

## INTRODUCTION

---

La Prévention Routière mène, depuis plusieurs années, des opérations de sensibilisation des jeunes à la pratique du « conducteur désigné ». Cette pratique qui vise à limiter les risques liés à la conduite routière et à l'alcool a été dans certains pays (notamment la Belgique) fortement répandue et son efficacité est aujourd'hui attestée.

La Prévention Routière a mené, il y a quelques années, des expériences de promotion de cette pratique en France (les « Capitaines de soirée ») et a renouvelé ces actions à la fin de l'année 2000 en partenariat avec les Agents Généraux d'Assurance.

Le déroulement de ces actions s'est opéré de telle manière qu'il devenait possible d'identifier les personnes qui s'y sont investies grâce notamment à la collecte de leurs coordonnées sur des fiches destinées au tirage au sort des gagnants lors de la soirée. L'identification de jeunes ayant mis en œuvre cette pratique, ne serait-ce que le temps d'une soirée, constituait une opportunité dont la Prévention Routière souhaitait se saisir pour évaluer :

- le degré de sensibilisation des jeunes à ce type d'organisation collective et l'impact de telles actions sur l'évolution de leurs pratiques,
- et d'autre part les conditions d'une pérennisation à long terme de la pratique du conducteur désigné.

Il s'agissait en effet d'une opportunité intéressante dans la mesure où la mise en œuvre d'études dans ce domaine se confronte souvent à des difficultés pour repérer un vaste échantillon de jeunes sensibilisés par cette pratique, ce qui constitue pourtant le seul moyen de s'interroger de façon pertinente et argumentée sur les conditions de sa mise œuvre, ses limites ou les leviers favorables à sa diffusion. La pérennisation de la pratique du « conducteur désigné » constitue un enjeu important dans la mesure où elle représente, à ce jour, la principale démarche de changements de comportements susceptible de toucher un large public sur les lieux-mêmes de consommation. En effet, à la différence d'autres dispositifs, qui ne développent qu'une dimension à la fois (la sensibilisation via des campagnes d'information, la sécurisation du retour par la mise à disposition de navettes,

etc.) et qui restent lourds à mettre en place, isolés ou partiels, la pratique du conducteur désigné repose sur un changement substantiel des comportements, des attitudes et des représentations à partir d'une responsabilisation symbolique et pragmatique des individus et des groupes.

On sait aujourd'hui que les comportements dangereux ici visés ne traduisent pas seulement une méconnaissance des risques encourus, mais s'inscrivent dans des pratiques sociales et culturelles fortement ancrées et répandues, sur lesquelles il est difficile d'agir efficacement, dans de courts délais du moins. Intervenir sur ces comportements à risque suppose donc l'acceptation de travailler au plus près des pratiques dont on sait qu'elles ne se modifient pas du jour au lendemain. L'attention portée par la Prévention Routière et les Agents Généraux d'Assurance à la promotion du conducteur désigné s'inscrit dans cette démarche de long terme.

De façon à pouvoir agir le plus efficacement possible sur ces comportements, il est donc important de mieux appréhender les obstacles à cette pratique mais aussi et surtout de saisir les facteurs favorables (préexistants et/ou susceptibles d'être développés) à son développement et à sa pérennisation. C'est ce que le projet d'étude présenté ici se propose de faire. En sachant que la question reste bien celle de savoir s'il est plus pertinent de viser une modification substantielle des conduites ou renforcer celles qui sont les plus proches de la démarche recherchée (ou agir simultanément sur les deux aspects).

Une précédente étude qualitative menée par FORS-Recherche Sociale auprès de jeunes avait permis de distinguer un ensemble de limites sur lesquelles risquait de buter le développement de la pratique du conducteur désigné. Nous reprenons sommairement les principaux obstacles en sachant que l'objectif de la présente étude vise précisément, à s'appuyer sur des situations d'application effective de cette pratique, pour mieux identifier et saisir ce qui favorise sa mise en œuvre et permet de dépasser ces limites :

- Au sein d'un groupe de jeunes en situation festive, la recherche du même supplanterait la recherche du différent, ce qui rendrait difficile la responsabilisation individuelle ou l'instauration de rôles de type conducteur désigné,
- la sobriété que suppose le principe de la désignation d'un conducteur impose de faire face à la fois au poids du groupe, à la crainte de l'exclusion mais également de rompre avec une pratique qui s'inscrit dans le registre de l'habitude, et se confronte à une certaine "routinisation" de la consommation d'alcool,

- La conduite rationnelle nécessaire à la pratique du conducteur désigné risque de se heurter à une forme de rationalité différente de celle qui domine dans le cadre des sorties collectives, (système de valeur en lien avec « la fête » et qui repose, entre autres, sur la spontanéité, le relâchement, etc.),
- Besoin d'une organisation en amont parfois difficile à mettre en place,
- Difficulté à saisir les tiers adaptés et légitimes pour favoriser la diffusion de la pratique, etc.

Ces obstacles et ces limites ont fait l'objet d'une attention privilégiée dans la réalisation des supports (questionnaire et guide d'entretien) ayant servi à interroger les Capitaines de soirée.

## DEROULEMENT ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

---

Pour mener à bien cette mission, nous avons réalisé successivement deux démarches complémentaires : une enquête quantitative et une enquête qualitative.

### L'enquête quantitative

À partir des fiches remises par les jeunes qui ont participé à l'opération « Capitaine de soirée », nous avons réalisé 400 questionnaires par téléphone. Le nombre total de fiches recueillies par les fédérations départementales de La Prévention Routière s'élevait à 6269, sachant que seules 5008 d'entre elles étaient exploitables (nom, prénom, département et numéro de téléphone lisibles). Le tri des fiches par code postal, nous a permis d'établir une ventilation des 400 questionnaires qui tienne compte du poids respectif des départements (8% de chaque secteur géographique). Le tableau présentant le nombre total de fiches exploitables et la ventilation par département est joint en annexe 1.

Dans chaque département, nous avons procédé à un tirage aléatoire des fiches en retenant un numéro de téléphone tous les cinq noms. Une fois la liste parcourue entièrement, nous repartions au début en appliquant le même procédé jusqu'à ce que le nombre d'enquêtes défini en amont par département ait été réalisé.

La seule autre information que nous étions en mesure d'exploiter sur les fiches concernait la répartition sexuelle des Capitaines de soirée (la rubrique âge, insuffisamment renseignée, ne permettait pas un comptage fiable). Il en résulte que 56% des Capitaines de soirée sont des

hommes et 44% des femmes. Ainsi, nous avons veillé en cours d'enquête à ce que la répartition sexuelle de l'échantillon se recoupe avec celle de l'ensemble des Capitaines de soirée. Cette attention a donné lieu à un léger rééquilibrage après la réalisation des 250 premiers questionnaires. Au-delà de ces critères géographiques et d'âge, nous nous sommes donc limités à un tirage aléatoire, qui lui seul était en mesure de nous renseigner sur le profil des Capitaines de soirée.

Le questionnaire administré aux jeunes faisait apparaître deux grands ensembles de questions visant à :

- Analyser et caractériser les profils des jeunes qui ont répondu positivement à la sollicitation de la Prévention Routière et des Agents Généraux d'Assurance (profil socioculturel et démographique, situation familiale, possession d'un véhicule, pratiques festives, rapport à l'alcool, représentation du risque, etc.) de façon à identifier les facteurs favorables à l'émergence de la pratique du conducteur désigné, etc.
  
- Analyser le contexte et les conditions de réalisation de l'opération auprès des Capitaines de soirée (information en amont, implication, déroulement de la soirée, leur perception de l'action et du message, etc.) mais également interroger les limites, les obstacles et la question de la pérennisation de la pratique du conducteur désigné au-delà du dispositif au sein duquel ils auront été repérés, etc.

Signalons enfin que le questionnaire était composé principalement de questions fermées et que la durée nécessaire à son administration était d'environ vingt minutes.

### L'enquête quantitative

La seconde phase de l'étude devait permettre d'une part, de mieux appréhender les représentations des jeunes vis-à-vis de la pratique du conducteur désigné et ce qui participe à déterminer sa mise en œuvre (rapport à l'alcool, à la conduite routière, niveau de responsabilisation, représentation du risque, capacité à s'organiser en amont, etc.) et d'autre part, de confronter les hypothèses issues du travail quantitatif (notamment en ce qui concerne les conditions et les facteurs favorables à la pérennisation de la pratique). Pour cela, nous avons réalisé vingt entretiens semi-directifs en face à face auprès de jeunes issus des Capitaines de soirée enquêtés par téléphone.

Plusieurs critères ont été retenus pour définir cet échantillon. Il importait dans un premier temps de reproduire le plus fidèlement possible le découpage socio-démographique qui caractérisait les Capitaines de soirée. Nous avons ainsi respecté fidèlement la distribution par sexe, âge et situation familiale. En ce qui concerne le territoire de résidence nous avons veillé à préserver le découpage rural/urbain des Capitaines de soirée et à diversifier les départements en alternant ceux qui ont fait l'objet d'un nombre important d'opérations et ceux qui ont été moins représentés, sachant que deux jeunes parmi les vingt de l'échantillon, résident en Ile-de-France et que les dix-huit autres se répartissent dans dix départements de province.

Au-delà de ces critères, nous avons fait coïncider la répartition des fréquences de sorties nocturnes de l'échantillonnage avec celles qui dominent pour l'ensemble des Capitaines de soirée. En revanche, nous avons opté pour ne rencontrer que des jeunes qui consomment de l'alcool même occasionnellement dans la mesure où les autres, ne sont de fait, que peu confrontés au problème qui nous occupe ici (en dehors des situations où la personne est en position de passager). Par ailleurs, la part des jeunes de l'échantillon qui consomment plus de deux verres d'alcool durant une soirée est volontairement sur-représentée par rapport à l'ensemble des Capitaines de soirée, de même que sont légèrement sur-représentés, les jeunes ayant déjà conduit bien qu'ils pensaient avoir trop bu ou qui sont déjà montés dans le véhicule d'une personne dont ils ont eu le sentiment qu'elle avait trop bu. Ces choix méthodologiques se sont imposés à l'issue de la première phase quantitative. Nous verrons plus en avant dans le texte que le profil des Capitaines de soirée était tel qu'il convenait de veiller à rencontrer dans la phase qualitative des jeunes susceptibles de se prononcer sur les questions relatives à l'alcool, parce qu'ils en consomment, mais également qui pouvaient avoir été confrontés à un problème en lien à l'alcool et la conduite routière.

Enfin, nous avons veillé à rencontrer (bien qu'ils restent peu nombreux nous le verrons) des jeunes qui présentaient une fréquence d'organisation en conducteur désigné moindre avant l'opération « Capitaine de soirée » qu'après, de façon à mieux évaluer l'impact de l'action. L'ensemble des tableaux présentant les critères retenus pour déterminer l'échantillon est joint en annexe 3.

Le présent rapport présente donc les résultats de ces deux phases, quantitatives et qualitatives. La saisie des questionnaires sur un logiciel de traitement informatique et le classement des questions ouvertes ont permis d'établir les tris à plat qui sont présentés dans leur intégralité dans le premier chapitre de ce document. En ce qui concerne les tris croisés nous avons opté pour ne faire apparaître que ceux qui sont apparus significatifs de façon à

ne pas alourdir la lecture. Une sélection de trente questions a en effet été systématiquement croisée avec le sexe, l'âge, la situation familiale du jeune, le territoire de résidence ainsi que l'ancienneté de l'obtention du permis de conduire. De ces tris croisés, nous n'avons donc retenu que ceux qui étaient porteurs de sens et apportaient des éléments susceptibles d'alimenter l'analyse.

Le second chapitre présente les résultats de l'analyse des vingt entretiens réalisés sur le lieu de résidence des jeunes. L'articulation entre les deux volets de l'étude a été mise en avant dans ce chapitre à chaque fois que cela se justifiait. Toutefois, si la démarche qualitative visait à approfondir les éléments analysés dans la première phase, elle devait également permettre de les dépasser en accordant une attention particulière à des problématiques plus subtiles et difficilement saisissables par le biais de la démarche quantitative (représentations des Capitaines de soirée, perceptions du risque, positionnements liés à la pérennisation de la pratique du conducteur désigné, etc.).