier magiquement protégé de l'accident ou plus sobre que ses amis. Or, ce n'est pas toujours le cas. Les études que nous avons réalisées sur les accidents de la route et l'addiction à l'alcool et/ou au cannabis montrent que les parents qui s'en sortent le mieux ont choisi la « voie du milieu », celle de l'autorité négociée, protectrice pour le jeune. Cette autorité n'est pas intrusive : elle privilégie le dialogue autour des questions de consommation (alcool, cannabis) et de sécurité : « *Où vas-tu ce soir ? Comment vas-tu rentrer ? Le copain qui te ramène boit-il ? As-tu pensé à un plan B ?* » Ces questions, qu'on peut poser à un jeune jusqu'à 25-30 ans, montrent que les parents continuent à s'intéresser à lui. Un intérêt protecteur, puisqu'on note une différence du taux de survie sur la route entre les jeunes que

« LES ANGLAIS ET LES SUÉDOIS ONT DEUX FOIS MOINS DE MORTS QUE NOUS, EN GRANDE PARTIE PARCE QUE LEURS ENFANTS ONT SOUS LES YEUX UN AUTRE MODÈLE DE PARENT CONDUCTEUR. »





© Attitude prévention

- les parents continuent à interroger et les autres... Au parent de trouver la juste distance, pour ne pas fragiliser le lien avec son enfant !

Filles et garçons ne se comportent pas de la même manière au volant... Et les parents y sont (au moins en partie) pour quelque chose !

« LA MASCULINITÉ EST UN FACTEUR DE RISQUE AU VOLANT, NOTAMMENT LE FAIT DE L'ASSOCIER À UNE CONDUITE AGRESSIVE. »

J.-P.A.: Certains donnent en effet une éducation différenciée à leurs enfants, les garçons bénéficiant d'une plus grande tolérance parentale face à la prise de risque et à la transgression des règles. Cette attitude impacte le futur comportement au volant. Doit-on en conclure qu'être un homme est un facteur de risque sur la route ? C'est plutôt la masculinité qui l'est, notamment le fait d'associer masculinité et conduite agressive. Comme si l'objectif « devenir un homme » passait forcément, pour beaucoup de garçons, par l'usage excessif d'alcool, de cannabis, de vitesse au volant. Si un jeune homme a reçu une éducation trop stéréotypée, l'école, l'auto-école, etc. auront du mal à « déconstruire » les

Les 15-25 ans et la prise de risque

Tout petits, nous sommes pris entre deux pulsions : le besoin de sécurité et le besoin de nouveauté. Certains enfants, dont le besoin de sécurité affective n'a pas été suffisamment comblé, se coupent peu à peu de leurs émotions, trop douloureuses. Arrivés à l'adolescence, ils remplacent ces émotions par une quête de sensations fortes : cannabis, alcool, vitesse, etc. Ces jeunes devenus insensibles à la perte s'exposent sans cesse aux risques et sont en danger, car ils n'ont jamais peur... Ce manque de sensibilité à la perte provient à la fois d'une vulnérabilité familiale (on trouve parfois le même trait chez leurs pères) et de leur histoire affective. Mais rien n'est figé : une rencontre (amoureuse, thérapeutique) peut les aider à comprendre ce qui les meut et à trouver le chemin de la résilience.

représentations de genre qui l'ont nourri. Entre 15 et 25 ans, il existe deux autres sources d'influence majeure : les pairs et les médias. Le jeune désirent s'autonomiser, on pourrait penser que les pairs ont plus d'impact sur lui que ses parents ; que, s'il se lie à un gros fumeur de cannabis, et le devient lui à son tour, cette conduite prouve l'influence majeure de ses amis sur lui. Une étude longitudinale révèle qu'en fait, les parents jouent un rôle central dans l'initiation d'un comportement (alcool, cannabis, prise de risque), les pairs intervenant plutôt dans son maintien. Et si un jeune est sensible au degré d'approbation (ou de désapprobation) des parents et des pairs face à ses actes, la famille reste à ses yeux le facteur fondamental. ■

Propos recueillis par Anne Lamy

FORMER LES CITOYENS DE DEMAIN

Comment l'autorité parentale s'exerce-t-elle au sein de ce singulier objet qu'est l'automobile, lieu privé circulant sur l'espace public ? Explications de Laurent Hincker, avocat.



© DR
Laurent Hincker

Avocat spécialiste en droit des personnes et de la famille.

« LA VOITURE PERMET AUX PARENTS D'EXPLIQUER LA DIFFÉRENCE ENTRE LE CONCEPT D'INCIVILITÉ ET CELUI D'INFRACTION, ET, AINSI, DE FORMER L'ENFANT EN TANT QUE CITOYEN. »

Faire la différence entre incivilité et infraction

Le droit confère aux parents une autorité légale, c'est-à-dire des droits et des devoirs ayant pour finalité l'intérêt de l'enfant. En matière de conduite routière, les parents doivent protéger l'enfant pour sa sécurité, mais aussi « *pour assurer son éducation* », comme l'indique l'article 371-1 du Code civil. La voiture est la continuation d'un espace privé, qui se déplace dans l'espace public. Cet espace clos permet aux parents d'expliquer la différence entre le concept d'incivilité et celui d'infraction. Cette distinction ne va pas de soi pour l'enfant. Se disputer avec un autre conducteur peut être perçu comme une incivilité alors que l'infraction d'injure (article R621-2 du code pénal) n'est jamais très loin... Il en est de même avec le fait de ne pas laisser passer une personne engagée sur un passage piéton. Perçu par beaucoup comme une incivilité, cet acte est en réalité une infraction (article R415-11 du code de la route), punie d'une contravention de 4^e classe et du retrait de 4 points sur le permis de conduire : autant que pour le non-respect d'un feu rouge. La norme juridique n'a donc rien à voir avec la norme sociale ! La voiture est un excellent moyen d'expliquer cette distinction à l'enfant et, ainsi, de le former en tant que citoyen. L'intégration de la loi n'est cependant pas la même partout. À Marseille, se garer en double file choquera moins qu'à Strasbourg, où cela ne se fait pas. C'est pourtant une infraction (article 417-10) dans toute la France !

Lorsque l'enfant est témoin de violence familiale

La voiture est parfois le prolongement du huis clos vécu à la maison, où peuvent se perpétrer des injures, disputes et autres situations extrêmes au sein du couple. Dans ce lieu fermé sans échappatoire qu'est la voiture, l'enfant assiste contre son gré à ces violences. Dans la loi, un concept très intéressant émerge depuis peu : celui d'enfant témoin. La loi du 9 juillet 2010 relative « *aux violences faites spécifiquement aux femmes, aux violences au sein des couples et aux incidences de ces dernières sur les enfants* » a ajouté un paragraphe concernant les critères qu'un juge doit considérer pour décider de la résidence des enfants. Prenant en compte la souffrance de l'enfant témoin, ce nouveau critère (« *Les pressions ou violences, à caractère physique ou psychologique, exercées par l'un des parents sur la personne de l'autre* ») va dans le sens de la Convention du Conseil de l'Europe sur la violence à l'égard des femmes et la violence domestique du 7 avril 2011 dite Convention d'Istanbul, ratifiée par la France en 2014. Une autre directive européenne, transposée par la France en 2015, marque également une avancée dans la définition des violences domestiques. L'enfant témoin n'est pas directement victime de ces violences, mais il est impacté et les conséquences sur son développement peuvent être importantes. Il doit donc être protégé, même si l'application des repères juridiques précités reste faible. ■

AUTOMOBILE, AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ

Circuler en voiture en famille questionne, l'air de rien, quelques notions essentielles comme l'autorité, la responsabilité, la loi, la propriété ou l'usage. Décryptage de quelques mots-clés, examinés sous l'angle philosophique...



© DR

Cynthia Fleury

Philosophe et psychanalyste. Auteure, entre autres, des *Irremplaçables* (Gallimard, 2015).

L'autorité

Le sens de ce terme a varié avec le temps... Revenons quelques siècles en arrière. Chez les Grecs, l'autorité se fonde sur un continuum d'exemplarité. Vous désirez que le peuple se comporte bien ? Alors, le dirigeant doit bien se comporter. Il y a en outre adéquation entre la vertu morale de ce dirigeant et sa compétence : c'est parce qu'il est le plus compétent qu'il en retire une forme d'autorité.

Double rupture de paradigme avec les Modernes : 1) l'autorité se base désormais sur une conception égalitariste démocratique (Tocqueville). Cette fois, la compé-

tence n'est plus un critère. 2) Là où les Anciens privilégiaient l'exemplarité, le continuum des vertus, les Modernes s'attachent plutôt à la question de la fin et des moyens, et à leur possible dissociation pour raison d'efficacité politique ; ce que nous résumerions actuellement par le terme de « *realpolitik* » et que Machiavel décrivait par ces mots : « *Mieux que la vertu, l'apparence de la vertu.* » Autrement dit, celui qui a autorité peut se donner le droit de sortir de l'état de droit. La prérogative du leader est précisément d'instaurer un état d'exception.



© Depicphotos

Aujourd'hui, l'exercice de l'autorité est le produit de ces deux approches : l'autorité n'est plus strictement liée à la compétence et l'exemplarité, et tend plutôt à l'égalitarisme. La famille n'échappe pas à cette évolution, comme en témoigne la mutation que traverse la hiérarchie parents/enfants. Désormais, les enfants peuvent demander des comptes : vient en effet un âge (vers 7 ans) où ils exigent, par exemple, une cohérence entre le dire et le faire du côté des parents.

La responsabilité

Pour Hans Jonas, grand théoricien du sujet, même si l'archétype de la responsabilité renvoie à celle des parents envers les enfants, l'éthique de la responsabilité se doit d'être politique, et notamment collective. La seule éthique individuelle ne peut remplacer l'éthique collective portée par des politiques publiques, par exemple. Autrement, il se joue toujours une dialectique entre éthique individuelle et éthique collective, mais certains enjeux demandent par nature à être portés par la collectivité.



© D.R.

L'automobile, l'autorité du père et celle de la loi

La voiture est définie comme un lieu privé circulant dans l'espace public ; mais c'est aussi un lieu où l'autorité du père est confrontée à l'autorité de la loi. Le télescopage entre les deux est finement observé par les enfants, qui se font un malin plaisir à aller chercher la loi en renfort pour se construire peu à peu face à leurs parents. L'autorité négociée, évoquée par Jean-Pascal Assailly, en est un bon exemple. La négociation ne vient pas affaiblir l'autorité, mais, au contraire, l'alimenter, la covalider. Cette discussion autour de l'implicite des comportements, des transmissions inconscientes permet une intégration progressive des normes, à l'image de ce qui se produit en matière d'éducation. La norme est intériorisée peu à peu, pour ne pas être simplement vécue comme une contrainte, mais comme une condition d'un vivre-ensemble. En voiture, ce glissement d'une notion à l'autre se fait grâce à l'échange avec les parents.

L'automobile, le cocon, la propriété

Version idyllique de la voiture : des gens heureux, sur une route... vide. La vérité de l'automobile n'a pas grand-chose à voir avec cette image fabriquée par les publicitaires. La voiture, c'est l'enfer, les autres, l'incivilité, le stress, l'obligation de vigilance et de performance (qui nous fait « profiter » d'un embouteillage pour envoyer des textos), les injonctions contradictoires (« je suis déjà en retard au moment où je prends le volant » alors que « je dois faire un détour pour déposer mon enfant à l'école avant d'arriver au travail où un rendez-vous important m'attend »)...

Très vite, la voiture devient un univers névrotique, en cela très révélateur de nos pulsions : c'est un lieu d'agressivité, alors qu'elle est présentée comme un cocon ; un espace où le plaisir de la conduite est mis à mal par le déplaisir du stress, du trafic. Nous aurions tout à gagner à revisiter notre vision de la voiture, pour cesser de la voir comme un objet de transfert et porter sur elle un regard distancié, centré sur l'usage. On peut imaginer que, dans un avenir proche, tout sera automatisé à son bord ; il n'y aura plus les mêmes comportements, le même investissement ni les mêmes enjeux éducatifs puisque beaucoup sera délégué à la machine. Plus la voiture est réduite à une fonction d'outil, plus l'individu peut se désaisir de sa conduite pulsionnelle et adopter un rapport plus pragmatique, distancié, ou en faire un lieu dévolu à la détente ou au travail (en cas de conduite automatisée).

L'usage de l'automobile

Nous dirigeons-nous vers un monde qui privilégiera l'usage (le fait de pouvoir se servir d'un bien) et non la nature (le fait de s'approprier ce bien) ? Nous observons actuellement des changements sur la notion de propriété, négligée au profit de la notion d'usage et, en particulier, d'usage partagé : quantité d'individus se sentent mieux non pas parce qu'ils possèdent un objet, mais parce qu'ils le partagent, le recyclent, l'échangent et articulent l'idée de consommation à toute une nouvelle série d'expériences sociales et existentielles.

UN DÉFI POUR LES FUTURES GÉNÉRATIONS

La responsabilité des parents au volant est très lourde, car l'exemplarité est constante. Mais elle est porteuse d'espérance, car elle est la source d'un progrès collectif, pour ainsi dire « par contagion » et, d'une certaine façon, notre contribution à un monde meilleur pour les générations futures.



© DR

Pierre Coppey

Président de la Fondation Vinci Autoroutes.

Difficile tâche que celle de donner le mot de la fin de ce colloque nourri d'interventions et de débats d'une grande richesse. Je tiens à remercier les équipes de la FNEPE et celles de la Fondation VINCI Autoroutes, qui ont eu l'idée d'interroger ce sujet ô combien essentiel de la parentalité au volant. Il est très encourageant de voir l'intérêt que cette thématique a suscité auprès des acteurs de la sécurité routière, du monde de l'éducation, et des médias. Je remercie également l'Unesco de nous avoir accueillis ; sa devise – « *Les guerres prenant naissance dans l'esprit des hommes, c'est dans l'esprit des hommes que doivent être élevées les défenses de la paix* » – résonne particulièrement avec nos préoccupations. Car la lutte contre l'insécurité routière est fondamentalement une mission de paix. Rappelons-nous que plus d'un million de personnes sont tuées chaque année sur les routes. Il s'agit donc bien d'une mission de pacification que tous, États et citoyens, nous devons mener pour éteindre cette violence insupportable. Ce préambule posé, il était essentiel, pour déployer les enjeux du sujet ambitieux que nous voulions aborder, de le faire dans une perspective pluridisciplinaire : en écoutant les voix de la philosophie et de la psychanalyse, de la psychiatrie et de la psychologie, du droit, de la sociologie, et

même de la psychomotricité. Il était essentiel aussi de croiser ces voix avec celles des acteurs mobilisés pour faire reculer l'insécurité routière : la Délégation à la sécurité et la circulation routières, la Fondation VINCI Autoroutes et le combat mené par Patrick Chesnais au sein de l'association Ferdinand, avec laquelle nous travaillons depuis plusieurs années. Nous avons créé ensemble le site *Roulons-autrement.com*, qui donne accès à l'ensemble des films de sensibilisation. Nous avons aussi produit des films qui ont touché un large public : *Ivresse*, réalisé par Guillaume Canet, et *Le Bon Vivant*, réalisé par Éric Toledano et Olivier Nakache. Il y aura bientôt un nouveau film sur le thème de la somnolence au volant.

J'évoque l'association Ferdinand car je la connais bien, mais il faudrait saluer le travail de l'ensemble des associations qui œuvrent sur le terrain de la prévention et de l'aide aux victimes de la route. Connues ou non du grand public, elles jouent un rôle irremplaçable dans la vie civique et le débat public.

« Avoir des enfants »... ou « être avec des enfants » ?

Je voudrais partager avec vous quelques idées que je retiens de cette journée, qui croisent certaines convictions – dont quelques-unes sont personnelles –

concernant la parentalité au volant. Mais pour aborder cette question, comment faire autrement que de s'inspirer de sa propre expérience, à la fois singulière ET universelle ?

Nous sommes nombreux à connaître le bonheur – et les difficultés, ne le cachons pas – d'« être parents ». Ce qui veut dire « avoir des enfants ». Ou plutôt, si l'on y songe bien – car l'emploi de l'auxiliaire « avoir » me semble relativement inapproprié dans cette expression – « être avec des enfants ».

C'est justement l'un des principaux intérêts de la double étude menée par la Fondation VINCI Autoroutes, de creuser le sens de cet « être avec » qui fait l'essence même de la parentalité. Quelle forme prend ce lien entre parents et enfants ? « Être avec » ses enfants, c'est être à leurs côtés, avoir souci et soin d'eux, tout au long de la vie, les épauler, former avec eux cette cellule familiale qui tout à la fois rassemble, soude, et qui a pour finalité de produire de l'autonomie, du libre arbitre, du sens critique, bref des individus libres, capables d'initiative.

« Être avec » ses enfants, c'est aussi nouer avec eux un juste rapport à la règle, à la loi, que les parents incarnent, mais qui, en même temps, les dépasse. C'est donc leur apprendre à « être ensemble », à être avec les autres, à se conduire dans un collectif plus vaste que la famille, qui s'appelle la société, où ils rencontrent chaque jour autrui, notamment sur la route.

« Être avec » ses enfants, c'est enfin être pour eux une présence non pas immobile, mais active, qui les aide à être en mouvement sur le chemin de la vie : c'est constamment éveiller leur curiosité, leur apprendre, leur transmettre ce que l'on sait et que l'on a soi-même appris un

jour, notamment de ses propres parents. « Avoir soin », « avoir autorité » et « transmettre », cela résume assez bien, je crois, ce qu'« éduquer » veut dire, ce que signifie « être parent ».

Or, tous ces niveaux du processus d'éducation s'expriment lorsque parents et enfants prennent ensemble la route.

La voiture, un huis clos sans dérobadé possible

Ce qu'exprime le concept de parentalité au volant, c'est qu'« être avec ses enfants en voiture », c'est être confronté à l'exigence de les éduquer, pas seulement au sens de l'éducation explicite, mais aussi au sens de l'apprentissage implicite, qui se fait « malgré nous », pourrait-on dire. Car la particularité de ce huis clos familial qu'est la voiture, c'est qu'il ne permet aucune dérobadé. Impossible de se soustraire à l'exigence d'éducation, car nous conduisons sous le regard – très observateur – de nos enfants, passagers et témoins. L'étude de la Fondation le montre bien : nos enfants voient tout, et en tout cas bien plus que ce que nous imaginons lorsque s'installe la routine de la conduite solitaire... De ce point de vue, les meilleures intentions et les beaux discours ne suffisent pas : ce sont les gestes qui comptent, ce que nous faisons, ce que nous montrons, plus encore que ce que nous disons. Cette éducation qui montre, c'est le sens même de l'exemplarité. De ce point de vue, une série de faits m'a particulièrement frappé dans l'étude sur les comportements au volant des parents.

Si l'on s'intéresse au panorama générationnel dressé par les jeunes conducteurs, il semblerait que, hier comme aujourd'hui, le respect des usagers de la route les plus vulnérables ne soit pas généralisé, loin de

**« PLUS D'UN
MILLION DE
PERSONNES SONT
TUÉES CHAQUE
ANNÉE SUR LES
ROUTES. IL S'AGIT
DONC BIEN D'UNE
MISSION DE
PACIFICATION QUE
TOUS, ÉTATS ET
CITOYENS, NOUS
DEVONS MENER
POUR ÉTEINDRE
CETTE VIOLENCE
INSUPPORTABLE. »**



« ÊTRE EXEMPLAIRE AU VOLANT, C'EST-À-DIRE BIEN CONDUIRE ET BIEN SE CONDUIRE, N'EST PAS SIMPLEMENT UN ACTE POUR SOI, DICTÉ PAR UN INTÉRÊT BIEN COMPRIS – ET PRAGMATIQUE –, PAR EXEMPLE DE CONSERVER TOUS SES POINTS SUR SON PERMIS DE CONDUIRE. »

➤ là. Ils sont 50 %, soit exactement un conducteur sur deux, à ne pas s'arrêter pour laisser passer les piétons. Et la proportion est exactement la même lorsqu'ils évoquent la conduite de leurs parents. L'expérience empirique que nous pouvons faire chaque jour de la cohabitation entre les automobilistes et les piétons – ou a fortiori les cyclistes et cyclomotoristes – confirme bien ce chiffre d'une triste banalité. Si l'on s'intéresse ensuite à l'éducation à la sécurité routière que les enfants disent avoir reçue de leurs parents, on voit que si les recommandations concernant les grands facteurs de risque bien identifiés (alcool au volant, port de la ceinture) sont heureusement largement délivrées par les parents, il n'en va pas de même en ce qui concerne l'éducation au « savoir-être », hélas beaucoup plus négligée. Un jeune conducteur sur deux n'a que peu, voire pas du tout été sensibilisé par ses parents à la vulnérabilité de certains usagers de la route... Dans ces conditions, il est peu surprenant de voir que cette sensibilisation aux usagers les plus vulnérables n'est pas non plus une priorité pour les jeunes conducteurs lorsqu'ils évoquent l'éducation à la sécurité routière qu'ils voudront à leur tour donner à leurs propres enfants (seulement 20 % la considèrent comme une sensibilisation prioritaire, contre 80 %, par exemple, en ce qui concerne l'alcool au volant).

Une source d'espoir, l'apprentissage implicite

Ceci étant posé, est-ce à dire qu'il faille désespérer des progrès du respect d'autrui d'une génération à l'autre ? Pas nécessairement, heureusement. Car ce que montre l'étude, c'est aussi qu'il y a une source

d'espoir ; et elle est à chercher du côté de l'éducation non-verbale, de l'apprentissage implicite : si trois quarts des jeunes (72 %) dont les parents ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons reproduisent à leur tour ce comportement, à l'inverse, ils sont exactement la même proportion (72 %) à leur céder le passage lorsque leurs parents se montrent respectueux des piétons.

Ces comportements parfaitement homothétiques, mais en miroir inversé suivant que l'on adopte un comportement respectueux ou irrespectueux d'autrui devant ses enfants, montrent assez bien, me semble-t-il, la force de la transmission et donc la puissance de transformation des comportements à l'œuvre dans chaque attitude de conduite.

De ce point de vue, la responsabilité des parents est très lourde, car l'exigence d'exemplarité est constante. En même temps, cette responsabilité est aussi très enthousiasmante et porteuse de beaucoup d'espoir : être exemplaire au volant, c'est-à-dire bien conduire et bien se conduire, n'est pas simplement un acte pour soi, dicté par un intérêt bien compris – et pragmatique –, par exemple de conserver tous ses points sur son permis de conduire. C'est la source d'un progrès collectif, pour ainsi dire « par contagion », et d'une certaine façon notre contribution à un monde meilleur pour les générations futures. Être parent au volant, c'est donc avoir le devoir – parce qu'on en a le pouvoir – de contribuer chaque jour à la construction des futurs conducteurs responsables. C'est un beau défi, une belle exigence pour chaque parent, je crois, dans un pays où 3 616 personnes ont encore perdu la vie l'an dernier sur la route. ■



La Fédération nationale des Écoles des parents et des éducateurs (FNEPE) est une association loi 1901 reconnue d'utilité publique, qui coordonne un réseau d'associations, les Écoles des parents et des éducateurs (EPE), au service de parents, des jeunes, des familles et des professionnels, ce qui fait d'elle un acteur majeur du domaine de l'éducation et de la famille.
www.ecoledesparents.org

La Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable
Créée en février 2011, la Fondation d'entreprise VINCI Autoroutes pour une conduite responsable est à la fois un laboratoire, un observatoire et un outil d'information dédié à la lutte contre l'insécurité routière. Elle a pour but de contribuer à faire évoluer les comportements sur la route et à aider les conducteurs à être les acteurs de leur propre sécurité. Parmi ses actions : mener des campagnes d'information pour sensibiliser aux risques routiers ; financer des recherches scientifiques innovantes dans certains champs des conduites à risques encore insuffisamment explorés ou mal identifiés par les usagers de la route ; enfin, soutenir des initiatives associatives et citoyennes en faveur d'une conduite responsable.
Ses sites : fondation.vinci-autoroutes.com et roulons-autrement.com
Twitter : @FondationVA et @RoulonsA

Coordination : FNEPE / Anne Lamy et Anne Lanchon. Secrétariat de rédaction : Mahalia Rouilly. Maquette : Carsten Balle Nielsen. Illustrations : F. Mosca.