



# Étude sur le débridage des cyclomoteurs FFSA



*Fédération  
Française  
des Sociétés  
d'Assurances*



MOTEUR DE SOLUTIONS



# Contexte (1/2)



- Pour être conforme au code de la route, le cyclomoteur doit respecter plusieurs critères :
  - Le bon fonctionnement :
    - des phares
    - des clignotants
    - du feu STOP
    - du compteur
  - La conformité de certains éléments :
    - N° d'identification moteur
    - N° de cadre
    - les rétroviseurs
    - des clignotants visibles



## Contexte (2/2)



- Le débridage est l'opération qui consiste à désactiver les mécanismes de limitation de puissance et/ou de vitesse du cyclomoteur ou à en modifier les caractéristiques.
- Ces mécanismes étant divers, les méthodes de débridage varient selon le modèle de cyclomoteur.
- Dans notre enquête, le débridage a été détecté par les éléments suivants :
  - L'échappement (modifié ou remplacé)
  - Le filtre à air
  - Le carburateur (optimisé ou changé)
  - Le rapport de transmission
  - Modification de la cylindrée



# Les chiffres nationaux



MOTEUR DE SOLUTIONS

- ◆ Sur l'ensemble des cyclomoteurs expertisés (2018 dossiers), nous avons :
  - ◆ **46.3%** des véhicules débridés
  - ◆ **37.7%** des véhicules ayant un élément important ne fonctionnant pas
  - ◆ **28.8%** de non-conformité au code de la route.
- ◆ **Globalement : 65.2%** ne sont pas conformes sur au moins un des points ci-dessus.



## Le débridage → conducteur blessé ?



- Existe-t-il un lien entre le débridage et les dommages corporels ?
  - **17.6%** des cyclomoteurs débridés ont un conducteur blessé
  - **13.3%** pour les présumés non débridés.
- Le taux de présence de dommages corporels augmente de plus de 30% avec le débridage.



## Le fonctionnement des éléments importants



MOTEUR DE SOLUTIONS

- ◆ Parmi les cyclomoteurs ayant au moins un élément défaillant (37.7% du total) :
  - ◆ **70.8%** : les clignotants
  - ◆ **68.6%** : Le compteur
  - ◆ **53.1%** : le feu STOP
  - ◆ **48.7%** : le phare



## Le fonctionnement des éléments importants → conducteur blessé ?



MOTEUR DE SOLUTIONS

- Quel est la corrélation entre ces éléments et la présence de dommages corporels ?
  - **19.3%** des cyclomoteurs avec au moins un élément défaillant ont un conducteur blessé
  - **12.2%** seulement ceux-ci fonctionnent correctement.
- Le taux de présence de dommages corporels augmente de près de 60% avec le mauvais fonctionnement d'un élément clé du véhicule.



## Conformité au code de la route



MOTEUR DE SOLUTIONS

- ❖ Parmi les cyclomoteurs ayant au moins un élément non-conforme au code de la route (28.8% du total) :
  - ❖ **65.5%** : les clignotants
  - ❖ **70.8%** : Les rétroviseurs
  - ❖ **44.2%** : le n° du cadre
  - ❖ **38.2%** : le n° d'identification moteur



## Conformité au code de la route → conducteur blessé ?



- ◆ Quel est le lien entre la conformité au code de la route et les dommages corporels ?
  - ◆ **18.4%** des cyclomoteurs non-conformes au code de la route ont un conducteur blessé
  - ◆ **13.4%** pour ceux conformes.
- ◆ Le taux de présence de dommages corporels augmente de près de 37% avec la non-conformité du véhicule.



## Synthèse



MOTEUR DE SOLUTIONS

- **65%** des cyclomoteurs ne sont pas conformes sur au moins un des points contrôlés (débridage et/ou éléments de sécurité).
- Le débridage concerne environ 50% des cyclomoteurs, avec une prépondérance des cyclos à vitesses (27% des cyclos sinistrés)
- Il existe une forte corrélation entre l'âge et le taux de débridage → ce dernier tendrait à diminuer sur les véhicules récents.
- De même, il existe une corrélation forte entre l'état général et le taux de débridage.
- La défaillance d'un des éléments clés (clignotants, compteur, feu STOP, phare) est plus fortement corrélée avec la présence de dommages corporels que le débridage.
- La défaillance de ces éléments clés est plus forte en milieu urbain.

# CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT D'ÉTUDE QUALITATIVE SUR LA PRISE DE RISQUE DES 14/16 ANS

**Fédération Française des Sociétés d'Assurance**



*Fédération  
Française  
des Sociétés  
d'Assurances*

2007

# RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

## I/ EN AMONT

- **DES INTERVIEWS DE FORMATEURS D'AUTO-ÉCOLE, DISPENSANT LA FORMATION PRATIQUE DU BREVET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (BSR) ET LA PARTIE THÉORIQUE DE L'ASSR**
- **DES INTERVIEWS D'EXPERTS SPÉCIALISÉS ET DES LECTURES D'OUVRAGES SUR LES COMPORTEMENTS ET LA PSYCHOLOGIE DES ADOLESCENTS, LES CONDUITES À RISQUES**
  - ✓ **Daniel Marcelli**, chef du service de psychiatrie infanto-juvénile du CHU de Poitiers, professeur de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent, il est l'auteur de nombreux ouvrages
  - ✓ **David Le Breton**, professeur à l'université Marc-Bloch de Strasbourg, il est l'auteur de nombreux essais d'anthropologie.
  - ✓ **Philippe Jeammet**, psychanalyste, professeur de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent à l'université de Paris VI, Chef du service de psychiatrie des adolescents et des jeunes adultes à l'institut Mutualiste Montsouris-Jourdan (Paris)
  - ✓ **Claudine Pérez-Diaz**, chercheur CNRS au Centre de recherche Psychotropes, Santé mentale, et sociologue, travaille notamment sur les conduites à risques

# RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

## II/ ÉTUDE QUALITATIVE

- 3 GROUPES DE 6/7 GARÇONS DE 16/17 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 1 TRIADE DE GARÇONS DE 16/17 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 1 GROUPE DE GARÇONS DE 14 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 2 TRIADES DE GARÇONS DE 14 ANS NON POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 1 GROUPE DE 6 FILLES DE 16/17 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 2 TRIADES DE FILLES DE 16/17 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS
- 6 MONOGRAPHIES AUPRÈS DE FAMILLES DE FILLES ET GARÇONS DE 14 ET 16 ANS POSSESSEURS DE SCOOTERS

→ SOIT 48 JEUNES INTERROGÉS

- ✓ Résidant à Aubagne et environs, à Mézidon et environs (zone rurale du Calvados) et en région parisienne - petite et grande couronne -
- ✓ Appartenant à différents types de CSP (moyennes/moins - moyennes - moyennes plus)
- ✓ Issus de différentes structures familiales : familles monoparentales, classiques et recomposées
- ✓ Scolarisés en filière générale pour certains et en filière professionnelle pour d'autres

# 1. L'ANALYSE DU CONTEXTE

## 1.1. L'adolescence aujourd'hui

### Le sentiment d'invulnérabilité

- Les adolescents recherchent en permanence leurs limites
  - L'audace associée à la fierté de l'accomplissement
    - “ En juin, au collège, une fille est passée d'une fenêtre à une autre, au 3ème étage, j'ai fait pareil pour faire le beau, je me suis posé un défi vis-à-vis de moi-même mais j'ai eu peur et je me suis fais attraper par le prof!
  - Le dépassement de la peur apporte deux récompenses : l'autosatisfaction et le regard admiratif de l'autre (souvent les amis, le groupe...)
- Mais le sentiment d'immortalité, inhérent à l'idéologie dominante et à l'évolution psychique de l'adolescence, amène une gestion parfois délicate des limites
  - Peu/pas de confrontations directes avec la maladie, la mort...
  - Le sentiment que tout est possible : on a la vie devant soi, renforcé par le virtuel (vies multiples des jeux vidéo...)
  - Sentiment de réversibilité (tout peut se réparer)

## 1.1. L'adolescence aujourd'hui

NOTA sur le sentiment d'invulnérabilité  
(dire d'expert)

- Pour les adolescents en difficulté (en manque de structuration psychologique), il s'agira de repousser en permanence leurs limites pour un jour les rencontrer
- Afin de vérifier si la "bonne étoile" est présente et efficace
    - Un système qui s'auto alimente d'exploits réussis en exploits réussis...
    - Une banalisation du risque jusqu'à l'accident... dont la responsabilité incombera plus à l'autre qu'à soi
  - La prise de conscience des conséquences de ses actes apparaît plutôt vers 16 ans
    - Mais plus l'état psychologique de l'adolescent est fragile, moins le cadrage des parents est fort, plus la prise de risques sans conscience du danger est grande, même à 16 ans



La prise de risque est une caractéristique essentielle des comportements adolescents  
car elle leur permet de grandir... à condition d'être cadrée

## 1.2. L'environnement de l'adolescent

### La nécessité toujours reconnue d'un cadre

- La majorité des interviewés s'accordent pour juger indispensable l'encadrement familial, avec notamment la présence de règles et de limites
- **Le jeune reconnaît un nécessaire cadrage de la part des parents, et ce à n'importe quel âge**
- Même si les interdits parentaux et les limites les frustrent et les irritent
  - Et même s'ils n'ont pas été cadrés personnellement
  - Les déviances des jeunes sont aussi des manières de se confronter à un cadrage nécessaire, voire de souhaiter un lien avec les parents
  - Les comportements limites sont aussi là pour susciter l'intérêt des parents, et leur affection
- “ *Mes parents savent bien que mon scooter est débridé, ça s'entend mais ils ne disent rien, pourtant j'aimerais...*”
- **C'est pourquoi le laxisme parental est souvent jugé sévèrement : un signe d'indifférence ou d'égoïsme de la part des adultes**
- Chez des jeunes de banlieues : quand le jeune “part en vrille”, il met violemment en cause la responsabilité de ses parents
  - “ *Il y a des jeunes de 12 ans qui font plein de conneries, ils prennent des stupéfiants, ils les vendent (... moi je vois que leurs parents leur laissent trop de liberté. Les éducateurs des centres de loisirs les encadrent, les parents non. Ces jeunes font moins de conneries qu'avant quand ils sont encadrés*”
  - En conséquence, les adolescents plus âgés, qui ont “bricolé” eux-mêmes un semblant de cadrage dénie toute tentative d'intervention des parents à leur égard (vengeance implicite ?)
  - “ *Mon père ne s'est jamais occupé de moi, il n'a rien à me dire... Ma mère, elle n'ose plus rien me dire*”

## 1.2. L'environnement de l'adolescent

### Le rapport de confiance dans l'autonomie des jeunes

- La plupart d'entre eux savent que leur autonomie est basée sur la confiance qu'ils ont nouée avec leurs parents
  - Un contrat de confiance peut s'instaurer
    - Tout le monde sait que plus il y a confiance réciproque, plus il y a de liberté pour le jeune
    - Pour certains (plus les filles et les ± 14 ans), la stratégie d'autonomisation passe par le respect strict des règles énoncées par les parents
    - Pour pouvoir sortir : ne pas déborder, rentrer à l'heure convenue, rester dormir chez les amis plutôt que de rentrer très tard...
      - “ L'autonomie passe par la confiance, une fois que les parents font confiance à l'enfant, il peut faire ce qu'il veut par lui-même, le seul truc quand je vais quelque part je dis où : la confiance il faut l'entretenir
      - “ J'ai pas envie d'être privée d'un truc, faut mesurer les retombées, autant y aller doucement
      - Dans des familles monoparentales, un sentiment de responsabilité supplémentaire : ne pas rajouter du stress à l'ensemble de la famille
        - “ Ma mère a suffisamment d'angoisse, je ne vais pas jouer au plus malin
    - Pour les garçons plus âgés, la confiance passe minimalement par le fait de dire où ils sont (peu importe l'heure de rentrée)
  - Dans des cas plus rares et “limites”, les jeunes ne respectent pas la parole donnée (tant la leur que celle des parents)
    - “ Je leur dis ce que je veux, je dis que je suis à un endroit et je suis ailleurs

## **2. LES PERCEPTIONS ET USAGES DU SCOOTER**

## 2.1. La symbolique du scooter

**Le symbole de l'adolescence (vs le vélo de l'enfance et la voiture de l'âge adulte)**

- **Le compagnon de leur émancipation, de leur liberté, de leur autonomisation**
    - **Permet de ne pas dépendre des autres, d'être plus indépendant et de vivre sa vie sans donner trop de justifications**
      - **Permet des déplacements plus tardifs (pas forcément plus lointains), après l'arrêt des transports en commun et sans déranger les parents**
        - “ *Avant j'attendais pendant des heures que mes parents viennent me chercher, maintenant c'est fini* ”
        - “ *J'ai un scooter pour ne plus avoir mes parents derrière moi* ”
        - “ *T'es tout seul, sur ton engin, tu roules, tu vas où t'as envie d'aller, si t'as envie de faire quelque chose, t'y vas* ”
  - **Le regard des parents change : ils reconnaissent que l'enfant est apte à conduire le scooter, sort plus tard**
    - “ *Ils nous voient plus adultes, rien que quand on ferme la porte de la maison quand il est tard, ça leur fait un truc, ils se disent « ça y est il a grandi »* ”
- **Or, la prise d'autonomie est toujours liée à la transgression**
- **Transgression dans le sens où l'enfant sort du cocon familial, ose vivre par lui-même et s'affirme face à l'ordre “naturel” du foyer parental**
  - **L'enjeu pour le jeune (et pour ses parents) est alors de gérer cette prise d'autonomie, associée ici à un instrument potentiellement dangereux**

**Le scooter est un marqueur fort de la vie adolescente et se charge ainsi des valeurs et des expériences de cette période de vie**

## 2.1. La symbolique du scooter

### Le symbole de puissance (sexuelle)

- Un symbole de puissance sexuelle (phallique)
  - **Évident pour les garçons**
    - D'où les défis entre garçons (qui est le plus puissant, le plus habile ?...)
    - Mais aussi probablement pour certaines filles, en quête de puissance
  - Une puissance souvent assez mal gérée (c'est pourquoi beaucoup de garçons roulent toujours à fond)... Pour ressentir des émotions fortes, se décharger de tension
  - Cependant, comme pour la sexualité, la maîtrise du scooter doit apprendre à reconnaître la présence de l'autre (cf. sortir d'un enfermement d'une sexualité auto-centrée)
  
- Un "étalon" que l'on dresse (physiquement et techniquement)
  - Un apprentissage de manipulation nécessaire (pour faire des roues...)
  - Le transfert de virilité sur une "bête" à dompter
    - " Mon scooter c'est comme un athlète, musclé et rapide, il va vite comme un guépard...
  - Cette puissance permet fantasmatiquement de vivre plus pleinement la liberté individuelle de se mouvoir
    - " Je suis libre, content, je peux aller où je veux, je peux aller vite

Une extension de soi pour les garçons

Une puissance à maîtriser nécessairement

## 2.1. La symbolique du scooter

### D'autres symboliques moins consensuelles et moins univoques

- L'instrument de la compétition et des exploits
  - La nécessaire initiation aux codes du groupe
  - Les prouesses qui se racontent et se partagent
  - Les joutes que l'on transpose (courses, figures acrobatiques...)
    - À ce titre les filles critiquent ces pratiques immatures et stériles à leurs yeux
  
- L'objet technique que l'on bricole
  - La possibilité de bidouiller un engin en fonction de ses goûts
  - La possibilité de le doper
  - La possibilité de le faire durer dans le temps (réparation)
  
- Une extension de soi
  - **Le scooter est parfois aussi abordé sur un mode fusionnel**
    - Prendre le scooter pour tous les déplacements, même très courts
      - “ Même pour faire 30 mètres, je prends mon scooter... Je fait tout avec
    - Ne pas pouvoir s'en passer

Une appropriation par l'instrumentalisation, rassurante et valorisante

## 2.2. La prise de risque par l'adolescent

### Les discours spontanés des jeunes sur la prise de risque en scooter

- Une tendance généralisée à reporter sur les autres les risques potentiels et vécus
- Les jeunes possesseurs ne se perçoivent jamais comme les principaux responsables du risque
  - Les non possesseurs de scooter jugent responsables les possesseurs
    - “ Je connais des copains pas très prudents, ils n'ont pas de casques, j'ai peur pour eux, ils ont un an de plus que moi, ma mobylette je mettrais un casque si j'en avais (NP 14 ans)
  - Les conducteurs confirmés jugent responsables les débutants
    - “ Les jeunes tout nouveaux, ils ne maîtrisent rien, ils se prennent pour les rois de la route
  - Les jeunes jugent responsables les adultes en voiture : les automobilistes ne les voient pas, ou sont franchement malveillants
    - “ Le danger c'est plus les voitures, elles ne voient même pas les scooters... Une fois il y en a une qui m'a serré sur le trottoir, je suis sûr qu'elle l'a fait exprès... Quand je suis sur mon scooter, les automobilistes n'ont rien à foutre de moi... Les voitures pensent qu'ils sont supérieurs, ils nous ignorent, ils doublent sans faire attention à nous
- Une tendance très générale à banaliser le débridage et à l'évacuer d'emblée de la prise de risque
- Le débridage est perçu comme un facteur de sécurité
    - Pouvoir s'intégrer dans la circulation
    - Avoir une réserve de puissance au cas-où
  - A contrario, le scooter kité (et non plus débridé) est perçu comme favorisant clairement les risques
    - “ Le scooter n'est pas conçu pour aller à 110 km/h

Une tendance spontanée forte à se dédouaner  
Les parents confortent cette posture de déresponsabilisation personnelle

## 2.3. La prise de risque par l'adolescent : l'âge

### Tableau récapitulatif sur la prise de risque déclarée selon l'âge

	Les 14 ans	Les 16 ans
Ce qui limite les risques	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Davantage de peur (du trafic, de s'imposer sur la route)</li> <li>→ Il sont sous le contrôle des grands et des parents</li> <li>→ Moins d'excitation collective</li> <li>→ Mode de vie moins exposé (alcool, sorties...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Plus sûrs d'eux, davantage de maîtrise</li> <li>→ Peuvent prendre leur place sur la route (ne pas se faire « coincer » par les voitures) <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Ils ont une personnalité plus affirmée</li> <li>➢ Ils ont plus d'expérience</li> </ul> </li> <li>→ Crainte de devoir payer les réparations si accident...</li> </ul>
Ce qui augmente les risques	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Moins de maîtrise de l'engin</li> <li>→ Certains veulent imiter les plus âgés</li> <li>→ Moins matures, moins conscients des dangers <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Ne perçoivent pas toujours les conséquences de leur conduite</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Mode de vie plus exposé</li> <li>→ Moins peur, sont plus sûrs d'eux (trop sûrs?) : poussent les limites parce qu'ils maîtrisent mieux l'engin <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Courses, roues arrière</li> <li>➢ Roulent plus vite</li> </ul> </li> <li>→ Sont moins sensibles au contrôle (des parents, des adultes)</li> </ul>

## 2.4. La prise de risque par l'adolescent : l'expérience de conduite

### L'expérience de la conduite

- À noter que le temps d'apprentissage informel du scooter est toujours perçu comme assez court
  - Une semaine à 15 jours suffit selon eux pour maîtriser basiquement l'accélération, le freinage et les changements de direction
  - La gestion du scooter dans les situations d'urgence demande plus de temps (2 à 3 mois)
  
- L'expérience précoce de la conduite (avec des plus âgés) est souvent perçue comme un facteur diminuant la prise de risque
  - **Maîtrise de la vitesse (accélération et freinage)**
    - “ J'ai testé sur terrain glissant pour savoir comment c'était, quand j'ai manié les freins, les pneus glissaient, j'ai arrêté
    - “ Pour avoir la bonne stabilité, je n'arrivais pas bien à réguler la vitesse, ça vient avec l'expérience
  - **Gestion des virages**
  - **Expertise de la route, du trafic**
    - “ À 14 ans je n'étais pas sûre de moi, je roulais très doucement, presque trop, ça peut être aussi dangereux, je me sentais un peu fébrile. Aujourd'hui sur mon scooter, je me sens bien, plus à l'aise, je sais quels sont mes droits par rapport aux automobilistes.

L'expérience de l'engin est perçue comme un facteur de sécurité plus pertinent que l'âge

## 2.5. Prises de risque : les dires d'experts.... (Daniel Marcelli, David Le Breton)

- L'adolescence est le lieu de la « prise de risque », associée ou pas au danger et sa perception
  - Le risque comme une « action » sur le monde, enrichissant l'image positive de soi si elle est réussie
  - L'absence de prise de risque (le trop sécuritaire) peut entraîner la transgression, ou renforcer la fragilisation, le flou interne de l'adolescent
  
- La perception et la prise du risque est corrélée à celle de la recherche des limites
  - Chercher ses limites, c'est se dépasser mais aussi se mettre en danger
  - Mais la perception du danger est inégalement répartie
  
- La prise de risque est indissociable de la recherche de sensation (jouissance, plaisir)
  - Plus forte à l'adolescence... potentiellement dangereuse quand elle est reliée à la « toute-puissance »
  
- Quand un adolescent « va bien » (cadrages internes pré-requis)..
  - La prise de risques (excitation, affirmation...) se fait dans un contexte où il évite de se mettre en danger
    - Terrain vague, campagne, tout en s'équipant pour éviter de se blesser...
    - L'accident lui sert de leçon, il en tire des conséquences : il a le sentiment de sa vulnérabilité et du danger potentiel
  
- Plus un adolescent « va mal », plus il est « à risque » >...
  - Plus il prend des risques sans prendre de précaution pour lui
    - Conduite sur routes à circulation, dans lieux inappropriés
    - S'il a un accident, il pense que ce n'est pas de sa faute... Et il recommencera pour vérifier sa « bonne étoile »
  
- La circulation routière est le lieu même de la prise de risque... dans un contexte collectif
  - Où l'individu doit abandonner sa posture de « toute-puissance » pour laisser sa place aux autres
  - OR : notre société est basée sur la prégnance de l'individu sur le collectif,
  
- La prise de risque et la perception du danger demande la nécessaire intégration / internalisation de la place de l'autre

### **3. LE RAPPORT A LA FORMATION ET A L'ENCADREMENT**

## 3.1. Les perceptions de la formation

### Des avis très critiques sur les formations dispensées

- L'ASSR est jugé trop théorique et donc peu utile pour la conduite
- Les jeunes la jugent à la fois très déconnectée de la réalité de la route et trop facile à obtenir
    - “ C'est des trucs généraux, pas basés sur le scooter, c'est des trucs qu'on savait déjà
    - “ On n'a eu aucune préparation, on l'a passé vite fait, on échangeait la feuille pour corriger avec notre voisin
    - “ En plus les questions ne concernent pas les cyclos mais les voitures
  - De leur côté, les moniteurs d'auto-école indiquent que l'ASSR est abordée de manière essentiellement scolaire et n'est pas transposée dans le réel
    - “ Les élèves apprennent l'ASSR comme s'il s'agissait d'un cours de maths et ils sont incapables de mettre en pratique leur connaissances quand ils sont sur le scooter...
    - “ Ils savent ce que signifie le panneau stop mais c'est théorique, ils ne respectent pas ce panneau quand il y en a un
    - “ L'ASSR ne vaut rien, on est obligés de reprendre tout le code à zéro
  - À noter que certains jeunes font une confusion entre ASSR et BSR
    - Ils pensent avoir le BSR alors qu'ils n'ont que l'ASSR
    - Ou ils estiment que le BSR est aussi peu intéressant et vide de sens que l'ASSR



## 3.1. Les perceptions de la formation

### Des avis très critiques sur les formations dispensées

- Le BSR est le plus souvent jugé inefficace
- **Dans une majorité de cas, le BSR est perçu comme un examen “bidon”**
    - Beaucoup de jeunes dénoncent les auto-écoles qui le donnent systématiquement sans vrai examen
      - “ Ce n’est pas assez surveillé, comme c’est payant, ils sont obligés de le donner... Ce n’est pas sérieux, c’est une formalité
    - Tous dénoncent la non-adaptation aux contraintes de la conduite sur deux-roues
      - “ Ils te balancent sur la route pour rejoindre le parking, ils ne te disent rien et ne t’apprennent rien hormis la maniabilité... Faire du plateau à 10 km/h ne sert à rien, ça rien à voir avec ce qu’on fait sur la route
    - Le faible intérêt rend le coût réellement prohibitif, par rapport aux bénéfices rencontrés
      - “ On donne 150 € pour deux leçons, d’ailleurs l’instructeur s’occupait à peine de nous, on sort le scooter du garage et hop...
  - **Ces critiques sont d’autant plus acerbes que les jeunes sont déjà distants à l’égard de règles**
    - D’autant plus si les jeunes ont déjà conduit des scooters avant la formation, et que la formation se fait sur des scooters bridés alors que les jeunes conduisent déjà des engins plus puissants
      - “ C’est juste une initiation à l’engin alors qu’on en a tous fait déjà avant... Ça n’a servi à rien, le scoot de l’auto-école il se traînait, rien à voir avec ce que j’ai
    - De fait, certains d’entre eux disent tricher avec les attestations qu’ils doivent envoyer à l’assurance
      - “ On fait des photocopies truquées et le tour est joué...
  - **Le peu de valeur attachée à ce diplôme est confirmé par le fait que la police elle-même le contrôle rarement**
    - “ Ils regardent surtout la carte grise et l’assurance pour voir s’il n’est pas volé, le BSR, ils s’en foutent

Pour une majorité de jeunes, le BSR ne peut avoir de fonction symbolique de diplôme sanctionnant des capacités car il n’est pas pris au sérieux par l’institution

## 3.1. Les perceptions de la formation

Mais le BSR possède en soi une fonction très positive

- Une partie des jeunes ayant le BSR estiment que cette formation n'a pas été inutile
  - Une bonne partie des jeunes plus cadrés estiment que le BSR leur a permis d'avoir une évaluation extérieure sur leur conduite, validant qu'ils étaient aptes à circuler en scooter
    - Le BSR acquiert une vraie fonction symbolique dans la mesure où il introduit un tiers objectif entre l'envie de conduire et les capacités à conduire
    - De fait, il donne confiance aux plus prudents, les rassurant sur leurs capacités et leur donnant le courage de se lancer
      - “ Ça m'a donné confiance, je me disais que je n'étais pas capable de conduire un scooter
    - Et il est considéré comme utile pour les plus affirmés car il donne le sentiment de ne pas être seuls juges de leurs capacités
      - “ C'est utile, il y avait quelqu'un qui m'observait et qui me jugeait pour corriger de mauvaises habitudes
      - “ On ne se connaît pas vraiment, c'est bien d'avoir de regard de quelqu'un d'autre
  - Ils sont en revanche critiques sur les modalités concrètes du passage
- Les auto-écoles remarquent que le BSR permet de donner de bonnes bases, mais pas plus
  - Le BSR amène les jeunes à respecter le code de la route
    - Alors que l'environnement familial ne le respecte pas vraiment et que l'ASSR a des lacunes (cf. plus haut)
    - Apprendre aux jeunes à se cadrer et à prendre conscience que la conduite n'est pas un jeu virtuel
  - Il tente de former sur la conduite en milieu réel
    - Les formateurs indiquent spontanément que les difficultés d'apprentissage sont les mêmes à tous âges
  - Même si 5 heures est un laps de temps très court
    - “ On essaye de faire ce que l'on peut, mais 5 heures c'est parfois peu...

Une utilité reconnue par les formateurs et les jeunes les plus « cadrés »

## 3.1. Les perceptions de la formation

### Une majorité de jeunes a de vraies attentes pour le BSR

→ Une attente généralisée d'un encadrement pratique dédié à la conduite sur deux-roues motorisées

➤ **Avec un enseignement adapté**

- Par la mise en perspectives des risques encourus
- Par la prévention en termes d'accidentologie

“ Je ne comprend pas pourquoi dans le BSR, on ne montre pas une cassette avec des accidents, montrer un crash

- Par la simulation de la conduite

“ Leur mettre des protections et les mettre au milieu des chauffards pour leur apprendre les réflexes

- En particulier pour les secteurs jugés “critiques” : les ronds-points et les réflexes en cas d'urgence (freinage...)

➤ **Avec une reconnaissance du diplôme par les forces de l'ordre**

“ Les flics ils disent "attention si la prochaine fois on te prend !" Si les flics réclamaient vraiment le BSR on ferait plus gaffe, je le passerais sans doute

- Et une validation sérieuse des acquis et des règles, y compris en termes de sanctions

“ Il faudrait qu'ils aient un carnet de conduite comme le permis à points, leur donner un peu plus d'amendes : il y aurait moins de fraude, ils feraient plus gaffe, ils auraient peur d'être chopés

Au global, des attentes à la fois de plus grande efficacité de la formation et de reconnaissance de la valeur du diplôme (une vraie sanction), qui pourrait avoir une vraie dimension symbolique et structurante

## 3.2. La responsabilité financière

A écouter les discours des jeunes, les parents ne sont pas conscients de leurs responsabilités en cas d'accident, loin de là...

- Les parents ne sont pas conscients des risques financiers encourus si le scooter ou l'enfant ne sont pas en conformité avec la loi
- D'après les enfants, Ils semblent ne pas savoir que l'assurance risque de se retourner contre eux si leur enfant est responsable d'un accident avec un scooter débridé, ou sans BSR

“ Je n'en sais rien, je pense que l'assurance marche, même si mon scooter est débridé, mes parents pensent la même chose

Si les assurances n'informent pas clairement les parents de leurs responsabilités, elles se privent d'un levier puissant pour limiter le débridage et la conduite sans BSR

## 4. LES ATTENTES

## 4.1. Du point de vue des adultes

### Les réactions des parents interrogés en monographie

- Ils réclament, comme les adolescents, des mesures de sécurisation plus sérieuses
- **Au niveau du parc de deux-roues, avec des engins moins rapides**
    - “ Je verrais plutôt un aménagement du cyclo pour les 14/16 ans avec des engins plus sécurisants, non débridables, plus petits
  - **Au niveau de la formation initiale et continue**
    - “ Quitte à leur foutre la trouille, leur montrer du trash, qu'ils aient au moins le réflexe jean, casque, blouson et qu'ils ne fassent plus de scoot en tongues et en tee-shirt manches courtes... Faire un suivi, par exemple exiger un nouveau stage après une année de conduite

## 4.2. Du point de vue des adolescents

### Tous les jeunes interrogés s'accordent sur la nécessité d'une sensibilisation

- Appréciation partagée par tous les interviewés pour des campagnes de prévention plus impactantes, plus ciblées sur les risques pris en deux-roues et sur des pratiques plus efficaces
  - **Apprentissage des futurs conducteurs, avec des centres dédiés (protection renforcée)**
    - “ Ce serait bien qu'ils ouvrent des centres pour laisser rouler, comme ça se fait pour les kartings, les quads
  - **Mieux informer les parents sur la mécanique et les comportements déléterés**
    - “ Ma mère ne sait même pas qu'on peut débrider un scoot, sinon elle n'aurait pas voulu que j'en ai un
  - **Campagnes médias**
    - “ Je crois au bourrage de crâne; la campagne où Jean-Pierre prend sa moto tous les matins au même endroit et puis on voit le crash sur la route qu'il prend tous les jours
- **D'autant que la réglementation est d'ores et déjà contournable : un faux problème**
  - **Certains dénoncent l'hypocrisie du système qui ne responsabilise pas les jeunes :**
    - Absence de pistes d'entraînement dignes de ce nom pendant l'apprentissage en auto-école
    - Garagistes qui débrident et qui fournissent des assurances à des jeunes sans BSR
      - “ L'assurance peut s'acheter chez des garagistes monnayables
- **D'autres préconisations**
  - **Modifier plutôt les conditions d'obtention de la permission de rouler**
    - Un vrai permis de rouler (BSR plus adapté)
      - “ Sur le BSR, plusieurs tampons, si on grille un feu rouge : avertissement, une deuxième erreur : avertissement... Ils feraient mieux de songer à faire un BSR plus sérieux, plus soutenu qui intègre à la fois le code et la conduite du scooter
  - Une vraie formation à la conduite
    - “ C'est bien de commencer à 14 ans, à condition de trouver un moyen pour leur faire prendre conscience du danger pendant le BSR... Mieux encadrer les plus jeunes parce qu'ils sont moins bien équipés physiquement et psychologiquement pour affronter à la fois le code et la manipulation de l'engin

### 4.3. Les dires d'experts (Daniel Marcelli / Claudine Perez Diaz)

- La problématique en jeu est aussi celle de la responsabilisation des adultes
- Les parents
  - Les formateurs
  - La société en général
  - Et notamment la manière de communiquer cette responsabilité aux parents : une posture de responsabilisation des parents, sans les culpabiliser
    - Insister sur l'acquisition de la norme de conduite via les parents (pères non transgressifs = devenir des modèles pour les enfants)
    - Transmettre « la grande responsabilité et l'extrême richesse du métier de parent », comme modèle des enfants...
  - Un partage de ces responsabilités avec les formateurs, les policiers (vérificateurs)
- Il s'agit aussi de prendre en compte le processus de maturation,
- Le jeune de 14 ans, s'il prend potentiellement plus de risques (phase psycho-physiologique d'excitation) est aussi plus cadré (ou devrait l'être) et moins exposé (fêtes, sorties...)
  - Le jeune de 16 ans, dans sa phase d'affirmation de soi, est moins encadré, plus exposé, et aura tendance à s'imposer à l'autre, à prendre sa place sans la lui laisser
    - Une plus grande dangerosité
    - Couplée à une puissance de l'engin pas toujours maîtrisée

## **5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

## Conclusions et recommandations

- L'adolescence (aujourd'hui de 12 à 20 ans environ) est un processus d'autonomisation progressive
- Toute autonomisation résulte d'une articulation positive entre une « transgression » (dépasser le stade antérieur, inventer un nouvel état...), et une réflexivité : conscience des dangers, responsabilisation. Elle requiert un cadrage parental, pédagogique pour instaurer des limites significatives
  - L'autonomisation passe par des formes de séparation d'avec les parents, des formes d'appartenance avec les pairs jusqu'à l'âge adulte, qui serait la réelle prise en compte de l'autre et sa responsabilité dans possibilité de vivre ensemble
- La place du scooter dans le processus d'autonomisation
- La conduite en soi du scooter illustre bien les paramètres de ce processus : mobilité accrue, élargissement de son espace personnel, socialisation via les pairs, passage nécessaire de la toute puissance individuelle à la reconnaissance de l'autre, auto-responsabilisation indispensable
  - Ces processus peuvent être mis en parallèle
    - Maturation de l'adolescent et intelligence de la conduite du scooter : une capacité de maîtrise de l'engin associée à une régulation de la conduite parmi les autres
- Les parents jouent un rôle fondamental dans ce processus, dont on a vu qu'ils ne veulent pas toujours en assumer la responsabilité, ni impliquer celle de leurs enfants
- Celle-ci étant souvent rejetée sur « l'autre »
  - Les parents ne jouent pas le rôle de gardiens de l'encadrement des jeunes et de poseurs de limites
  - Un lien direct cependant entre la prise de conscience des dangers et la responsabilisation du jeune, croisée avec une confiance réciproque parents/enfants

## Conclusions et recommandations

### Les critères à prendre en compte dans la prise de risque :

- **La structuration éducative du jeune (parents, fratrie, formateurs...)**
  - Si l'enfant ne rencontre pas de limites, il a de fortes tendances à aller au-delà d'un seuil de prise de risque dangereuse, à la recherche de limites improbables
  - Le scooter est un moyen puissant de cette recherche des limites, jusqu'à une posture de provocation toute-puissante, en particulier pour les garçons (registre des pulsions)
  
- **Le sexe**
  - Les garçons prennent davantage de risques que les filles, plus prudentes et « physiologiquement » portées à se protéger (sauf cas limites, identification aux garçons...)
  
- **L'expérience personnelle de la conduite**
  - Elle peut être précoce. Cette précocité peut être positive si elle est cadrée, car elle se conjugue avec une peur bénéfique (pas de maîtrise totale de l'engin, qui s'acquiert au fur et à mesure)
  - L'expérience est jugée indispensable pour réellement maîtriser le scooter et gérer les imprévus
  - Cette expérience des risques et imprévus est réclamée par les jeunes eux-mêmes, par un BSR plus efficace
  - Cependant, la question de la maîtrise du scooter est un élément clé : une sensibilisation est nécessaire sur le sentiment de (trop grande) maîtrise, cause d'imprudences accidentogènes

## Conclusions et recommandations

### → L'âge

- Mis à part les non possesseurs plus jeunes pour lesquels le scooter n'est pas indispensable pour leur mobilité, la différence dans les risques et la conduite liée à l'âge n'est pas pertinente
  - La maîtrise de l'engin et la perception du danger ne sont pas reliées à l'âge, mais à une capacité d'habilité et de prise en compte des autres, ce qui n'est pas plus évident à 16 ans, si l'adolescent est immature, mal formé et pas assez cadré
  - Si la notion d'âge intervenait, elle devrait se croiser avec l'entrée au lycée (15 ans) : une vraie rupture, nécessité de plus de mobilité et d'autonomie
- **Rappel. Les spécificités des 13/14 ans : début de la puberté et de la phase excitatoire**
  - Par rapport au scooter, plus grande crainte, conduite de fait plus prudente
  - Par contre, moins de conscience du danger, parce qu'une perception moins affirmée de l'espace, et une prise en compte parfois moins grande des autres
- **Les spécificités des 16/17 ans : une puberté plus installée et une phase nécessaire d'affirmation de soi vis-à-vis de soi, des parents, des pairs, plus généralement de l'autorité**
  - Ce qui explique des comportements de provocation et de surenchère plus dangereux
  - De plus, une exposition plus grande à des sources potentielles de danger (boîtes de nuits, soirées, consommation plus importante de l'alcool, du cannabis...)
- **Malgré une plus grande maîtrise de l'engin et de l'environnement**
  - Cette maîtrise pouvant a contrario expliquer des conduites accidentogènes (laisser aller, transgressions plus grandes)

## Conclusions et recommandations

---

### → Recommandations

- Relier la conduite à 14 ans avec ce qui viendra plus tard, par un système de points par ex.
  - 16 ans (conduite accompagnée, plus grosses cylindrées),
  - 18 ans (voiture...)
  
- Optimiser tous les secteurs de formation liés à la conduite du scooter
  - Au plan théorique, « dramatiser » la formation, voire la sortir du milieu scolaire,
  - Au plan de la pratique : faire des contrôles réguliers pour vérifier les acquis, mettre en place des lieux d'exercice d'accidentologie potentielle (aires de « jeu » cadrées) pour montrer les risques et faire sentir la vulnérabilité du jeune
  - Accentuer les liens entre théorie et pratique (programmes, formateurs eux-mêmes)
  - Redonner de la valeur au BSR : une nécessité réelle, une reconnaissance valorisante, un cap : le BSR doit donc être exigé - et reconnu - par les forces de l'ordre
  
- Multiplier les relais de formation et de cadrage (tutorat des plus grands, relais éducatifs des anciens accidentés)
  - Impliquer les fratries comme « modèles »

## Conclusions et recommandations

---

### → Recommandations (suite)

- Impliquer les parents et la famille dans leur responsabilité d'encadrement, sans culpabiliser
  - « Le métier de parents » : présence, cadrage, exemplarité...
  - Faire prendre conscience que la responsabilité dans la conduite n'est pas dévolue qu'aux autres
  - Faire comprendre que l'enfant se calque (aussi) sur les modèles parentaux
  
- Pour le débridage et autres transgressions
  - Les assurances devraient communiquer plus explicitement sur les risques encourus : débridage / pas de BSR, pas de respect du code de la route, etc.
  - Se poser la question du passage de la vitesse minimale de 45 à 50 km/h (cf. dépasser les voitures pour éviter d'autres types d'accidents)
  
- Une décision (vs un état de fait) qui devra poser la conduite des 14 ans comme « modèle initiateur de bonne conduite » (pour le présent et l'avenir)
  - Plus grande exigence de tous les acteurs en jeu
  - Une communication appropriée