

**Catherine Espinasse**  
*Psychosociologue*  
**Etudes et Recherches**  
12 rue des Lyonnais 75005 Paris  
Tel : 01 47 07 29 73 / 06 64 22 29 73  
[catherine.espinasse@free.fr](mailto:catherine.espinasse@free.fr)

**SYNTHESE DES PRINCIPAUX RESULTATS  
ET SUPPORTS DE PRESENTATIONS**

**DE LA RECHERCHE REALISEE POUR LE PREDIT  
DANS LE CADRE DU GROUPE :  
« NOUVELLES CONNAISSANCES POUR LA SECURITE ROUTIERE »  
Commande 04 MT 5 003**

**INTITULEE :**

***LES ADOLESCENTS,  
AVEC OU SANS DEUX ROUES ?***

***STRATEGIES EDUCATIVES EN MATIERE DE MOBILITE,  
DE PARENTS D'ADOLESCENTS DE 14 A 18 ANS***

N° SIRET : 390 151 397 000 36  
Membre d'une association agréée acceptant le règlement des honoraires par chèque

# **PLAN**

**I/ RAPPEL DES OBJECTIFS ET DE LA METHODOLOGIE  
DE LA RECHERCHE**

**II/ PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ANALYSE DE 94  
REDACTIONS D'ELEVES DE CLASSES DE 3EME**

**III/ PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ANALYSE DE 60 ENTRETIENS  
AUPRES DE PARENTS D'ADOLESCENTS :**

**IV/ CONCLUSIONS, PRECONISATIONS ET QUESTIONS SOULEVEES**

## I/ RAPPEL DES OBJECTIFS ET DE LA METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

**Les objectifs de la première phase d'étude documentaire** de notre recherche intitulée *Les adolescents : avec ou sans deux roues ? Stratégies éducatives en matière de mobilité, de parents d'adolescents de 14 à 18 ans*, ont été de permettre à la fois une mise en perspective de la problématique inhérente à notre recherche et de contextualiser notre approche grâce au recueil et à l'analyse de données existantes.

Nous sommes partis de l'hypothèse qu'il devait exister différents types de stratégies éducatives de la part de parents d'adolescents de 14 à 18 ans, en matière de mobilité de leurs enfants et en particulier par rapport aux 2 roues à moteur. Ce sont ces stratégies éducatives de parents d'enfants de 14 à 18 ans, que nous avons tenté de détecter au travers de deux situations : **la possession ou non d'un deux roues à moteur de moins de 50 cm<sup>3</sup>** par leurs enfants adolescents.

Nous avons cherché à comprendre **la nature de l'attractivité des 2 roues à moteur** pour les jeunes de 14 à 18 ans, **les arguments utilisés** par ceux-ci, ainsi que **les modes de négociation** et modes d'influence entre les parents et leurs enfants à ce sujet. Pour atteindre ces principaux objectifs, à la suite d'une première phase de recherche documentaire nous avons réalisé deux phases d'études :

- l'une **auprès d'adolescents**,
- l'autre **auprès de parents d'adolescents**.

**1/ Une phase de recueil de l'information auprès d'élèves de classes de troisième.** Il apparaît pertinent en effet de s'intéresser à une population relativement homogène en termes d'âges (14 à 15 ans) et de surcroît, ayant passé pour la plupart, le B.S.R.

Bien que les données consultées dans la phase documentaire révèlent un taux de possession des cyclomoteurs plus élevé dans les petites agglomérations que dans les grandes villes, nous avons opté pour des établissements scolaires situés des contextes urbains. L'existence dans les villes, d'une offre de transports collectifs laisse en effet supposer **un véritable choix modal** qui nous semble plus intéressant à étudier qu'une situation d'obligation d'usage d'un deux roues, en l'absence de transports collectifs et d'autres moyens de déplacement. Posséder un cyclomoteur tout comme une voiture, n'apparaît pas, dans un contexte urbain, riche en offres de transports collectifs, ou développant une politique « piétonnière », une nécessité « absolue » comme cela peut être le cas en milieu rural, mais bien un choix, parmi d'autres possibles.

Il a été demandé à des élèves de classe de troisième de deux collèges publics, de rédiger une rédaction sur le thème :

***Vous souhaitez acquérir un deux roues à moteur de moins de 50cm<sup>3</sup> et en faites part à vos parents : imaginer le dialogue qui va s'instaurer entre vous même, votre père et votre mère...Développer les arguments que chacun va employer et imaginez un dénouement.***

Ces rédactions ont été réalisées par des élèves de **3 classes de troisième**, dans deux collèges, l'un situé à Paris et l'autre à Gagny. L'analyse de contenu des matériaux recueillis, a porté sur **94 rédactions**.

La rédaction a pour avantage de s'inscrire dans une démarche traditionnelle d'exercice de français et de constituer un mode de recueil d'informations à **dimension projective** qui nous a permis de détecter **les arguments développés et stratégies employées** par des adolescents ainsi que **celles attribuées à leurs parents**, par ces adolescents par rapport au thème de l'acquisition d'un deux roues de moins de 50 cm<sup>3</sup>.

**2/ La phase de recherche qualitative auprès de parents d'enfants de 14 à 18 ans** a été menée dans trois agglomérations, trois régions de France très différentes parce qu'il nous semblait intéressant en effet de retenir la variable climatique par rapport à ce mode de transport à découvert que constitue le 2 roues motorisé.

**60 entretiens ouverts** ont été menés dont :

- **30 auprès de personnes habitant le sud de la France** : Marseille (région PACA)
- **30 auprès de personnes habitant des villes plus au nord de la France** : Paris et sa proche banlieue, des communes à proximité de Tours. Soit dans le « nord » des urbains (en Ile-de-France) et des périurbains (en région Centre).

Parmi ces 60 entretiens :

- **35 ont été réalisés auprès de mères** d'adolescents, dont 4 foyers monoparentaux
- **25 auprès de pères** d'adolescents, dont 2 foyers monoparentaux

Parmi les enfants adolescents des 60 personnes interrogées :

- **35 non possesseurs** d'un deux roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup>
- **25 possesseurs** d'un deux roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup>

**TABLEAU RECAPITULATIF DES CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON**

Villes	Mères avec 2R	Mères sans 2R	Pères avec 2R	Pères sans 2R	Total avec 2R	Total sans 2R
<b>MARSEILLE</b> (N=30)	7	8	8	7	<b>15</b>	<b>15</b>
<b>PARIS</b> (N=25)	5	13	0	7	<b>5</b>	<b>20</b>
<b>TOURS</b> (N=5)	2	0	3	0	<b>5</b>	<b>0</b>
<b>60</b>	14	21	11	14	<b>25</b>	<b>35</b>

Ces 60 entretiens ont été menés auprès de personnes de **37 à 52 ans**, appartenant à des catégories socioprofessionnelles moyennes.

Ces entretiens en face-à-face, ont duré au moins une heure et ont tous fait l'objet d'une enregistrement intégral. C'est à partir des retranscriptions de ces enregistrements qu'a pu être réalisée une **analyse de contenu exhaustive et détaillée**.

Les rédactions réalisées par des élèves de troisième, comme les entretiens menés auprès des parents, une fois ceux-ci intégralement retranscrits, ont fait l'objet **d'une analyse de contenu exhaustive et détaillée**. Ces analyses de contenu sont à la fois **thématiques, rhétoriques et sémantiques**.

**Les principaux résultats de ces deux phases de recherche qualitative** font l'objet de deux synthèses qui vous sont présentées dans les pages suivantes.

## II/ PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ANALYSE DE 94 REDACTIONS D'ELEVES DE CLASSES DE 3EME

L'analyse de ces 94 rédactions réalisées par des élèves de 3<sup>ème</sup> d'un établissement scolaire parisien et de banlieue parisienne, met en évidence les principaux résultats suivants :

- Le deux roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> est **associé au scooter** par la majorité des élèves de ces établissements scolaires situés en milieu urbain. L'impact de ce type de deux roues est tel qu'il tend à occulter les autres dénominations possibles.
- On peut affirmer cependant que l'univers du 2 roues motorisé est structuré implicitement en **trois grandes catégories** qui représentent aux yeux des adolescents des puissances et dangers décroissantes : **la moto, le scooter et la mobylette**.
- Le projet d'acquisition d'un deux roues est toujours décrit comme une **source de conflit avec les parents**, d'où une relative dramatisation dans la construction des dialogues et des négociations qui sont toujours situées **dans le foyer** : au salon ou dans la cuisine en tant que lieu attribué à la mère...
- **La sensibilisation aux risques d'accidents de la route** projetée dans ces rédactions **et attribuée aux parents, en tant que source majeure de refus**, témoigne aussi de celle des adolescents, ainsi que le faible nombre de référence au plaisir de la vitesse que s'autorisent les auteurs...
- **Le dénouement dans plus de 2/3 des rédactions est un échec de la négociation**, en raison soit d'un **refus catégorique** des parents, soit d'un **transfert temporel ou d'objet**. Concurrent au moins potentiellement le 2 roues motorisé : **la voiture sans permis et le vélo**.
- **Les mères apparaissent plus réticentes encore que les pères** à l'acquisition de ce type de véhicule pour leurs enfants. **La dimension protectrice** des mères est ainsi mise en évidence. Cependant le père reste quand il est mis en scène dans la négociation, **le décideur final**...
- Les pères s'avèrent parfois plus favorables que les mères à l'acquisition d'un deux roues par l'adolescent, soit par **amour de la moto**, soit pour que l'enfant aide sa mère ou bien **allège les déplacements contraints de celle-ci**...
- **Les arguments majeurs utilisés par les adolescents** pour convaincre leurs parents sont centrés sur **la dimension pratique d'un deux roues, leur désir d'autonomie et le gain de temps** en particulier par rapport aux transports collectifs à Paris.
- **Les transports collectifs sont souvent décriés par les adolescents** voire mal vécus au quotidien et associés à une **perte de temps** en raison des attentes (des bus) et à **un inconfort** dans le métro en particulier, au regard des flux et des foules...

- Quand est décrite **une acceptation des parents**, existent des conditions dont celle **d’être prudent** et de **participation à l’achat ou à l’entretien** du cyclomoteur de la part de l’adolescent... Cette participation financière apparaît très prégnante et relever de la responsabilisation de l’adolescent.
- Les frais d’essence et d’entretien d’un 2 roues sont souvent mentionnés et contribuent en ces périodes de hausse des prix des carburants à renforcer **les refus parentaux d’assumer de telles charges**.
- Les stratégies déployées par les adolescents sont multiples et parmi celle-ci **l’obtention du BSR tient un rôle majeur puisque autorisant immédiatement la conduite d’un deux roues motorisé** (de moins de 50cm<sup>3</sup>). Pour les parents en revanche il semble que le BSR ne soit perçu que comme un passage obligé vers le permis de conduire à plus long terme. D’où l’émergence de nombreux conflits d’usage de ce BSR entre le court ou le moyen terme ...
- L’information issue des amis, de la presse spécialisée et des sites informatiques contribuent enfin à affiner les argumentations des adolescents. Ces outils d’information apparaissent **utilisés par les garçons exclusivement**.

### III/ PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ANALYSE DE 60 ENTRETIENS AUPRES DE PARENTS D'ADOLESCENTS

#### A/ LES MODES DE DEPLACEMENT DES DIFFERENTS MEMBRES DES FOYERS

**La majorité des parents interrogés sont possesseurs d'automobiles** et parmi eux, plus d'un tiers sont multimotorisés dans notre échantillon. Cette multimotorisation s'observe **surtout à Marseille et à Tours**. C'est à Paris en revanche que l'on dénombre le plus de foyers sans voiture (6 dont 3 dont les enfants possèdent un 2 roues motorisé, 3 dont les enfants n'en possèdent pas) au sein de notre échantillon. **Les modes de déplacements des parents diffèrent en effet selon leur lieu de résidence, voire en fonction des agglomérations**. Si à Paris et dans sa proche banlieue, les transports collectifs bénéficient d'une image très positive, il n'en va pas de même à Marseille ou à Tours. Cependant les transports collectifs à Marseille semblent plus empruntés et plus appréciés par les enfants adolescents que par les adultes. **C'est à Paris et dans sa banlieue que l'usage de l'automobile apparaît le plus modéré** de la part des parents interrogés, puisque réservé essentiellement aux déplacements hors Ile-de-France : départs en week-end ou en vacances. Les transports collectifs sont en revanche, très souvent utilisés au quotidien par les habitants de Paris et de sa proche banlieue, et ce aussi bien par les parents que par les enfants. Il semble exister à Paris une conscience d'une offre quasi optimale de transports collectifs.

**Il est également fait souvent référence par les femmes, à la marche** en tant que pratique de mobilité quotidienne à Paris et, dans une moindre mesure, à Marseille. La dimension bénéfique de cette pratique pour la santé est soulignée surtout par les mères. Le fait d'habiter en centre ville favorise cette pratique. Par ailleurs, **parmi les 25 pères interrogés, il est à noter que 10 sont des motards dont 8 à Marseille** (dont 4 parents dont les enfants ont un 2 roues motorisé et 4 parents dont les enfants n'en ont pas) et 2 à Tours où une mère est également une motarde... A Paris en revanche, aucun des parents interrogés n'est motard dans notre échantillon, à l'exception d'une mère utilisatrice d'un scooter. **Le vélo** auquel il est fait référence dans les trois agglomérations est un mode de déplacement **qui semble être réservé aux enfants et aux mères** dans des contextes urbains, hors des loisirs dans des contextes ruraux.

**Les adolescents qui ne possèdent pas de cyclomoteur utilisent en priorité les transports collectifs**. La marche est également pratiquée par les adolescents dès lors que les établissements scolaires sont à proximité du domicile. Pour ce qui est des activités extra scolaires ou de loisirs, il semble que ce soit **les mères qui assument le plus souvent le transport de leurs enfants**. Ce sont également les mères qui s'avèrent **les plus inquiètes** quand leurs enfants sont à l'extérieur du domicile. Cette inquiétude est définie comme inhérente au rôle protecteur de la mère, et quand, plus exceptionnellement, ce sont les pères les plus inquiets, leurs épouses sont alors définies par eux, comme étant «inconscientes», ou implicitement de "mauvaises mère"...

## B/ LES MODES D'EDUCATION PARENTAUX A LA MOBILITE DE LEURS ENFANTS

**L'autorisation de se déplacer seul hors du foyer** semble donnée par les parents aux enfants lorsque ceux-ci ont au moins 10 ou 11 ans, le plus souvent, **lors du passage au collège** qui apparaît comme un seuil important en termes de mobilité des enfants : celui où ils prennent leur autonomie en tant que piétons. C'est à 14 ou 15 ans, au moment **du passage du collège au lycée**, qu'apparaît un autre seuil dans l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière, puisque c'est à cet âge qu'émergent de la part des adolescents, des demandes d'autonomie plus grande et en particulier, de mobilité en 2 roues motorisés.

**La notion d'éducation à la mobilité ou encore à la sécurité routière des enfants** recouvre **différentes notions, représentations et pratiques pour les parents** interrogés et ce, quel que soit le contexte géographique. Ainsi sont évoqués par les parents interrogés **trois registres d'apprentissage** au moins :

- **L'apprentissage lors des déplacements à pied**, du code de la route dès que les enfants sont petits, **en tant que piétons**, et en particulier les règles de prudence pour traverser une route, le respect des feux tricolores, mais aussi le fait de ne pas courir ou chahuter sur les trottoirs...
- **L'apprentissage de la conduite et des règles de sécurité**, tel le port de la ceinture, ou du casque au travers de l'exemple des parents **lorsque l'enfant est passager** en voiture ou en moto. A ce niveau, il est à noter que des parents estiment ne pas être toujours de bons exemples, au regard des infractions qu'ils commettent, ou de leur agressivité au moins verbale, au volant...
- **L'apprentissage des règles de bonne conduite dans les rapports sociaux** : ce thème est largement développé par les mères en particulier, qui abordent surtout **les règles de vigilance à l'égard d'autrui**, telle l'interdiction de monter dans la voiture d'un inconnu, voire, de répondre à un inconnu, de monter sur un 2 roues motorisé...

Cette éducation à la mobilité est partagée par les deux parents, cependant **les mères apparaissent plus sévères que les pères, moins permissives**. Dans les foyers monoparentaux, l'autre parent intervient également dans cette éducation à la mobilité des enfants, mais de façon souvent très contrastée, voire opposée, dans le cas de séparation ou de divorce en particulier... **Les pères motards** cherchent pour la plupart à **transmettre à leurs enfants, leur passion du 2 roues**, en les initiant et les sensibilisant progressivement aux dangers de la route...

Cette éducation à la mobilité s'accompagne souvent **d'interdits et de consignes à respecter** ainsi les parents exigent-ils de **savoir où vont et où sont leurs enfants** quand ils se trouvent à l'extérieur du foyer. Des règles existent aussi en termes d'heures de retour au foyer, la limite la plus fréquemment autorisée étant l'heure du dîner : 20 heures... **La nuit est vécue comme un temps particulièrement dangereux en termes de mobilité pour les jeunes**. La mobilité nocturne des adolescents est souvent interdite ou bien étroitement surveillée : ainsi certains adolescents qui possèdent un 2 roues motorisé, ne sont-ils pas autorisés par leurs parents à l'utiliser de nuit. Le thème de l'éducation à la mobilité renvoie les parents interrogés **aux règles du civisme voire de citoyenneté** puisque la route ou la rue, en tant qu'espaces publics, impliquent le rapport à autrui. Sont souvent évoquées par

les parents interrogés les craintes liées à **l'insécurité dans certains territoires ou quartiers**. Ainsi **la peur du racket** est-elle souvent évoquée, à Marseille surtout.

**L'école** est évoquée spontanément par les parents en tant que **lieu d'apprentissage des règles de la sécurité routière**. Sont mentionnées les sensibilisations à la sécurité routière effectuées à l'école primaire, l'ASSR et plus systématiquement le BSR qui est perçu par les parents interrogés comme un **"petit test"** que la plupart des élèves obtiennent, qui valorise les adolescents, garantit un **apprentissage minimum du code de la route**, mais qui reste à leurs yeux, trop théorique, trop ponctuel, voire superficiel... Le BSR est interprété par les parents interrogés comme un passage obligé par rapport à la conduite accompagnée et à l'obtention du permis de conduire, mais il est jugé le plus souvent **très insuffisant par rapport à la conduite d'un 2 roues motorisé**.

### C/ LES ENJEUX AUTOUR DE L'ACQUISITION D'UN 2 ROUES MOTORISE POUR UN ADOLESCENT

**Le principal enjeu** concernant l'acquisition d'un 2 roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> par un adolescent est bien **sa dangerosité**. Parmi les différents modes de déplacement, ce sont en effet **les 2 roues motorisés qui sont considérés comme les plus dangereux** pour les jeunes, par les parents interrogés : les motos sont perçues comme plus dangereuses encore que les 2 roues de moins de 50 cm<sup>3</sup>, puisque plus puissantes et rapides. Viennent ensuite les voitures : les parents interrogés sont en effet conscients que les accidents de la route constituent une des causes principales de la mortalité des jeunes... Les parents interrogés ne possèdent jamais d'informations précises quant à la mortalité ou aux accidents liés à la conduite d'un 2 roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> pour les adolescents. Cependant, les **comportements à risques des conducteurs de 2 roues motorisés** sont largement commentés à Marseille surtout où est quasi systématiquement évoquée la conduite sur une seule roue, le non port du casque, l'absence de pistes pour les 2 roues et l'invisibilité des 2 roues pour les automobilistes. Dans les trois sites, sont mentionnés des accidents de 2 roues motorisés qui ont été vus, ou dont ont été victimes des proches...

Le 2 roues à moteur est qualifié par les mères en particulier **"d'engin de mort"**. Or il est perçu comme un **"jouet" à la mode** par les adolescents, selon les parents interrogés qui en reconnaissent cependant souvent l'attrait, en raison de l'esthétisme des scooters. De surcroît, le 2 roues motorisé évoque les "cheveux au vent", la "liberté" et le "plaisir" de se déplacer et apparaît pratique en ville, surtout à Marseille, permettant de palier le manque de transports collectifs dans des sites peu desservis par ceux-ci. **L'éloignement des établissements scolaires par rapport au domicile** justifie souvent l'achat d'un 2 roues motorisé pour l'adolescent.

**Conduire un 2 roues motorisé exige** d'abord, selon les parents interrogés une certaine **maturité et responsabilité de la part de l'adolescent**. Certes, la conduite d'un 2 roues motorisé exige de connaître le code de la route, de respecter les règles de sécurité routière, dont en particulier le port du casque pour les mères, mais aussi et surtout, d'avoir acquis **une conscience des risques**. Or cette prise de conscience est difficile à l'adolescence selon les parents interrogés et exigerait que soit déployée une politique de prévention plus conséquente, cohérente et efficace à l'égard des adolescents.

Les enfants, et en particulier les garçons, expriment souvent assez tôt leur désir d'acquérir un 2 roues motorisé : vers 13 ou 14 ans, voire plus tôt, et **l'obtention du BSR** est perçue comme **les autorisant à exprimer ou réitérer leur demande** auprès de leurs parents. L'expérience de l'usage du vélo peut servir également d'argument et de preuve de connaissance de la route. Parmi les parents dont les enfants possèdent un 2 roues motorisé, nombreux sont ceux qui considèrent que leur enfant leur a fait un **"chantage" pour obtenir le 2 roues convoité**. Notion de "chantage" qui inclut : d'une part, une amélioration des résultats scolaires, et d'autre part, la mise en exergue par l'adolescent du fait que les parents n'ont plus à les véhiculer. C'est à ce dernier argument ainsi qu'aux preuves de la maturité et de la dimension raisonnable de l'enfant que les mères semblent particulièrement sensibles.

#### **D/ ESQUISSE DE TYPOLOGIE DES STRATEGIES PARENTALES**

**Face aux demandes d'un 2 roues à moteur de moins de 50 cm<sup>3</sup> de la part de leurs enfants**, les parents déploient différentes stratégies que l'on peut regrouper en **5 types**.

- **1/ LE REFUS CATEGORIQUE** : Cette attitude intransigeante et radicale est justifiée par les risques encourus, l'absence d'un réel besoin, au regard de l'offre de transports collectifs, ou de l'absence de longs trajets à effectuer et d'une relative disponibilité des parents pour véhiculer l'adolescent. Ces refus catégoriques sont très **fréquents à Paris**, ils recouvrent **une priorité accordée au passage du permis de conduire** et à la conduite accompagnée.
- **2/ L'ACCEPTATION A TERME OU A "L'USURE"**: Ainsi plusieurs parents n'ont-ils pas cédé immédiatement à la demande de leurs enfants et considèrent avoir "tenu" un ou deux ans, **attendant ainsi que l'enfant ait 16 ans, soit plus mature** et qu'il apporte des preuves de sa capacité à respecter les règles. Cette stratégie apparaît déployée surtout par les mères.
- **3/ L'ACCEPTATION CONTRAINTE ET ANXIEUSE** : Ce type d'acceptation est souvent le fait des mères également, les pères ayant plus fréquemment cédé sans réticence, à la demande de l'enfant. Ces **mères qui sont parfois "malades d'anxiété"** de savoir leur enfant sur un 2 roues motorisé, tentent de surveiller étroitement leurs comportements sur la route, en les suivant en voiture, en exigeant le port du casque, en leur fournissant et en exigeant qu'ils portent des vêtements adaptés, en les menaçant de revendre le 2 roues ou de les en priver, si l'enfant commet la moindre infraction, prend le moindre risque, ou désobéit...
- **L'ACCEPTATION CONFIANTE** : Ce type de stratégie est, soit le fait de mères qui élèvent seules leurs enfants, qui assument entièrement leur éducation à la mobilité et le fait de les véhiculer, soit le fait de personnes vivant dans des zones mal desservies par les transports collectifs et considérant que l'enfant a une expérience suffisante de la route, grâce à l'usage préalable du vélo.
- **L'ANTICIPATION DE LA DEMANDE** : Elle émane de parents motards ou l'ayant été, ou encore qui considèrent que le 2 roues motorisé est un apprentissage utile de la route avant d'être automobiliste, ou bien de parents qui cherchent à être aimés par leurs enfants, à leur

faire plaisir pour une raison ou pour une autre. Ainsi, au sein des foyers monoparentaux, le fait d'offrir à l'adolescent un 2 roues motorisé, apparaît parfois comme un moyen de la part du parent qui bénéficie de la garde de l'enfant, de renforcer l'attractivité de vivre à ses côtés, ou inversement comme une compensation de ne pas bénéficier de la garde. Dans d'autres foyers, la maladie d'un adolescent peut aussi susciter ce type de cadeau...

Concernant les foyers sans cyclomoteur, il est à noter **une très nette différence entre Paris et Marseille** en matière de demandes des adolescents. En effet, dans les foyers parisiens, il est rare que les adolescents expriment la demande d'un 2 roues motorisé, tandis qu'**à Marseille, cette demande est très fréquente**, de la part des garçons surtout. Sans doute les différences d'offres de transports collectifs, climatiques et culturelles de ces deux villes, expliquent-elles en partie au moins, cette distinction.

**Les 2 roues à moteur de moins de 50 cm<sup>3</sup> recouvrent trois à quatre types d'engins** selon les parents interrogés :

- **Le scooter** qui est le plus souvent cité et possédé par les enfants des parents interrogés et qui représente l'objet à la mode pour les garçons de 14 à 18 ans, mais aussi pour les jeunes cadres... Il est souvent reproché au scooter, en particulier par les mères, son manque de stabilité.
- **La petite moto** qui n'est mentionnée que par les pères motards, et qui est perçue comme faisant partie des nouvelles offres des constructeurs de 2 roues.
- **La mobylette** qui est vécue comme un objet démodé, peu onéreux et qui a une image relativement "ouvriériste" et intergénérationnelle.
- **Le Solex** qui constitue le 2 roues le plus basique et le moins puissant et qui a souvent été utilisé dans le passé par les parents.

## E/ LES ATTENTES DES PARENTS INTERROGES

**Les principales attentes des parents d'adolescents** portent, en matière de mobilité de leurs enfants, sur **la prévention, la sensibilisation aux risques encourus sur la route**, et en particulier en 2 roues motorisé. Implicitement au moins, les adultes interrogés ont le sentiment que les adolescents sont les "parents pauvres" de la prévention et de l'éducation routière ! Les parents interrogés, quelle que soit leur attitude face à la demande d'un 2 roues motorisé de la part de leurs enfants, souhaitent que **l'école intensifie son rôle en matière d'éducation à la sécurité routière et de sensibilisation aux risques d'accidents de la route**. Certains préconisent que cette éducation à la mobilité soit non seulement plus intensive, plus récurrente et plus longue, mais qu'également qu'elle se fasse plus tôt, **dès l'école primaire**...Au même titre qu'existent des cours d'éducation civique, bien des parents souhaiteraient que l'Education Nationale programme **des cours d'éducation routière** et de sensibilisation aux risques, le BSR apparaissant insuffisant, voire comme un "brevet alibi" ou encore une "bonne conscience théorique" de la part de l'Etat.

Il importe aux yeux des parents interrogés de **faire prendre conscience des risques d'accidents** aux adolescents qui sont fascinés par la vitesse, qui ne pensent qu'à "frimer" sur un deux roues dans le cadre de leurs jeux de séduction et d'affirmation d'eux-mêmes...Est préconisée par certains parents habitant Marseille surtout, une sensibilisation aux risques d'accidents de la route en 2 roues motorisé, grâce à **l'intervention dans les établissements scolaires de membres du corps médical**, ou à l'organisation **des visites**

**en hôpitaux** à de jeunes victimes de la route...La notion de "service citoyen" est évoquée à propos de ces journées de sensibilisation et d'aide aux victimes de la route.

**Des campagnes publicitaires sont préconisées** pour sensibiliser les jeunes aux risques inhérents à la conduite d'un 2 roues et **des parents déplorent le contenu des jeux vidéo** qu'ils considèrent comme incitant à la vitesse, à l'agressivité à l'égard d'autrui au travers de simulation de conduite et non à la prudence et au respect d'autrui sur la route. Les valeurs inhérentes à ces jeux vidéo sont perçues comme à l'opposé de celles que devraient acquérir les jeunes en termes d'apprentissage de la sécurité routière...**Enfin, un renforcement des contrôles des 2 roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> par la Police et la Gendarmerie** est également souhaité par bien des parents qui estiment implicitement que les automobilistes sont plus contrôlés que les jeunes en 2 roues motorisé.

## IV/ CONCLUSIONS, PRECONISATIONS ET QUESTIONS SOULEVEES

Au regard de ces différents éléments d'analyse et des résultats de ces deux phases de recherche qualitative, il nous semble qu'il conviendrait de :

- **Revaloriser l'image des transports collectifs** auprès des adolescents, en Ile-de-France et à Marseille, de mettre en évidence **la possibilité de lecture** au cours des trajets dans ces transports collectifs qui ont tendance à être perçus comme des « **temps morts** » par les jeunes. **Les transports collectifs** en Ile-de-France comme à Marseille devraient faire l'objet d'une **revalorisation auprès en particulier, des jeunes de moins de 18 ans** en vue de favoriser leur usage. Leur image en effet, semble dégradée auprès d'adolescents qui les vivent souvent comme une contrainte et qui de surcroît, subissent l'influence de la motorisation de leurs parents... Ne conviendrait-il pas dès lors au moins en Ile-de-France, que **des acteurs tels la RATP et le STIF**, fassent des efforts en termes de **communication** et de **services innovants à destination de ces jeunes usagers franciliens** dont dépend aussi l'avenir du développement de ces transports collectifs ?
- **Fournir aux parents d'adolescents des outils pédagogiques de sensibilisation aux risques** qui constitueraient des preuves irréfutables auxquelles ils pourraient avoir recours vis à vis de leurs enfants, dans le cadre de négociations telles celles qui ont été décrites dans les rédactions et au cours des entretiens. Si les parents d'adolescents sont systématiquement ou presque, sensibilisés aux risques encourus par leurs enfants avec un deux roues de moins de 50 cm<sup>3</sup>, ils ne possèdent pas plus que leurs enfants, de données précises quant à ces dangers. Seuls les accidents survenus dans l'environnement font office de preuves ! Ne conviendrait-il pas en conséquence, de **concevoir à destination des parents des outils de sensibilisation** fournissant des données fiables quant aux dangers inhérents à la conduite d'un deux roues motorisé? Si comme le démontrent les résultats de la phase de recherche documentaire et l'analyse des rédactions, les adolescents peuvent avoir accès à des sites informatiques leur fournissant des arguments pour convaincre leurs parents d'acquiescer un deux roues motorisé, les parents d'adolescents n'ont pas quant à eux, la possibilité d'avoir recours à **des sources d'informations leur fournissant des contre arguments...**
- **S'interroger sur l'impact du BSR** en tant que déclencheur potentiel de la demande immédiate de conduire un 2 roues motorisé. **Le BSR est vécu par les adolescents** qui l'ont obtenu, ou qui s'approprient à le passer, suite à l'ASSR, **comme une autorisation officielle à la conduite immédiate d'un deux roues motorisé** – comme en témoigne dans ces deux phases de recherche qualitative, leur mise en exergue de l'obtention de ce brevet dans leurs demandes d'acquisition de ce type de véhicule – tandis que **les parents n'y perçoivent qu'un passage obligé pour l'obtention à terme, du permis de conduire**. Ces deux modes d'interprétation du BSR, en fonction de l'âge et du statut des populations, sont à prendre en considération et mériteraient une harmonisation, grâce à un complément d'information des uns et des autres. De toute évidence, le BSR est jugé insuffisant par les parents, par rapport à la conduite d'un cyclomoteur par un adolescent et pâtit de ce fait d'une mauvaise image.

- **Favoriser les modes doux tels la marche et le vélo**, chez les adolescents au regard des problèmes de santé (par exemple d'obésité) qui atteignent les jeunes et au regard des risques d'accidents inhérents à l'usage du deux roues motorisé. Cependant, l'usage du vélo en ville, apparaît également dangereux et est souvent interdit par les parents, hors contexte rural et de loisirs...
- **Les mères s'avèrent plus réticentes que les pères à autoriser leurs enfants adolescents à conduire un deux roues à moteur.** Par ailleurs, ce sont les mères qui semblent effectuer le plus souvent les trajets pour accompagner leurs enfants à l'école et participer activement à l'apprentissage de la mobilité de leurs enfants et ce, dès leur plus jeune âge. L'Education Nationale apparaissant aux yeux des parents interrogés, comme l'acteur principal de l'apprentissage du civisme et de la mobilité, ne serait-il pas intéressant d'intensifier les actions d'informations et de sensibilisation impliquant à la fois les enfants et leurs mères ?
- **Enfin, les acteurs privés tels les constructeurs de cyclomoteurs, les sociétés d'assurances et mutuelles** semblent être perçus comme devant informer leurs clients potentiels et réels des dangers inhérents à la conduite d'un deux roues à moteur, et pourraient revaloriser leur image en initiant des actions à dimension citoyenne, de formation et de sensibilisation aux risques de la route, en particulier à destination des adolescents...