

Université Paris 8 - IFU Institut Français d'Urbanisme

Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer
Lettre de commande 05 - MT 5 005

DRAST - PREDIT
groupe opérationnel 3 « nouvelles connaissances pour la sécurité »

Le volant et la norme

Synthèse de la recherche

Avril 2007

Sylvie LIDGI
Chercheur associée au LTMU (IFU)
Directrice de *corrélation*

Problématique

Il est arrivé à chacun de nous de stationner sous un panneau d'interdiction, de rouler un peu plus vite que la vitesse autorisée, d'omettre de boucler sa ceinture, de faire usage de son portable (brièvement) pour de « bonnes raisons ». Pour autant, **chaque conducteur serait-il un « délinquant »** ? Le non respect du Code de la route étant mis en avant par les pouvoirs publics comme cause essentielle des accidents de la route, la présente recherche, *le volant et la norme*, vise à mettre en évidence non seulement les modalités du respect (et du non respect) des règles du Code de la route et des attitudes à son égard mais aussi les interprétations et les représentations pratiques des normes sociales de conduite. En effet, la nature normative du cadre d'action des politiques publiques de sécurité nécessite de comprendre les pratiques de l'appropriation des normes et la façon dont se construisent les comportements en situation de conduite automobile. La problématique invite à s'interroger sur les propriétés cognitives et pratiques du Code de la route comme instrument d'appropriation des normes et de production de comportements, en situation, par les conducteurs¹.

Méthodologie

Les travaux de recherche dans le domaine de la Sécurité Routière s'appuient généralement sur des études et des statistiques examinant des catégories de conducteurs ou des situations spécifiques ou encore sur des enquêtes par questionnaires sur échantillon statistique auprès d'automobilistes ayant eu un accident ou sanctionnés par un tribunal pour infraction. Nous avons souhaité éviter tant les catégories ou les situations singulières que la rationalisation *ex post* des propos par distanciation d'avec l'évènement. Il nous a semblé important de porter le regard sur l'ensemble des conducteurs. Nous avons donc choisi d'étudier la population finalement la plus problématique, celle qui ne refuse pas *a priori* toute norme collective : à savoir la population des conducteurs *ordinaires*.

Le premier volet de la recherche (entretiens semi-directifs auprès de 154 conducteurs ordinaires titulaires d'un permis valide, sur échantillon raisonné relevant d'une méthode proportionnelle) fait appel à des constats observés par les conducteurs et à leurs sentiments en matière de conduite automobile, de pertinence des règles et des politiques de S.R. Le principal modèle théorique auquel nous nous sommes référés ici est celui des représentations sociales développé par S. Moscovici et après lui par J.-C. Abric. Ce modèle montre que la représentation fonctionne comme un système d'interprétations de la réalité qui régit les relations des individus à leur environnement physique et social. Elle influence les comportements et les pratiques, c'est un guide pour l'action qui produit un ensemble d'anticipations et d'attentes. De ce point de vue, le modèle est en cohérence avec la démarche de la théorisation de l'action (R. Boudon) qui structure la conception des trajets commentés.

Le second volet, celui des « trajets commentés » (sous échantillon de 40 automobilistes), amène les conducteurs observés à **formuler des constats en situation**, au moment où l'évènement se produit. Ces conditions de quasi-laboratoire permettent de comprendre comment le conducteur analyse une situation donnée, même éphémère, et **élabore le processus de réaction**. Cette méthode s'appuie sur l'exigence de contextualisation, la possibilité d'appréhender la perception à partir de ce qui peut en être rapporté verbalement et l'inévitable bougé de la perception. Elle présente l'avantage de se prêter à de nombreuses variations à l'intérieur d'un cadre général, en fonction des objectifs à atteindre.

L'enquête s'est déroulée sur trois terrains : Aquitaine rural, périurbain des environs de Lille, Paris et région parisienne.

¹ Lidgi S., « Le volant et la norme, éléments d'une problématique », *Hommes et Sociétés*, n° 155-156, 2005.

Résultats

Si, en vérité pure on a toujours raison de ne pas avoir tort, en réalité altérée on a souvent tort d'avoir raison.

Pierre DAC, *Les pensées* (1972)

Le comportement de l'automobiliste, enjeu central des politiques actuelles, n'est qu'une des trois composantes de la sécurité routière : le conducteur, le véhicule et les infrastructures routières. Le GO3 du PREDIT (publication 11.2006) constate que d'importants progrès ont été accomplis en matière de sécurité routière ces dernières années. Cette évolution s'inscrit dans des changements plus larges concernant l'ensemble des pays occidentaux. Notre propos s'inscrit dans le paradoxe souligné par les auteurs : (a) **la sécurité routière est focalisée sur le conducteur**. Le conducteur est dans le même temps (b) **idéalisé** (c'est un être exemplaire qui répond parfaitement à un ensemble de prescription juridiques, médicales et morales) et (c) **dénoncé** comme « un être normalement dégradé » qui prend des risques inconsidérés sur la route. Pourtant, le risque routier ne semble pas constituer un point de fixation permanent pour les conducteurs.

Paradigmes de la sécurité routière

Dans certains courants de recherche, à travers les déclarations de personnalités politiques et de personnalités de la société civile, les automobilistes sont présentés comme des sujets revendiquants, qui exigent la possibilité de faire leur propre analyse des situations et, grâce à une appréciation personnelle des risques encourus, refusent d'obéir "aveuglément" aux règles définies par la Loi. L'idée que la voiture est objet de plaisir, renforce cette croyance. La vision selon laquelle le non respect du Code est le principal facteur d'accidents de la route et les politiques de sanction ont un effet positif sur l'amélioration du respect des règles, est largement relayée par les médias et les instituts de sondage.

La notion de norme, souvent confondue avec celle de valeurs et de règles, nécessite d'être clarifiée : (a) les valeurs, ensemble de principes sélectifs, sont le produit d'un lent travail de pénétration des idées et de construction d'une image sociale de l'individu ; (b) les normes sont les formes que prennent ces valeurs dans un contexte spécifique, elle sont un guide de l'action soutenu par des sanctions ou des récompenses ; (c) les règles sont l'expression concrète des normes, définissant les pratiques à suivre. Par exemple, le respect de l'intégrité d'autrui est une valeur, la prudence au volant est une norme, s'arrêter lorsque le feu passe au rouge est une règle. Ainsi, le Code de la route est-il un ensemble de règles. Cette simple distinction aide à faire le clair sur le modèle conventionnel.

Le modèle porté par le rapport transgression/soumission tant au Code de la route qu'au mécanisme d'acceptation des normes, singulièrement en situation de conduite, apparaît comme structurant l'examen des comportements routiers et, ce faisant, du cadre d'action des politiques publiques. L'angle du modèle, mis en avant par les pouvoirs publics et par des chercheurs, suggère des postures de déviance, voire de délinquance. La conformité à des normes ou à des règles valorise la soumission à un système normatif extérieur produit par des phénomènes d'intériorisation, de socialisation, de persuasion ou de contrainte. Cette interprétation dominante soulève néanmoins des interrogations.

Le modèle conventionnel mobilise des théories du contrôle social ; celles-ci en appellent d'une manière ou d'une autre à l'idée d'intériorisation des normes collectives qui s'opère par des apprentissages variés de conformisation et de soumission. Dans ce schéma, ne pas respecter les normes et les règles prédispose à des sentiments de culpabilité. Une utilisation « déviante » des normes (ou leur non-respect) peut donner lieu, le cas échéant, à des sanctions (amendes, retraits de points voire du permis...). Dans ce cadre d'analyse, la sanction permet à la fois de justifier le sentiment de culpabilité (« on a raison de se sentir coupable ») et d'apparaître comme ce qui en libère (« on paye pour la faute commise »).

Depuis vingt ans, le modèle conventionnel présente *le risque* comme une probabilité d'accident ayant une réalité objective. La conduite automobile étant une activité à risque (porteuse de danger), le modèle se fonde sur l'assertion suivante : le comportement de l'automobiliste intègre l'existence du risque. Ainsi, le conducteur réglerait sa conduite sur sa perception (subjective) du risque. En corollaire, un lien entre goût du risque/ aversion au risque, d'une part, et accident, d'autre part, est établi. Dans ce modèle, le conducteur est un individu générique : un idéal-type unique, en quelque sorte. La métonymie entre dangerosité d'une situation (péril potentiel sinon probable) et dangerosité du conducteur (qui sait ou non éviter ces périls, qui défie ou non le sort) permet le développement du modèle qui

s'affranchit du fait que 95% des accidents seraient dus à des erreurs (Perreti-Wattel), erreurs de jugement ou déficit de savoir-faire. Pourtant, au cours des trajets commentés que nous avons réalisés, **ni les actes ni les raisonnements formulés par les conducteurs n'ont mis en lumière la prépotence du risque.**

Le *risque* en théorie de la décision est caractérisé par deux conditions : (a) une action donnée peut avoir plusieurs résultats, précisément identifiés *ex ante*, (b) à chaque résultat est associée une probabilité, la somme des probabilités étant égale à l'unité. Ces probabilités sont estimées grâce à la modélisation de situations théoriques (ex. lancer de dés) ou à partir de données empiriques (relevé climatologique). De ce point de vue, elles sont *objectives*.

Le risque se distingue de l'incertitude. Pour J. M. Keynes, l'incertitude apparaît lorsqu'il n'existe aucun fondement scientifique sur lequel construire le moindre calcul de probabilité. « Tout simplement, nous ne savons pas » écrit-il. L'*incertitude* désigne des situations qui échappent aux probabilités objectives. Soit parce que les probabilités ne sont pas calculables, les résultats possibles étant néanmoins identifiés (ex. situations nouvelles — les bouleversements apportés par les NTIC — ou dangers potentiels, l'ombre d'Al Quaïda...). Soit parce que les résultats possibles ne peuvent être identifiés de façon exhaustive : l'avenir nous réserve des surprises, la situation comporte une part d'inconnu. Dans ce registre, l'issue d'un voyage n'est pas aléatoire (probabiliste), mais incertaine...

L'usage du mot risque s'est aujourd'hui banalisé tant dans le langage ordinaire que dans le discours des experts : « si vous sortez avec cette pluie battante *vous risquez* d'attraper froid ». Le risque est connoté négativement, il signifie danger et désigne uniquement les résultats indésirables de l'évènement dangereux. Ainsi, **le risque devient incertitude et inversement** : le risque est assimilé à un phénomène qui peut entraîner un désagrément substantiel, que la probabilité de cet évènement soit ou non calculable, que l'on puisse ou non en faire une estimation. Cela transparait dans le modèle du risque routier conventionnel.

Pourtant, le postulat du risque comme moteur de l'activité de conduite automobile ne va pas de soi. L'approche par la théorisation de la situation nous permet de faire émerger, de façon inductive, les modes de raisonnements des conducteurs, sans en privilégier aucun, *a priori*. Avant de présenter les comportements des conducteurs et les logiques à l'œuvre, apportons un éclairage quant à la personnalité du conducteur ordinaire. Dans le modèle conventionnel, le conducteur est un être abstrait et générique. Pourtant, nous le voyons bien dans notre entourage, tous n'adoptent pas un même style de conduite.

Portraits de conducteurs

La typologie des conducteurs ordinaires que nous avons dessinée, est construite selon deux axes : celui de la prédisposition à agir et celui du respect de la règle. Elle identifie 6 profils-type de conducteurs ordinaires et 3 cas de figure théoriques. Ces trois profils atypiques – les « rebelles », les « pervers » et les « moi-d'abord » – ceux que l'on pourrait qualifier de "délinquants", sont absents de la population des conducteurs ordinaires que nous avons interrogés.

Les « **scrupuleux** » adoptent des comportements de soumission à la règle, ils illustrent la *conformité par obligation* telle que la présente Baechler : la règle s'impose à eux. A l'opposé, le conducteur qui s'inscrit dans le rapport à soi et dans le non respect des règles présente le profil contestataire de « **l'égo-centré** ». Il se construit un code de conduite personnel qui prime sur celui de l'auto-école. En termes de normes, il est dans le désengagement ou l'indifférence. Le conducteur « **en déconnexion** », quant à lui, a bien intériorisé la règle mais celle-ci entre en dissonance avec son système normatif. Il se déclare en conformité mais n'agit pas en conséquence. Il est proche, dans ses actes, de l'égo-centré.

Le cas central du conducteur « **situationnel** » correspond à l'automobiliste qui privilégie la situation à la règle et, au volant, fait preuve de vigilance à l'égard des autres usagers de la route. Il prône une conduite intelligente qui valorise l'observation, l'attention et la prudence ; il est courtois et tolérant vis à vis des autres. Pour lui, les principales causes d'accidents sont les erreurs de conduite et non la transgression. La norme collective, plutôt que le Code de la route, guide son comportement sur la route ou en ville. Le situationnel illustre la conformité par appropriation définie par Beachler. Ici, la règle est respectée parce qu'elle paraît juste.

Enfin, deux types satellites de conducteurs se dévoilent. Les conducteurs qui se situent dans le rapport aux autres et la conformité - les « **précautionneux** » - et les conducteurs s'inscrivant d'un côté dans le rapport à soi et de l'autre dans l'auto référence : les « **bricoleurs** ». Par effet d'une sorte d'attraction gravitationnelle, ces deux profils-type peuvent aisément évoluer et se rapprocher de la masse des situationnels.

Si l'on en croit l'hypothèse selon laquelle le non respect du Code de la route est la cause principale des accidents, de la « barbarie routière » ou de la « violence routière », la catégorie des égo-centrés serait prépondérante alors qu'il serait souhaitable d'avoir une forte proportion de conducteurs scrupuleux. Ce que notre enquête ne confirme pas.

Le premier enseignement que l'on peut tirer de ces analyses est que le conducteur ordinaire n'est pas « un », unique. Les conducteurs déviants, voire délinquants sont (heureusement) peu nombreux ; les conducteurs ordinaires se différencient à travers plusieurs styles de conduite, chaque style étant plus ou moins respectueux des règles : respect strict pour les moins à l'aise, adaptation aux situations ou bricolage personnel pour les "grands rouleurs", passage d'un profil à l'autre au fil des carrières de conducteurs. Ainsi, la « délinquance », la « barbarie » routière est le fait de quelques-uns, même si chaque conducteur peut, un jour, commettre un acte répréhensible.

La deuxième leçon à retenir est la suivante : si c'est souvent une nécessité pour se déplacer d'un point à un autre, conduire est parfois (habituellement ?) un plaisir. Mais le plaisir n'est pas (toujours) illicite, il n'amène pas nécessairement à des comportements déviants. L'attrait pour une vitesse « excessive » sur une route de campagne dégagée ou sur un boulevard reste dans la plupart des cas au stade de la tentation. Le bonheur de transgresser, plaisir adolescent, est certes peu recommandé sur la route. Il n'est pas, contrairement à ce que l'on peut lire souvent, le lot commun et ordinaire.

La troisième leçon relève de la compréhension de l'injonction, c'est-à-dire du rapport entre une règle abstraite (et de ce fait rigide) et une situation de conduite nécessairement instable, en mouvement. Certaines règles, en particulier de vitesse, sont indifférenciées : par exemple, la vitesse est limitée à 50 km/h que ce soit sur une large avenue ou dans une petite rue. L'uniformité de la règle semble absurde à plus d'un conducteur. Le contrôle de la vitesse sanctionne le conducteur qui roule à plus de 50. Cependant, de faibles variations (48 ou 53 km/h) n'ont pas d'incidence réelle (a) sur l'occurrence d'un accident et (b) sur la gravité de l'éventuel accident. Ainsi, quand la règle « ne fait pas sens » la tentation de ne pas la respecter est grande.

Conduire est un art pratique

Conduire n'est pas la simple exécution d'un ensemble de règles : si l'intériorisation d'automatismes est impérative pour bien conduire, la conduite automobile est une pratique, un *art pratique*. En effet, à partir de ce qu'il a appris à l'auto-école et au fil des kilomètres parcourus, le conducteur transforme, corrige, invente, en un mot adapte l'ensemble de son savoir et de son savoir-faire à ce qui se passe au moment où il « gouverne » son véhicule. Cette pragmatique est souvent efficace, voire efficiente — des millions d'automobilistes partent de chez eux, en voiture, et y reviennent sans incident, chaque jour — mais elle est aussi habitée de dangers multiples. L'observation en situation montre que le conducteur ordinaire est raisonnable : il analyse les situations et réagit dans une perspective de jeu gagnant - gagnant. Le conducteur ordinaire s'adapte. Il s'adapte et il apprend : il utilise sa connaissance des lieux ou son expérience de situations analogues pour anticiper, préparer sa réaction à une évolution potentielle de la situation. Il adapte et il bricole en fonction des situations de conduite et du comportement des autres usagers de l'espace public. Du coup, des excès et des déviances apparaissent ça et là. Le bricolage se fait tous azimuts y compris sous l'influence des émotions.

La question de départ de cette recherche était la suivante : « nous, conducteurs ordinaires, sommes nous tous des délinquants ? ». Certes, chacun peut, si les circonstances s'y prêtent, passer à l'acte délinquant, cependant, la délinquance n'est pas une action isolée mais un comportement social au long cours qui survient dans des contextes spécifiques, lorsque le lien de l'individu à la société ordinaire ou conventionnelle est affaibli ou brisé. Ce n'est à l'évidence par le cas de l'ensemble des conducteurs ordinaires que nous avons suivi dans des trajets de conduite. Manifestement, il n'y a pas d'actes volontaires qui puissent être qualifiés de délinquants, même si parfois le conducteur ordinaire « dérape » et adopte, à l'occasion, des comportements déviants.

• Conduire, c'est décider et agir dans l'urgence

Les infrastructures (routes mal entretenues, aménagements mal conçus, qualité de maintenance insuffisante...), **la signalisation routière** (absence de panneau, emplacement inapproprié, succession de panneaux en cascade...) **et l'étalement urbain** (identifier si l'on est « en ville » ou « hors la ville ») **créent des situations porteuses d'ambiguïté et d'incertitude**. Le désordre des injonctions et l'absence (l'insuffisance) d'information sur la règle à suivre déstabilise et crée de l'anxiété. Lorsque les informations en provenance du paysage urbain / routier ne sont pas en cohérence avec les injonctions de la signalisation, le conducteur perd ses repères. En situation de mobilité et d'interaction avec les autres usagers, il doit décider de la conduite à adopter, des manœuvres à effectuer. La présence policière potentielle accroît l'anxiété (la peur d'être pris en faute, d'une faute dont il n'a pas conscience). C'est un paramètre supplémentaire de la prise de décision, contraignant sur le plan émotionnel, qui ne privilégie pas nécessairement la sécurité et peut provoquer des effets pervers.

Le défaut de rationalité d'une succession en chaîne de limites de vitesse, l'absence de repères et d'informations sur la limite à respecter, l'ambiguïté du lieu (en ville ou hors la ville) ou d'une règle comme celle du feu orange sont autant de situations dans lesquelles **les conducteurs souhaitent de l'aide, des conseils et non des menaces de sanctions**. La loi se doit d'être exigeante, certes. Mais lorsque la règle qui s'applique ne se manifeste pas clairement au conducteur ordinaire, lorsque son décryptage ne va pas de soi, il devient délicat d'exiger qu'elle soit mise en oeuvre. Dans un

contexte comme celui-ci, le conducteur...

- interprète ce qu'il voit, c'est-à-dire ce qui s'offre à son champ de vision et à ses sens (auditif notamment),
- introduit dans cette interprétation ce qu'il connaît par ailleurs (situations analogues)
- décide au mieux de son action, compte tenu des paramètres dont il a conscience
- et enfin, agit (avec les mains sur le volant, avec les pieds sur les pédales d'embrayage, de frein ou d'accélérateur).

L'interprétation, la décision et l'action qui suit s'inscrivent dans des conditions de rationalité limitée — le conducteur ne peut prendre le recul nécessaire pour collecter l'ensemble de l'information liée à la situation, l'analyser avec précaution et en tirer des enseignements avant d'agir. Dans la terminologie du management, on dira que la décision est prise dans l'urgence (et non à petits pas).

- **Le message voulu d'un panneau de signalisation n'est pas toujours le message reçu par l'automobiliste**

Certains panneaux de signalisation interdisent clairement (stop, sens interdit). D'autres panneaux apportent une information (priorité sur cette route, route sinueuse, pente de 4%). Le message est clair. A l'inverse, **certaines règles, certains panneaux sont ambigus**. Le cas du feu orange et l'affichage de certaines limitations de vitesse montrent les écarts entre le message voulu de l'injonction et le message reçu par le conducteur (ordinaire).

La règle du feu orange offre au conducteur le droit de théoriser la situation et de juger par lui-même si, du point de vue de la sécurité, il est préférable de s'arrêter ou de passer. En outre, les codes couleurs traditionnels font correspondre le rouge avec *danger ou interdit*, le vert avec *autorisé, liberté...* et l'orange avec *alerte, prudence*. Puisqu'il s'agit d'une règle du Code de la route, le policier qui observe le carrefour fera, légitimement, sa propre analyse mais d'un autre point de vue (au sens littéral du terme). Si les deux s'accordent, tant mieux. Dans le cas inverse (généralement en défaveur du conducteur), le conducteur risque fort d'éprouver un sentiment d'iniquité et/ou d'arbitraire.

Un panneau cerclé de rouge, faisant apparaître sur fond blanc une valeur numérique signifie que la vitesse est limitée à 30, 50, 90... km/h. Cependant, en pratique, la vitesse inscrite sur le panneau, bien que le conducteur rationnellement le sache, n'est pas toujours interprétée comme la limite supérieure autorisée. **L'information « 50 » fonctionne comme une étiquette sur un produit de consommation courante** : 8% de matière grasse, 12€ le kilo, tri-bande 900 MHz, USB 2.0 Go, WiFi 802.11b/g, etc. Le conducteur, consommateur/ acheteur de biens divers par ailleurs, est abreuvé de ce genre d'informations « chiffrées ». Ainsi, le panneau « 50 » fonctionnera dans son esprit **comme une vitesse recommandée**, une vitesse de croisière en quelque sorte.

- **Conformité aux conditions de circulation plutôt qu'à la règle (du Code)**

Un automobiliste n'est généralement pas seul sur une route interurbaine ou dans une avenue en ville. Il s'insère, est inséré dans le flux de circulation. **Il fait donc en sorte de ne pas rouler plus vite que le flux général mais pas plus lentement non plus**. Dans un cas il serait gêné dans sa progression par ceux qui le précèdent et serait amené à « coller » et/ou à slalomer pour dépasser. Certes, des conducteurs plutôt égocentrés, déconnectés voire bricoleurs se comportent parfois ainsi, mais pas le conducteur scrupuleux, précautionneux ou situationnel. Dans l'autre cas, il ralentirait le véhiculent qui le suivent et deviendrait alors un véhicule anormalement lent. Derrière lui, les conducteurs n'en comprendraient pas la raison et s'impatieraient de cette allure trop modérée. A l'évidence, **dans un flux de circulation, la vitesse relative des véhicules est plus importante que les vitesses absolues** : chaque automobiliste s'adapte à la vitesse moyenne du flux, même si celle-ci est (un peu) supérieure à la vitesse autorisée. Ainsi la plupart des automobilistes adoptent un comportement de conformité non pas à la règle mais à l'allure moyenne du flux. C'est aussi une manière de coproduction de règles.

- **Le bon conducteur privilégie la situation à la règle**

De l'avis des conducteurs ordinaires, les deux principales caractéristiques d'un « bon conducteur » sont d'une part son état mental durant l'action (**attentif, vigilant, calme...**) et d'autre part son **savoir-faire pratique** c'est-à-dire à sa capacité à se comporter de façon pertinente dans une situation (**être réactif, savoir s'adapter, anticiper...**). Le strict respect du Code de la route "se contente" de la troisième place. Subséquemment, les automobilistes se définissent comme « de bons » ou « d'assez bons » conducteurs non pas parce qu'ils respectent le Code mais en raison de l'absence d'accident et de sanctions.

Le Code est un langage, un support de communication entre usagers de la route, de la rue (piétons y compris). En pratique, **la règle abstraite du Code est rarement remise en cause par les automobilistes**. En revanche, **sa traduction locale, l'injonction circonstanciée** qui l'interprète dans une situation matérielle donnée, **peut apparaître incohérente**, en contradiction avec le bon sens et les pratiques usuelles des conducteurs ordinaires. Dans ce cas, elle est critiquée, elle est gênante et peut **induire l'infraction**. Ce qui n'est pas pour autant synonyme de comportement dangereux mais montre que, dans ces contextes, les conducteurs privilégient la situation à la règle.

- **Fatigue et stress perturbent la qualité de la conduite**

Les conditions météo (pluie, verglas, etc.) et l'état du véhicule (pneus lisses, freins usés, etc.) influent sur le style de conduite. Ce sont des facteurs exogènes au comportement des automobilistes, facteurs sur lesquels ils n'ont pas de prise (météo) ou qui sont sous leur responsabilité (vérifier l'état du véhicule avant de prendre la route).

La fatigue et le stress sont des facteurs endogènes qui ont une influence néfaste sur la vigilance et la prudence au volant, apanage du « bon conducteur ». Rentrer chez soi après une journée de travail cumule les effets de la fatigue physique et du stress : le conducteur souhaite rentrer chez lui au plus tôt, ce qui a souvent pour effet d'**émousser sa patience**.

Des systèmes d'action locale éphémères

Les situations de conduite mettent en jeu un ou plusieurs conducteurs et d'autres usagers de la route, de la rue (piétons, cyclistes...) **dans un contexte cinétique et un environnement contraignant. Ces situations sont intrinsèquement instables et en évolution permanente.** A chaque instant, la situation est un système d'action locale. L'instant suivant, la situation a changé, le système d'action locale s'est transformé. **D'instant en instant, le système d'action locale évolue.** L'observation de conducteurs durant les trajets commentés souligne deux composantes essentielles de la conduite et ce faisant de la sécurité routière : (a) **les situations de conduite sont des systèmes d'action locale éphémères** (b) dans lesquels les émotions — et notamment celles qui relèvent de **la colère** — **jouent un rôle capital.**

Considérer un conducteur dans la circulation, c'est examiner un système d'action locale. L'état du système à l'instant t diffère (un peu ou beaucoup) de son état à l'instant $t + \Delta t$. Les positions relatives des acteurs ne sont plus les mêmes, des acteurs ont quitté le système, d'autres en font maintenant partie. Le système est peu stable. Il n'en reste pas moins que **chaque acteur développe une stratégie et agit en conséquence**, interagissant avec les autres, faisant évoluer le *système éphémère d'action locale* de l'état E_t à l'état $E_{t+\Delta t}$.

Un exemple. L'attitude adoptée par les conducteurs de l'enquête à l'égard **des piétons et des cyclistes** est, dans l'ensemble, courtoise et respectueuse de la vulnérabilité de l'autre. Pourtant, automobilistes et piétons sont dans un **rapport de force** : les piétons jouent de leur faiblesse. Ils savent que le conducteur sait qu'ils sont vulnérables, fragiles, « sans défense » et ce faisant qu'il laissera passer le piéton pour éviter un accident dans lequel, quoiqu'il arrive, il [le conducteur] serait tenu pour responsable. Ainsi, certains considèrent l'attitude des piétons comme « de l'abus de priorité ». Le même raisonnement vaut pour les cyclistes.

Négocier la traversée d'un carrefour encombré ou l'insertion dans un flux rapide constitue l'ordinaire de la conduite. Généralement les choses se passent bien. Cependant, parfois, un obstacle ou le comportement d'autrui altère ou contrarie le projet de parcours de notre conducteur. Le feu devient rouge alors que tout laissait penser qu'il pourrait passer, cette fois. Il lui faut attendre. Si le scooter n'avait pas manœuvré ainsi, notre conducteur aurait en effet pu avancer de quelques mètres et « aurait eu » le feu vert. **C'est rageant. Les situations éphémères (mais néanmoins réelles) qui agacent**, énervent sont légions.

L'importance des émotions

Dans une société d'hyperactifs, ne rien faire est stressant. La **voiture particulière est aujourd'hui un outil banalisé**, un moyen de se déplacer qui offre un service de porte-à-porte et un meilleur confort que les transports en commun. Dans ce contexte, **on supporte difficilement de "ne rien faire", enfermé dans une carapace privée, dont la finalité justement est d'être mobile au sein de l'espace public.** Attendre au feu rouge, rester coincé dans un bouchon, devoir suivre un groupe de cyclistes en roulant bien plus lentement que la vitesse « normale » donnent **le sentiment de perdre son temps**. Alors, pour avoir le sentiment d'être dans l'action et l'impression de rester en relation avec le monde extérieur à son véhicule, nombre de conducteurs observent les passants, les vitrines, les immeubles, chantent avec la radio ou vilipendent les autres usagers de la route, à haute voix.

Conduire, c'est pouvoir se déplacer d'un point à un autre dans un temps raisonnable et avec un confort minimal. La **rapidité d'arrivée au point de destination n'impose pas mécaniquement une vitesse élevée**, mais plus généralement **une fluidité du parcours. Perdre son temps agace, met en colère.** Exprimer sa colère soulage la tension, le stress de la conduite, sans que cela ne porte à conséquence puisque l'autre (en principe) n'entend pas les propos, souvent violents, qui lui sont adressés. C'est justement ce qui autorise l'automobiliste à les proférer.

Des anglo-américains (D.A.S., Deffenbacher et al., 1994) et après eux l'INRETS (2005) ont montré que, dans le contexte de la conduite automobile, « les meilleurs prédicteurs des infractions sont des facteurs de colère, en particulier **la colère éprouvée lorsque le conducteur est gêné dans sa progression** par la lenteur d'un autre usager. » C'est aussi

ce qui apparaît dans la présente recherche. Chez le conducteur ordinaire, **l'irrégularité, l'infraction ne sont pas causées par le plaisir de transgresser, par l'intrépidité ou la témérité mais par l'énervement et l'impatience qui souvent émergent dans des contextes d'incertitude**. Le périphérique parisien est un bon contre-exemple. Sur cette voie en principe rapide, l'information des temps de trajet par panneaux lumineux brise l'incertitude et rassure le conducteur, singulièrement aux heures de pointe. La connaissance atténuée l'impatience, parfois évite son éruption. La conduite redevient sereine.

Les émotions forment un analyseur intéressant pour comprendre les actions et les réactions des conducteurs ainsi que leurs représentations de ce qui les entoure dans les situations de conduite.

- **Sous l'emprise de la colère**

La colère, émotion simple, surgit lorsqu'un équilibre est rompu et qu'une frustration émerge, par exemple un besoin est insatisfait, un désir n'est pas comblé, une attente reste sans réponse. L'intensité de la colère est variable : de l'irritation, l'agacement jusqu'à l'exaspération, la fureur. La colère prend différentes formes : une situation qui paraît injuste déclenche de la colère-révolte, l'impuissance à se soustraire d'une situation non désirée provoquera de la colère-rage.

La survenue d'une émotion n'est pas contrôlable (on ne décide pas d'être en colère ou joyeux). Les émotions ont une fonction de signal. Elles jouent, au plan psychique, un rôle d'informateur et agissent comme des stimuli pour l'action, elle donnent au sujet l'impulsion qui pourra lui permettre de surmonter ses propres résistances et/ou de mobiliser son énergie pour préserver ce qui lui tient à cœur (sa vie, ses valeurs). Généralement, le sujet n'a pas, dans l'instant, une conscience aigüe de son état émotionnel et de ses implications. Aussi l'émotion est-elle difficile à contrôler. Si l'indignation contre ce qui est injuste déclenche des stimuli utiles à défendre les valeurs morales, c'est-à-dire une forme de colère socialement acceptable, la colère peut avoir des effets négatifs car non contrôlés par la raison et provoquer une action impulsive, c'est-à-dire irréfléchie, dans laquelle la distanciation nécessaire dans le rapport à l'autre est éteinte. La colère devient démesure, elle est alors, selon le bon sens populaire, « mauvaise conseillère ».

Les modes de vie, à l'heure d'Internet, s'inscrivent dans l'immédiateté. Ce qui n'est pas réalisé dans l'instant agace, provoque parfois la colère. Un conducteur manœuvre pour garer son véhicule, il bloque la circulation et oblige à patienter. **Le temps coule lentement**, c'est le sentiment de nombreux conducteurs lorsqu'ils doivent attendre. Si la manœuvre paraît longue, ils vont s'impatienter.

Les émotions conatives (colère, peur, espoir, etc.) sont liées à des révisions impliquant nos actions. Ainsi, **la colère convient à la situation où l'individu reste engagé dans une action mais où un changement dû au monde ou à une action d'autrui entrave ou empêche cette action, le contraignant à d'autres actions qui vont contre ses préférences. Cet antagonisme qui opère à l'encontre d'un jeu gagnant - gagnant, se traduit dans des rapports de forces entre conducteurs**, celui qui instaure le rapport de force hostile pouvant être un conducteur déviant au long cours ou un conducteur ordinaire adoptant un comportement déviant, de façon ponctuelle.

Rapport de force et sentiment d'iniquité

Conduire est un acte banal, une activité familière, plutôt facile d'accès et de pratique. Aussi, la conduite devrait-elle être sereine. Néanmoins, **une relation de pouvoir entre conducteurs s'instaure parfois : l'un influence l'autre et l'amène à agir de façon différente de ce qu'il souhaitait faire, à agir à l'encontre de ses préférences, ce qui déclenche chez lui frustration et colère**. Le non respect des distances de sécurité illustre ce phénomène. Le conducteur suivi par un véhicule qui « le colle » craindra le carambolage, en cas de freinage mais surtout se sentira **agressé**.

Ne pas respecter un stop, griller une priorité, doubler dans un virage, ne pas adapter sa vitesse au contexte, forcer le passage, etc. sont autant d'**infractions aux règles de bonne conduite** que les conducteurs de l'enquête dénoncent. Mais ils dénoncent ces comportements au moins autant parce que ce sont des infractions que parce qu'**ils éprouvent un sentiment d'iniquité et d'agression à leur encontre**. Tout se passe comme si un rapport de pouvoir se créait entre le conducteur et d'autres, plus agressifs : puisque « le risque vital » est en jeu, du moins la probabilité d'occurrence d'un accident à cause d'une mauvaise manœuvre est élevée, **le conducteur « cède » à l'autre, plus belliqueux : ce faisant, il se sent humilié, violenté. L'autre parvient à imposer sa volonté, à l'imposer comme légitime alors qu'elle n'est fondée sur aucun principe biologique, philosophique ou autre qui transcenderait les intérêts individuels et collectifs. Cette violence ("mettre la pression") produit de la colère (colère-rage), sentiment qui peut provoquer des dérapages, une perte de contrôle de soi et, par là, des comportements déviants**.

Un conducteur peut enrager de devoir patienter dans les bouchons alors que certains automobilistes, bravant l'interdit, utilisent les couloirs de bus pour doubler une longue file. Ce type de comportement observé **chez les autres génère le sentiment que la loi ne serait pas la même pour tous** : comme si respecter la loi était signe de sottise et que, pour être gagnant, il fallait s'abstenir de la respecter. Le sentiment d'injustice (du moins d'inégalité) et d'être le faible dans le

rapport de force joue également lorsque le conducteur a l'intention de doubler, notamment un véhicule lent, qu'il s'apprête à le faire mais qu'un autre automobiliste plus réactif et sans doute moins prudent double avant lui. Celui qui double ainsi s'impose au conducteur prudent.

En guise de conclusion

La conduite automobile est un ensemble de processus, un *art pratique*, c'est-à-dire une pratique dans laquelle chacun cherche les meilleurs moyens, dans un contexte de rationalité limitée et (le plus souvent) d'urgence, pour atteindre ses objectifs. Notre méthode d'observation, originale non dans son utilisation en sciences sociales mais dans son application au domaine de la sécurité routière, a mis en lumière la manière dont les conducteurs « bricolent », s'arrangent avec les règles de sorte que le résultat de leur action est contingent en ce sens qu'il n'est pas le produit d'une réflexion sur les moyens pour atteindre une fin. Ainsi, les règles de *bonne conduite automobile* semblent davantage valorisées que les règles du Code de la route. Ce qui pose sous un nouveau jour la question des sanctions et des politiques répressives.

A la lumière de nos résultats, il devient légitime de s'interroger sur la sur-interprétation de l'idée de prise de risque, en d'autres termes sur l'idée de construction sociale du risque. En revanche, pour **étudier la genèse des comportements accidentogènes, l'examen des processus émotionnels ouvre de nouvelles perspectives** d'amélioration de la sécurité routière que le modèle traditionnel de la prise de risque n'intègre pas.

La conduite automobile participe du réel et les conducteurs, de même que les piétons, les cyclistes et les autres usagers de l'espace de la route et de la rue, sont confrontés au réel : ils l'affrontent, s'y adaptent, « font avec ». La correction des « dérapages », des déviations ponctuelles et des comportements infractionnistes est sans doute au moins aussi réactive à la responsabilisation des conducteurs qu'à leur culpabilisation. Pourquoi ne pas tenir un discours public qui dirait : « conducteurs, vous êtes capables de jugement autonome mais vous avez des devoirs autant que des droits ! Soyez encouragés à mettre en œuvre les bonnes pratiques de la conduite, à systématiser les jeux gagnants-gagnants et à rester calme en toute occasion. » ? Pourquoi ne pas mettre en place des évaluations régulières des infrastructures, des signalisations diverses, et en particulier liées à la vitesse, pour les adapter, les ajuster à la compréhension des automobilistes ordinaires et diminuer l'incertitude et l'ambiguïté de certains lieux, le caractère accidentogène de certaines situations ?

En termes d'action publique, notre recherche suggère des pistes de réflexion sur l'appropriation des règles, sur l'information en matière de signalisation et de réglementation nouvelle, pour ne citer que celles-là. Les technologies de la communication et de l'information (les TIC) offrent un potentiel non négligeable et relativement peu coûteux dans le domaine de la prévention et de la sensibilisation du grand public aux dangers de la route et au décryptage des messages et injonctions du Code de la route.