

Les jeunes au volant

ONT COLLABORÉ À CET OUVRAGE

Stéphanie Bioulac
Yoann Demoli
Maxime Duviau
Mathieu Flonneau
Gérard Hernja
Leila Jeolás
Jocelyn Lachance
Daniel Marcelli
Hervé Marchal
Carmen M. Schröder
Mara Sierra Jimenez

Sous la direction de
David Le Breton

Les jeunes au volant

Préface de Bernadette Moreau

Ouvrage publié avec le soutien de la Fondation
VINCI Autoroutes pour une conduite responsable



Conception de la couverture :
Anne Hébert

Version PDF © Éditions érès 2022
CF - ISBN PDF : 978-2-7492-7210-8
Première édition © Éditions érès 2022
33, avenue Marcel-Dassault, 31500 Toulouse, France
www.editions-eres.com

Partagez vos lectures et suivez l'actualité des **éditions érès** sur les réseaux sociaux



Aux termes du Code de la propriété intellectuelle, toute reproduction ou représentation, intégrale ou partielle de la présente publication, faite par quelque procédé que ce soit (reprographie, microfilmage, scannérisation, numérisation...) sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

L'autorisation d'effectuer des reproductions par reprographie doit être obtenue auprès du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris, tél. : 01 44 07 47 70 / Fax : 01 46 34 67 19

Table des matières

PRÉFACE

| | |
|--------------------------------|---|
| <i>Bernadette Moreau</i> | 7 |
|--------------------------------|---|

INTRODUCTION

| | |
|------------------------------|----|
| <i>David Le Breton</i> | 11 |
|------------------------------|----|

I

ENQUÊTE SUR LES JEUNES CONDUCTEURS

Apprendre à conduire : transmission et apprentissage

| | |
|------------------------------|----|
| <i>David Le Breton</i> | 17 |
|------------------------------|----|

De l'obtention du permis à l'usage de la voiture

| | |
|------------------------------|----|
| <i>David Le Breton</i> | 33 |
|------------------------------|----|

L'urgence de la conduite automobile

| | |
|-------------------------------|----|
| <i>Jocelyn Lachance</i> | 57 |
|-------------------------------|----|

Les excès sur la route

| | |
|----------------------------|----|
| <i>Maxime Duviau</i> | 73 |
|----------------------------|----|

Le choix de la conduite automobile chez les jeunes : mobilités et tensions dans l'espace public en région parisienne

| | |
|----------------------------------|----|
| <i>Mara Sierra Jimenez</i> | 87 |
|----------------------------------|----|

| | |
|--|-----|
| Rationalisation de trajets et sentiment de liberté dans la conduite automobile de jeunes : la route et l'autoroute <i>Mara Sierra Jimenez</i> | 101 |
| Compagnons numériques de la route <i>Jocelyn Lachance</i> | 111 |
| Évaluation par les jeunes des campagnes de prévention <i>Maxime Duviau</i> | 123 |

II

DES JEUNES AU VOLANT

| | |
|---|-----|
| Les jeunes et la voiture <i>Daniel Marcelli</i> | 133 |
| Les jeunes et la conduite : une envie sous contraintes <i>Hervé Marchal</i> | 141 |
| La formation et l'éducation pour influencer les attitudes des jeunes conducteurs <i>Gérard Hernja</i> | 157 |
| Quand conduire, c'est aussi habiter. Regard ethno-sociologique sur le rapport à l'automobile des jeunes générations <i>Hervé Marchal</i> | 179 |
| Jeunes brésiliens accros à la vitesse : courses illégales de voitures et de motos <i>Leila Jeolás</i> | 197 |

| | |
|--|-----|
| Des jeunesses au volant ? Les différenciations sexuées du rapport à l'automobile chez les jeunes en France depuis les années 1970 <i>Yoann Demoli</i> | 207 |
| Sommeil, rythmes et fatigue dans le rapport à la route chez les jeunes générations <i>Carmen M. Schröder, Stéphanie Bioulac</i> | 221 |
| Jeunesses et automobilismes au XXI ^e siècle : fin d'histoire pour un alcool fort ? <i>Mathieu Flonneau</i> | 235 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 245 |
| PRÉSENTATION DES AUTEURS..... | 259 |

Préface

C'est à l'issue d'un colloque sur la parentalité au volant, organisé par la Fondation VINCI Autoroutes et la Fédération nationale des écoles des parents et des éducateurs¹, que David Le Breton a proposé à la Fondation de diriger une étude sociologique sur le rapport à la voiture et à la conduite des jeunes.

En effet, à cette occasion, la Fondation avait publié les résultats d'une enquête réalisée par Ipsos auprès de jeunes conducteurs de 18 à 25 ans, visant à évaluer l'impact de la conduite des parents sur les comportements au volant de leurs enfants. Ces résultats ont mis en lumière une très nette corrélation entre les comportements au volant des parents et celui de leurs enfants devenus jeunes conducteurs : infractions, prises de risque, incivilités, ou à l'inverse conduite respectueuse d'autrui et du code de la route, se reproduisent de façon marquante d'une génération à l'autre.

L'intention initiale de David Le Breton était d'élargir la focale par-delà le cercle familial et d'identifier les autres influences qui s'exercent sur les jeunes au volant. Il nous a cependant fort

1. « La famille en voiture, un laboratoire pour l'éducation ? », 7 novembre 2016, Maison de l'Unesco (Paris), Fondation VINCI Autoroutes et Fédération nationale des écoles des parents et des éducateurs (FNEPE).

opportunément soumis un projet d'étude plus ambitieux en présentant une approche globale du rapport à la voiture et à la conduite des conducteurs et conductrices de 18 à 24 ans. Cette étude serait menée, sous sa direction, par Maxime Duviau, doctorant à l'université de Strasbourg, accompagné de Jocelyn Lachance, maître de conférences à l'université de Pau, et de Mara Sierra Jimenez, chercheuse postdoctorale. Ils réaliseraient plus d'une centaine d'entretiens approfondis avec des jeunes issus de territoires différents : urbains, ruraux, habitant en province ou dans l'agglomération parisienne, et aborderaient un ensemble de thèmes permettant d'avoir une vision très exhaustive du sujet parmi lesquels la relation à la voiture, l'influence des parents et des pairs, le comportement au volant, la responsabilité en tant que conducteur et en tant que passager, la perception des risques routiers (alcool, drogues, fatigue, smartphone...), la prise en compte des problématiques environnementales, le covoiturage, l'évaluation de l'enseignement à la conduite et des campagnes de prévention.

Le résultat de cette étude inédite permet de découvrir des jeunes très lucides sur les avantages et les inconvénients de la voiture : à la fois source de liberté, parce qu'elle rend possible le déplacement de façon autonome, et génératrice de contraintes et de stress liés au coût de la voiture, à son usage et aux risques qu'elle génère. Ils s'adaptent donc en fonction de leurs priorités et des solutions alternatives disponibles.

Leur attitude vis-à-vis des risques liés à la conduite semble plus ambivalente. Ils ont conscience des risques encourus par leur classe d'âge qui est la plus touchée par la mortalité routière – les accidents de la route constituent la première cause de mortalité pour les 18-24 ans² – et ils connaissent les principaux facteurs d'accidents. Pour autant, comme l'ensemble des conducteurs, ils prennent des

2. Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

risques en sous-estimant leurs conséquences ou en faisant valoir des impératifs qu'ils considèrent comme étant supérieurs (peur du retard au travail, urgence à régler, etc.).

Pour la plupart des jeunes, le permis de conduire conserve son caractère de rite de passage parce qu'il donne accès à l'autonomie. Il pourrait être plus encore une occasion de s'exercer à la vie collective, à la citoyenneté et à la responsabilité vis-à-vis des autres.

À la lecture de cet ouvrage, on peut également s'interroger sur le rôle joué par les adultes dans la transmission des bons comportements au volant ou des prises de risque. Que ce soit pendant l'enfance, lorsqu'ils voient leurs parents conduire, ou encore lorsque, jeunes conducteurs avec un permis tout juste obtenu, ils expérimentent la réalité de la conduite et découvrent un univers bien éloigné de ce qu'ils ont appris à l'auto-école. La pratique de la conduite et l'expérience vont les faire progresser, mais la confrontation aux fréquentes incivilités et entorses au code de la route de leurs aînés va en partie discréditer l'apprentissage initial et les amener à adopter les mêmes comportements dangereux.

Les enseignements de cette étude et les contributions des chercheurs et des experts contenus dans cet ouvrage vont, sans aucun doute, nourrir la réflexion de ceux qui, comme la Fondation VINCI Autoroutes, cherchent de nouveaux leviers pour promouvoir auprès des jeunes une conduite plus responsable, respectueuse d'autrui et de l'environnement.

Je remercie donc particulièrement David Le Breton d'avoir pris l'initiative de cette étude inédite et d'avoir coordonné la réalisation de ce projet. Merci aussi à Maxime Duviau qui en a fait le sujet de sa thèse, à Jocelyn Lachance et Mara Sierra Jimenez qui ont pris part aux entretiens et à leur analyse, ainsi qu'à l'ensemble des auteurs ayant participé à cet ouvrage. Je suis heureuse que le soutien de la Fondation VINCI Autoroutes ait pu en permettre la réalisation.

Souhaitons que cette contribution fasse progresser auprès des jeunes l'idée énoncée par Matthew B. Crawford, selon laquelle « conduire c'est exercer sa capacité à être libre, un sentiment presque irrésistible lorsque l'on prend le volant » (Crawford, 2021). Une liberté qui s'appuie sur la compétence, la conscience et la responsabilité.

Bernadette Moreau
déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

David Le Breton

Introduction

Réfléchir à la conduite routière des jeunes générations s'impose au regard d'un constat douloureux. Entre 18 et 29 ans, elles sont sur-représentées parmi les tués et les blessés sur les routes au regard des distances parcourues. Quel que soit le type de véhicule considéré, la moitié des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sont des 18-29 ans, particulièrement pour les accidents mortels, alors qu'ils ne réalisent que le quart des kilomètres parcourus. Une très forte majorité de victimes sont des conducteurs masculins¹.

En France, les 18-24 ans composent 8 % de la population. Mais ils comptent 16 % des morts sur les routes. Chaque semaine, en moyenne, 11 d'entre eux meurent dans un accident de la route. Les jeunes conducteurs ayant obtenu leur permis depuis moins de deux ans représentent 21 % de la mortalité routière et 43 % des accidents corporels. Parmi les accidents mortels, 59 % des victimes ont entre 18 et 24 ans. Alcool, vitesse, consommation de stupéfiants, fatigue et usage du téléphone au volant sont les principales causes de décès chez les conducteurs novices (Matmut, septembre 2020).

La voiture est un instrument-clé des turbulences adolescentes. Elle est un objet d'approvisionnement des pesanteurs personnelles, un

1. Sources : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), « Accidentalités des jeunes de 18 à 29 ans en lien avec leurs pratiques de mobilité », juillet 2018.

objet transitionnel (à la fois d'apaisement et de passage). Le risque routier est fondamentalement masculin. Les prises de risque sur la route participent d'une construction de soi, elles sont valorisées par le jeune, et par son public. Elles induisent une figure éminente de la « virilité ». Nombre d'accidents de la route s'enracinent dans une volonté masculine de montrer sa prestance devant les autres. Les paris autour des voitures, des motos ou, pour les plus jeunes, autour des scooters, foisonnent. Démonstration de virilité qui rencontre souvent le désaveu du réel : ne s'arrêter à aucun stop, aucun feu rouge sur un parcours donné, s'affronter sur une distance plus ou moins longue sur une rue, une avenue ou un parking, dans une perspective d'accélération en brûlant le bitume, rodéos avec des voitures volées ou non qui se terminent plus ou moins bien.

Au-delà de la vitesse ou des acrobaties, de la dextérité de conduire parmi le flux des voitures, se dégage le goût du vertige et de son contrôle. Le vertige est contenu au plus proche de soi, de façon physique. L'accélération favorise une relation frontale au monde sur le mode de la maîtrise. On remplace les limites de sens que la société ne donne plus par une quête de limites physiques (Le Breton, 2007). La sensation relaie le sens et permet de continuer à vivre dans un sentiment de valeur personnelle et une recherche obstinée de l'affrontement physique au monde. On touche le monde pour se donner une prise sur sa vie. Mais l'équilibre précaire menace à tout instant de se rompre. Le réveil brutal ou les lendemains pénibles et nauséux sont la rançon du rêve.

Certaines conduites ne sont pas perçues comme risquées par les jeunes : faire de la mobylette ou du scooter sans casque, par exemple, ou se faufiler dans le flux de circulation. En voiture, franchir un feu au rouge ou témoigner de désinvolture quant au respect du code, ne pas mettre la ceinture de sécurité, consulter régulièrement son téléphone portable, envoyer des SMS, etc., relèvent souvent davantage d'une affirmation personnelle de dextérité, d'un sentiment de toute-puissance ordinaire chez un jeune qui ne considère pas l'accident comme le concernant en puissance. Le jeu avec la mort repose sur une part d'ambivalence mêlée

d'une méconnaissance du danger. Le jeune conducteur possède souvent une voiture usagée dont il néglige l'entretien, il ne perçoit pas les signes de danger avec autant de célérité qu'un conducteur plus expérimenté, et il en est d'autant plus vulnérable. Il tend à sous-évaluer les risques pour lui-même et les autres. La récusation de règles impersonnelles qui ne valent pas pour lui est un argument revenant souvent dans sa bouche. Vécu comme une gêne intolérable le dépossédant de son évaluation propre des circonstances, le code de la route est l'objet d'une permanente réinterprétation qui élargit d'autant la marge d'imprévisibilité des comportements. À quoi bon marquer un stop si apparemment il n'y a aucun danger, s'arrêter en pleine nuit à un feu rouge, ou respecter une limitation de vitesse qui paraît hors de propos ? Pourquoi ne pas envoyer un SMS alors que le trafic est tranquille et paraît parfaitement sous contrôle ? Pourquoi mettre la ceinture de sécurité alors que l'on est pressé ? Pourquoi satisfaire même aux normes d'alcoolémie quand on considère parfaitement « tenir » l'alcool ?

On le voit, la conduite des jeunes générations soulève des questions majeures de santé publique. Elle n'est pas seulement dangereuse en puissance pour elles-mêmes, elle l'est aussi pour les autres. Pourtant, il n'existe à ce jour aucun ouvrage global autour de cette question, aucun sur la manière dont les jeunes apprennent à conduire et se représentent la circulation routière, leur relation aux autres, aux piétons, aux cyclistes, à leur voiture, au code de la route, à la vitesse notamment. Il s'agit du premier ouvrage majeur consacré à la conduite routière des jeunes générations.

Une première partie de l'ouvrage repose sur une vaste enquête financée par la Fondation VINCI Autoroutes, sous l'égide de Bernadette Moreau, effectuée sous ma direction à l'université de Strasbourg, avec Jocelyn Lachance (maître de conférences à l'université de Pau), Mara Sierra Jimenez (postdoc université de Strasbourg) et Maxime Duviau (alors doctorant à l'université de Strasbourg et aujourd'hui enseignant à l'université de Pau). Il s'agit d'une enquête qualitative, la première d'une telle ampleur autour de conducteurs/conductrices entre 18 et

25 ans, afin de comprendre leur relation à la voiture, à la transmission, aux manières de conduire, à leur perception des risques routiers, à leur usage des technologies de l'information et de la communication en tant que conducteur ou passager, à l'évaluation des campagnes de prévention. Nous les avons également interrogés sur leurs propres préconisations. L'enquête s'appuie sur plus de 150 entretiens semi-directifs. Nous avons demandé aux jeunes qu'ils racontent des histoires, qu'ils évoquent leurs représentations, leurs raisons d'agir, leurs valeurs, leurs soucis quand ils sont sur la route, leur rapport aux technologies dans l'habitacle, leur perception des piétons et des cyclistes, les mobilités partagées, le covoiturage, l'écologie... La question du « pourquoi » est donc au cœur des entretiens.

Par ailleurs, nous avons distingué une population spécifique de jeunes parisiens, ou de la banlieue proche, titulaires d'un permis de conduire, et d'autres qui ne l'ont pas, en considérant que dans la mégalopole parisienne le rapport à la voiture était différent de ce qui se joue dans les autres grandes villes ou dans le monde rural. Cette première partie est donc consacrée à une analyse des données recueillies, elle s'appuie en permanence sur les propos des jeunes conducteurs.

Dans une deuxième partie de l'ouvrage, ce sont des spécialistes de la sécurité routière ou de l'adolescence qui s'expriment sur différents points de la conduite routière des jeunes générations. J'ai sollicité à ce propos Daniel Marcelli, pédopsychiatre, spécialiste de l'adolescence, pour donner son appréciation sur les jeunes adultes au volant ; Carmen Schröder et Stéphanie Bioulac, l'une et l'autre pédopsychiatres, autour du rapport au sommeil et à la fatigue des jeunes conducteurs. S'agissant des sciences sociales, j'ai sollicité Hervé Marchal, auteur de plusieurs livres sur les jeunes générations au volant, et Yoann Demoli qui a travaillé sur la dimension genrée de la relation à la voiture et à la route. L'historien Mathieu Flonneau rappelle quelques traits du rapport de la jeunesse à la voiture. Leila Jeolàs fait état de ses observations, au Brésil, de courses illégales de voitures et de motos. Gérard Hernja évoque la formation et l'éducation des jeunes conducteurs.

I

ENQUÊTE
SUR LES JEUNES CONDUCTEURS

David Le Breton

Apprendre à conduire : transmission et apprentissage

PLURALITÉ DES INFLUENCES VENUES DE LA FAMILLE OU DES PROCHES

En matière de sécurité routière, l'enquête IPSOS de septembre 2018 montre des enfants plutôt partagés sur la valeur des conseils donnés par leurs parents. 21 % les privilégient, 17 % disent être plus sensibles aux recommandations extérieures (moniteurs d'auto-école, professeurs, amis, etc.). Dans l'ensemble, 46 % accordent de l'importance à ces derniers contre 54 % à leurs parents. Mais la division n'est guère pertinente en ce qu'elle met en opposition l'influence des uns et des autres alors que les deux sources se mêlent. 39 % se reconnaissent dans la conduite de leurs parents, 11 % la réprouvent. Dans les entretiens qualitatifs, là où les nuances émergent, on s'aperçoit que les jeunes conducteurs sont presque tous critiques sur la conduite des deux parents ou de l'un d'entre eux. Loin d'être de purs échos de leur éducation, ils font la part des choses entre le positif et le négatif de leur comportement sur la route. Au regard des entretiens recueillis, quand 67 % des jeunes interrogés de l'enquête IPSOS disent que leurs parents leur donnent l'exemple, on peut penser que leur réponse est largement induite par la question car dans les faits ils sont nettement

plus critiques et s'en démarquent volontiers. Il y a un abîme entre le oui et le non d'un questionnaire et une interrogation des jeunes sur les significations de leurs expériences.

L'enquête qualitative nuance énormément le constat d'une influence univoque des parents. Les modes de transmission parentale, par leur contenu ou leur forme, influencent sans doute en partie les attitudes du jeune conducteur, lui procurent ou non le sens des limites, le souci de l'autre, du respect des codes sociaux. Cependant, il n'est que pour une part l'héritier de l'éducation reçue par ses parents en matière de comportement sur la route ou ailleurs. L'influence parentale est loin de se donner en toute transparence. Bien au contraire. La plupart des jeunes interrogés différencient la conduite de leur père et celle de leur mère, parfois en les louant, parfois en privilégiant l'une sur l'autre, parfois en les contestant. Il n'y a jamais une transmission mécanique car la conduire du père est souvent différente de celle de la mère, et le jeune est souvent critique envers l'un ou l'autre, ou parfois les deux à la fois.

Certes bien des jeunes disent l'influence de leurs parents. Samuel par exemple met en avant son père :

« Parce que c'est lui qui conduit le plus quand on fait des voyages avec ma famille, c'est celui que j'ai vu le plus conduire, et sa conduite me paraissait sûre même si je ne connaissais rien, petit. Pendant que j'étais en train de passer le code ou les heures de conduite, je montais avec lui et ça me paraissait plus correct comme conduite, celle sur laquelle je prends exemple quoi » (Samuel, 23 ans, paysagiste).

Il explique que sa mère conduit également « très bien ». Il regrette cependant que ses parents « n'appuient pas assez sur l'accélérateur, sans même faire d'excès de vitesse, mais envoyer de la patate quoi ». Cette comparaison des deux modes de conduite revient presque systématiquement.

« Ma mère conduit super bien, franchement. Elle n'a jamais eu d'accident. Moi je me prends tout le temps des trottoirs, des trucs comme ça, mais elle jamais, ça ne lui est jamais arrivé. Quand moi je suis avec elle, du coup je trouve qu'elle conduit bien. Enfin je ne me suis jamais sentie en danger avec elle. Mon père par contre il accélère, après on est dans les routes de campagne il les connaît bien, du coup il ne se fait pas de soucis dessus, mais je ne suis pas rassurée avec lui. Il conduit trop vite et il n'anticipe pas assez ce qu'il pourrait arriver je pense, voilà. Je suis plutôt influencée par ma mère parce que je pense tout le temps : "Qu'est-ce qui peut arriver ?" Je fais très attention à tout » (Camille, 20 ans, étudiante).

Le couple parental est rarement vu comme un tout homogène, presque systématiquement les jeunes interrogés opposent la conduite de leur mère à celle de leur père. Et si certains louent la conduite de l'un ou l'autre de leurs parents, d'autres regrettent qu'ils ne soient pas davantage transgressifs.

D'autres sont nettement plus critiques, et évaluent sans indulgence, presque sous la forme d'un inventaire, les erreurs de conduite de leurs parents, le plus souvent d'ailleurs le père qui manifestement était celui qui conduisait le plus dans la famille.

« Ce sont des petites choses qui font que je ne pourrais pas dire qu'il a une conduite excellente, mais bonne. Il ne met pas les clignotants, donc il ne se signale pas aux autres. Moi je le vois, quand je conduis, je n'aime pas qu'on ne mette pas les clignotants parce que je ne sais pas ce que l'autre en face va faire, je ne suis pas dans sa tête. C'est la principale critique que je peux faire, parfois aussi il est un peu nerveux. Il a tendance à s'énervier un peu contre les autres automobilistes » (Matteo, 25 ans, inspecteur des finances publiques).

Gérard HERNJA, docteur en sciences de l'éducation, directeur de ECF LEEM (Laboratoire d'étude pour une éducation à la mobilité de l'  cole de conduite française), auteur de recherches sur les difficultés des élèves lors de l'apprentissage de la conduite, sur les comportements à risque des conducteurs novices jeunes, ainsi que sur les pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite des secteurs traditionnels et associatifs. Associé au Laboratoire de la mobilité inclusive sur les questions d'éducation à la mobilité. Contact : gerard.hernja@ecf-services.fr

Leila JEOL  S, professeure à l'université d'état de Londrina (Brésil). Auteur notamment avec H. Kordes de *Risquer sa vie pour une course. Parcours de vie d'une jeunesse brésilienne accro aux courses illégales de voiture et de moto* (L'Harmattan, 2013). Contact : leilajeolas@gmail.com

Jocelyn LACHANCE, maître de conférences HDR de l'université de Pau et membre du laboratoire CNRS Tree. Auteur notamment de *L'adolescence hypermoderne. Le nouveau rapport au temps des jeunes* (PUL, 2013), *Photos d'ados.    l'ère du numérique* (PUL, 2013), *Les images terroristes. La puissance des écrans, la faiblesse de notre parole* (  r  s, 2017), *La famille connectée. De la surveillance parentale à la déconnexion des enfants* (  r  s, 2019). Contact : jocelyn.lachance@univ-pau.fr

David LE BRETON, professeur de sociologie à l'université de Strasbourg, membre de l'Institut universitaire de France, membre de l'Institut des études avancées de l'université de Strasbourg (USIAS). Auteur notamment de : *En roue libre. Une anthropologie sentimentale du vélo* (Terre urbaine, 2020) ; *En souffrance. Adolescence et entrée dans la vie* (M  talli  , 2007) ; *La peau et la trace. Sur les blessures de soi* (M  talli  , 2003) ; *Signes d'identité. Tatouages, piercings et autres marques corporelles* (M  talli  , 2002) ; *Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre* (Puf, Quadrige, 2002) ; *Disparaître de soi. Une tentation contemporaine* (M  talli  , 2015). Et avec Daniel Marcelli du *Dictionnaire de l'adolescence et de la jeunesse* (Puf, Quadrige, 2010). Contact : david.le.breton@unistra.fr

Daniel MARCELLI est professeur émérite de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent à la faculté de médecine du centre hospitalier Henri-Laborit

de Poitiers, président de la SFPEADA. Auteur notamment de *La surprise, chatouille de l'âme* (Albin Michel, 2006), *Les yeux dans les yeux. L'énigme du regard* (Albin Michel, 2006), *Avoir la rage* (Albin Michel, 2016), *Médecine de l'adolescent* (Elsevier Masson, 2005), *Adolescence et psychopathologie* (avec A. Braconnier – Elsevier Masson, 2004), *Psychopathologie générale des âges de la vie* (avec F. Marty – Elsevier Masson, 2015), *Enfance et psychopathologie* (avec D. Cohen – Elsevier Masson, 2009), *L'état adolescent. Miroir de la société* (Armand Colin, 2013). Et avec David Le Breton du *Dictionnaire de l'adolescence et de la jeunesse* (Puf, Quadrige, 2010). Contact : daniel.marcelli46@orange.fr

Hervé MARCHAL, professeur de sociologie à l'université de Bourgogne. Auteur notamment de : *Un sociologue au volant* (Téraèdre, 2014). Contact : herve.marchal@u-bourgogne.fr

Bernadette MOREAU, déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes.

Carmen M. SCHRÖDER, professeur de pédopsychiatrie au service de psychiatrie de l'enfant et de l'adolescent des hôpitaux universitaires de Strasbourg, spécialiste du sommeil et des rythmes biologiques chez l'enfant et l'adolescent et chercheur au CNRS (unité propre de recherche 3212, Institut des neurosciences cellulaires et intégratives) ; auteure notamment de *Sommeil, rythmes et psychiatrie* (Dunod, 2016). Contact : schroderc@unistra.fr

Mara SIERRA JIMENEZ, géographe, chercheuse postdoctorale université de Strasbourg. Contact : mara.sierrajimenez@univ-pau.fr