

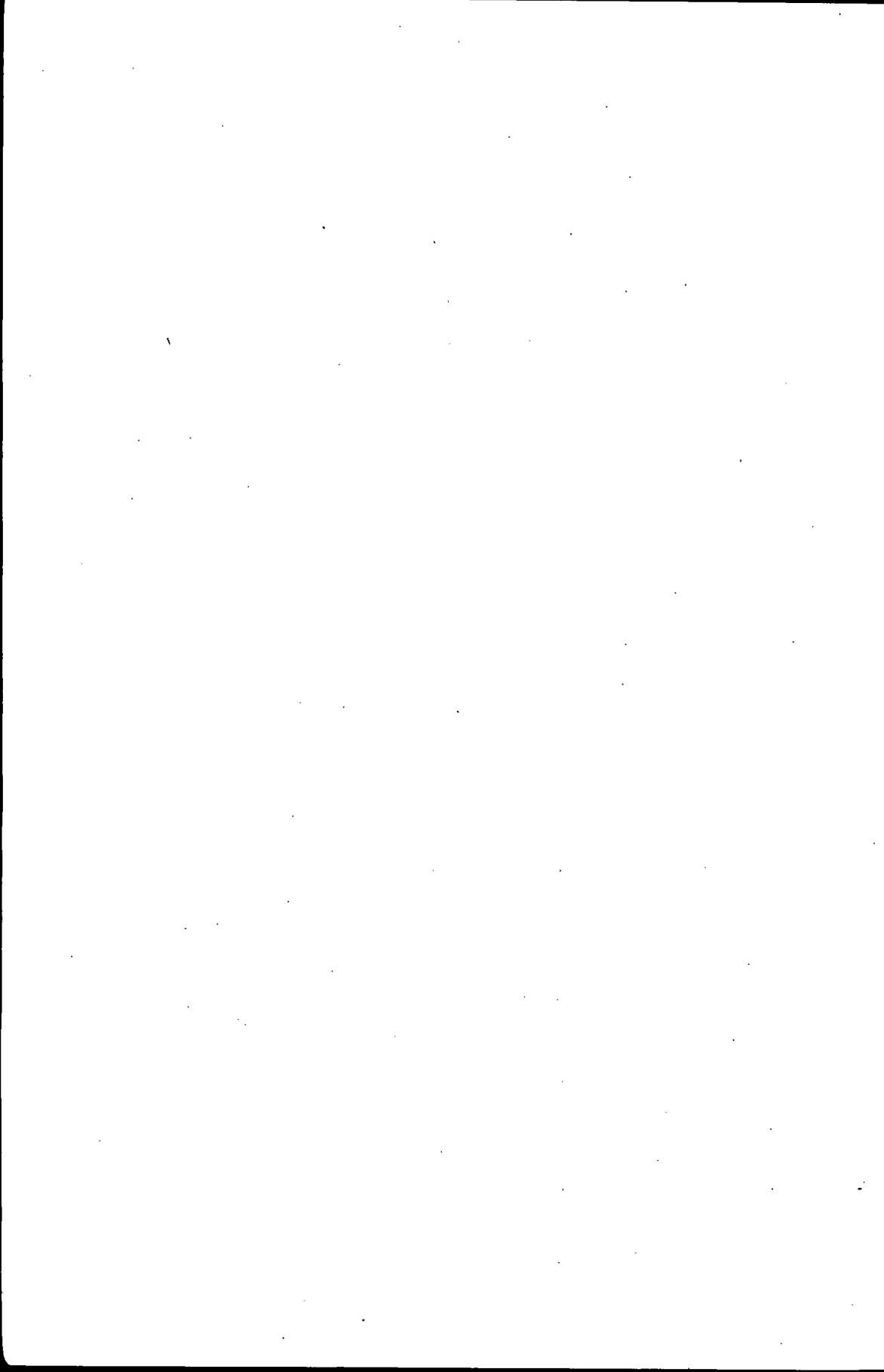
*ORGANISME
NATIONAL
DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE*

**CONDUITE
AUTOMOBILE
ET SÉCURITÉ**

2^e Partie

Mars 1967

**CDAT
15062 B**



CONDUITE AUTOMOBILE ET SÉCURITÉ

par

Pierre-Henri GISCARD

Maître de conférences à l'École Pratique des Hautes Études

MOTIVATIONS ET ATTITUDES

Nous pénétrons ici dans la psychologie profonde des conducteurs, celle des ressorts plus ou moins cachés qui déterminent leurs modes de réaction à la situation de conduite. L'apport des entretiens non directifs vient se conjuguer avec celui des questionnaires pour révéler les motivations et attitudes des conducteurs à l'égard de la sécurité et des risques : c'est souvent, en effet, de manière indirecte seulement que l'on peut atteindre ces mécanismes sous-jacents du comportement apparent, à travers des phénomènes psychologiques tels que la projection, l'identification, la référence au « sur-moi », etc.

Les deux premiers chapitres seront consacrés à l'analyse des motivations et attitudes qui sont sources les unes de prises de risques, les autres de comportements de sécurité. Le troisième chapitre abordera la résultante des deux faisceaux de forces concourantes, à savoir l'inquiétude en situation de conduite et ses niveaux possibles. On examinera, au chapitre IV, un type particulier de réaction des conducteurs à l'égard des risques et à l'égard de leur propre inquiétude : les manifestations d'attitudes fatalistes et d'attitudes magiques en tant que solutions complémentaires et irrationnelles aux problèmes posés par la situation de conduite. Enfin, il sera tenté au cours du dernier chapitre une étude du « sur-moi » des conducteurs, considéré en tant que moteur des améliorations personnelles dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une meilleure adaptation à la situation de conduite.

I. — Facteurs psychologiques de la prise de risques

Nous appellerons prise de risques le fait, dans une situation de conduite offrant la possibilité de choix entre plusieurs comportements, *d'opter pour un comportement qui accroît les probabilités d'accident ou, à probabilité égale (voire moindre), la gravité de cet accident.* Toute situation de conduite comporte un certain taux de risques : vouloir éliminer radicalement celui-ci exigerait

de cesser de conduire. Le critère de la prise de risques n'est donc pas la présence ou l'absence de risques en un moment de la conduite, mais l'option permanente en faveur des solutions qui minimisent ou maximisent ces risques. La conscience de ce choix n'est pas non plus requise, le conducteur se laissant souvent aller à son style de conduite habituel, façonné par sa personnalité et par des attitudes et motivations plus ou moins obscures.

L'analyse des divers facteurs psychologiques de la prise de risques a été faite à partir des interviews non directives de conducteurs : au-delà des choses exprimées, vraies ou fausses, originales ou banales, ces interviews en profondeur permettent d'atteindre, mieux que ne l'auraient fait de simples questionnaires, le niveau des réalités psychologiques significatives, qui seul permet de comprendre, d'expliquer et éventuellement, par la suite, d'intervenir pour modifier.

Huit facteurs principaux, qui se sont dégagés de cette analyse, seront successivement passés en revue :

- la tension vers un objectif, source de précipitation ;
- la tension entre deux objectifs ou deux solutions, source d'indécision ;
- la recherche d'une excitation ;
- la recherche de son propre dépassement ;
- le besoin de valorisation de soi à ses propres yeux et aux yeux d'autrui ;
- la peur, compensée par la témérité ;
- la libération de l'agressivité, à l'égard des autres et à l'égard de soi-même ;
- le besoin de compétition.

A ces huit facteurs, il eût fallu ajouter l'ignorance et les représentations erronées. Mais nous avons amplement analysé, au cours des deux premières parties de l'étude, ces facteurs cognitifs et leur influence éventuelle sur les comportements des conducteurs.

I. LA TENSION VERS UN OBJECTIF, SOURCE DE PRÉCIPITATION

Tout déplacement, de même que tout comportement délibéré, vise un ou plusieurs objectifs, concrets (se rendre en un lieu défini) ou psychologiques (par exemple, se délasser en conduisant). La voie (au sens premier et au sens symbolique), vers ces objectifs ultimes, passe en permanence à travers des objectifs intermédiaires, qui jalonnent la situation de conduite : croisement de rues à traverser, dépassement à effectuer, embouteillage à éviter, etc. Une certaine tension résulte alors soit de la *désirabilité* des objectifs ultimes, soit de l'*urgence* de les atteindre, soit de la *Crainte* de ne pas les atteindre, soit des *obstacles* qui peuvent s'interposer au niveau des objectifs intermédiaires. A la limite, tout élément de la situation qui résiste à la volonté du conducteur, qui va à l'encontre de ses intentions ou de ses prévisions, est considéré comme un obstacle et une source de frustration. Il en résulte que la conduite devient psychologiquement, pour certains conducteurs, une *course d'obstacles* : passer le croisement avant l'apparition du feu rouge, doubler la voiture qui précède avant l'arrivée de la voiture d'en face, remonter en série une file de voitures par la voie de gauche avant que des voitures ne surgissent sur cette voie, etc. On voit aisément dans quel engrenage de prise de risques le conducteur se trouve entraîné par une telle représentation personnelle de la situation de conduite : représentation qui est, dans certains

cas, purement occasionnelle (par exemple, sous la contrainte d'une urgence réelle) mais qui, dans bien d'autres, trouve sa source permanente dans des composantes du caractère ou de la personnalité du sujet. C'est ainsi que certains hyperémotifs, les hyperactifs, les nerveux hypertendus, les anxieux, les hyperavides, etc., sont en proie, à leur volant, à une perpétuelle précipitation, justifiée ou non.

A ces facteurs situationnels et personnels de tension, il faut ajouter une certaine *valorisation socio-culturelle de l'urgence et de la tension*, qui peut pousser certains conducteurs à jouer plus ou moins inconsciemment, aux yeux des autres et d'eux-mêmes, à l'homme très occupé, pressé, surmené, attendu par des tâches importantes et urgentes.

En réalité, hâte et tension sont des états plus subjectifs qu'objectifs. Dans des situations similaires, les individus réagissent différemment : tel conducteur donnera sans cesse à l'objectif une valeur maximale et à cause de cela passera par-dessus tous les obstacles, en prenant de grands risques ; tel autre, même objectivement pressé, préférera la résignation à la prise de risques, sans ressentir de frustration particulière.

Une des manifestations les plus courantes de la tension du conducteur est l'*impatience* : tension accumulée se résolvant dans des comportements parasites, c'est-à-dire inefficaces et inadaptés à la situation, si ce n'est en tant que libération d'un excédent d'énergie (donner de brusques coups de volant ou d'accélérateur, klaxonner bruyamment, s'agiter de manière désordonnée, proférer des imprécations, etc.). A un moment ou à un autre de la conduite, cette impatience peut entraîner de graves prises de risques, perçues par l'intéressé comme des *libérations momentanées de la contrainte*.

2. LA TENSION ENTRE DEUX OBJECTIFS OU DEUX SOLUTIONS, SOURCE D'INDÉCISION

Tout aussi dangereuses que la décision précipitée sont l'absence de décision et la décision trop longtemps différée et prise à contretemps. Ces attitudes hésitantes sont le produit d'une tension entre deux comportements possibles : s'efforcer d'atteindre l'objectif intermédiaire envisagé (par exemple, dépasser la voiture qui précède) ou y renoncer ; ou entre deux solutions pour atteindre le même objectif (la dépasser avant l'arrivée de la voiture d'en face, ou seulement après).

De telles tergiversations, dans une situation dont l'une des caractéristiques essentielles est d'évoluer très rapidement et, par conséquent, de rendre périmees des conclusions vieilles de quelques secondes, sont fatalement sources de risques, comme l'illustrent les propos d'un conducteur interviewé :

« Vous suivez une voiture elle-même précédée d'un camion. J'ai souvent remarqué que le conducteur hésitait parce qu'une voiture arrivait en face. A mon avis, elle avait le temps de passer, mais elle hésitait, jusqu'au moment où elle se rendait compte qu'elle pouvait passer et à ce moment-là, elle passait. Mais l'autre voiture ayant avancé, le temps qu'elle se décide, il était trop tard et elle prenait alors un risque qu'elle n'aurait pas pris si sa décision avait été plus rapide. Des gens qui n'auraient pas pris de risques en se décidant immédiatement, prennent un risque en retardant leur décision, en la prenant quand même à un moment où il est peut-être trop tard. D'autant plus que, ayant perdu leur lancée, ils mettront plus de temps à passer. »

Comme pour le facteur psychologique précédent, il semble que l'indécision soit chez certains conducteurs une attitude occasionnelle seulement (cas

de visibilité imparfaite, par exemple) et chez d'autres une manière d'être généralisée, consistant à laisser échapper les occasions, dans la conduite automobile aussi bien que dans la vie : réactions insuffisamment rapides, crainte de s'engager dans une voie qui ne serait pas la meilleure, scrupule excessif dans l'évaluation comparative des possibilités en présence, etc.

3. LA RECHERCHE D'UNE EXCITATION

A l'hésitation devant un futur insuffisamment circonscrit s'oppose la recherche d'une excitation née de l'affrontement à la part d'aléatoire que comportent certaines manœuvres. Le *plaisir du risque* réside dans le fait de frôler délibérément le danger, tout en lui échappant. C'est un jeu, dans lequel la mise est énorme et le risque de perdre considéré comme très petit. Il en résulte une « petite excitation agréable », suivant les termes d'un conducteur interviewé et la prise fréquente, dans ce but, de risques limités peut devenir chez certains une pratique courante. De même que dans les jeux de hasard, l'aventure et l'amour, l'un des attraits réside dans le caractère partiellement imprévisible de l'issue. Même si l'une des issues possibles est un danger, même si l'incertitude engendre des émotions auxquelles on est vulnérable, le jeu sera joué et procurera une certaine jouissance. Cette attitude est d'autant mieux explicable que l'environnement du conducteur est de plus en plus organisé, hiérarchisé, délimité et qu'il peut trouver des palliatifs à ces carences en excitations nouvelles dans les risques qu'il suscite lui-même au cours de la conduite, par la vitesse ou la confrontation volontaire à des situations de conduite difficiles. C'est le cas de 31 % des conducteurs (sur un échantillon de 204), qui ont répondu positivement à la question suivante.

Question posée (n° V-19) : « Estimez-vous que l'agrément de la conduite vient pour une grande part des petits risques que l'on peut prendre en les contrôlant bien ? »

Cette attitude favorable à la prise de certains risques et la reconnaissance d'un certain plaisir se rencontrent plus fréquemment chez les hommes (34 %) que chez les femmes (28 %) et surtout plus chez les jeunes que chez les conducteurs âgés (respectivement 48 et 29 %).

On le sait, l'idée de plaisir est très souvent associée à l'idée de *culpabilité*. Les conducteurs paraissent cependant chercher à atténuer le lien entre les deux notions et enlever toute idée de faute dans la recherche d'une excitation à travers des risques délibérés : ils parlent le plus volontiers de « petits risques » et insistent sur la distinction entre vitesse et danger. Preuve à la fois qu'ils ont conscience du stéréotype, qu'ils essaient de s'en libérer et que, de toute façon, l'attraction du plaisir est la plus forte.

4. LA RECHERCHE DE SON PROPRE DÉPASSEMENT

Le risque est non seulement un moyen de plaisir, mais il peut constituer un *instrument de progrès dans la connaissance de soi-même*. Comme certains sports, tels que l'alpinisme, il habitue à l'endurance, il apprend à dominer sa peur. Il ne faut pas trop s'étonner de voir certains conducteurs le pratiquer comme une *ascèse*. Il permet d'effectuer des performances sur soi-même, de se confronter à soi-même, d'explorer le champ des possibles dans lequel on est à la fois sujet de décision et objet de l'enjeu, enfin et surtout de *reculer*

au maximum ses propres limites. Il reste en tout être un certain hiatus entre le niveau d'aspiration et le niveau de réalisation. Prendre des risques sur la route est une manière accessible de réaliser des « hauts faits », plus facile que d'être Julien Sorel, que de gravir l'Annapurna ou même que d'obtenir une promotion dans sa carrière professionnelle.

Une telle forme paradoxale de la conquête de soi-même par le risque de soi est le fait des jeunes. La relation entre la prise de risques et l'âge mérite d'être analysée. Il s'avère, en effet, qu'on est d'autant plus enclin à risquer sa vie que « l'espérance de vie » est la plus grande : les conducteurs de 20 ans n'ont pas peur de la mort et la frôlent pour des motifs apparemment futiles ; à 60 ans où cependant elle est plus proche, on est prudent et précautionneux. Les valeurs et les plaisirs dont le risque est la rançon (le risque lui-même pouvant d'ailleurs être à la fois valeur et plaisir) paraissent aux jeunes supérieurs au risque lui-même ; chez les personnes âgées, le signe de l'inégalité est inversé.

Nous ferons l'hypothèse explicative suivante : le processus de croissance continue qui, pendant quinze ou vingt ans, habitue chaque enfant qui devient homme à voir sans cesse reculer les limites de ses possibilités dans tous les domaines (physique, intellectuel, etc.) touche à sa fin au moment où le jeune conducteur prend le volant de ses premières voitures. La conduite automobile (de même, d'ailleurs, que l'alpinisme, l'amour frénétique, etc.) lui apparaît alors comme une possibilité nouvelle de reculer l'horizon de son « moi ». C'est parce qu'il ne connaît pas encore — ou qu'il n'a pas encore accepté — les limites de sa condition d'homme que le jeune homme est à la poursuite de la vitesse maxima et pour cela prend des risques, dont il fait peu de cas. C'est parce que l'homme adulte — à plus forte raison, âgé — a fait le tour des limites qui sont les siennes et les a acceptées une fois pour toutes, qu'il ne cherche plus à les dépasser, mais au contraire — signe de sagesse à ses yeux — organise rationnellement sa vie dans le champ libre qu'elles circonscrivent. La « fureur de vivre », c'est le refus de l'encerclément.

5. LE BESOIN DE VALORISATION DE SOI

Très en deçà de la valorisation essentielle dont il vient d'être question, la simple *vanité* des conducteurs peut les inciter à vouloir briller, à leurs propres yeux ou à ceux des autres (passagers, automobilistes des voitures rencontrées, voire piétons anonymes) et, pour accomplir des prouesses suffisamment dignes d'admiration, à prendre des risques plus ou moins sérieux : beaux démarrages, frôlement des voitures doublées, arrêt brusque à deux doigts des piétons passant dans les cloutés, etc. Il s'agit, avant tout, de se faire remarquer et d'en tirer une gloriole personnelle. A la limite, il n'est pas besoin de témoin. C'est ainsi que d'innombrables records, plus ou moins hypothétiques, sont régulièrement battus par des conducteurs seuls à leur volant et qui n'ont pas d'autre preuve que leur montre. Mais pour cela, pendant des heures, ils accumulent les excès de vitesse et les manœuvres imprudentes, tant ils estiment retirer de prestige et de fierté d'une « belle moyenne ».

L'accident lui-même est, dans certains cas, considéré comme une occasion de se valoriser, à la fois par la preuve qu'il est censé apporter d'une prise de risques effective (cf. les funambules ou les dompteurs) et par l'expérience d'un événement rare et important qu'il confère à la victime.

6. LA PEUR, COMPENSÉE PAR LA TÊMÉRITÉ

Suivant le mécanisme psychologique bien connu de compensation d'une attitude profonde par un comportement contraire, la peur est souvent la source de la témérité. Tel conducteur qui redoute particulièrement de doubler d'autres voitures, soit à cause de la lenteur relative de son véhicule soit parce qu'il a l'expérience de dépassements risqués, soit à cause d'un trait général de sa personnalité, s'entraîne systématiquement à tout dépassement dont la situation s'offre à lui, même lorsque ce dépassement comporte des risques évidents. La peur maîtrisée devient alors de l'audace, parfois excessive.

Dans le même ordre d'idée, il a été démontré que le quasi-accident auquel on échappe sans dommage renforce l'assurance et la confiance en soi (1).

7. LA LIBÉRATION DE L'AGRESSIVITÉ

Le goût du risque plonge ici ses racines jusque dans l'instinct de destruction qui gît en chaque homme et qui parfois se retourne *contre lui-même*, sous la forme de comportements d'autopunition qui paraissent à l'origine de certains accidents.

Mais plus fréquemment, c'est *contre les autres conducteurs* que se libère l'agressivité : contre les gêneurs, ceux qui conduisent lentement par exemple et, à la limite, contre tous dans la mesure où ils restreignent la marge d'autonomie de chacun. Cette agressivité fait de la voiture une sorte de char d'assaut, à usage soit défensif, pour se protéger contre les autres sans céder à leurs prétentions, soit offensif, pour les menacer et les attaquer sur leur propre terrain, par exemple en s'approchant d'eux dangereusement sur leur gauche, pour les faire se serrer bien à droite, en braquant sur eux les phares pour les punir d'une certaine « faute », etc.

Cet effort de domination agressive des autres conducteurs, y compris par des manœuvres dangereuses, s'accompagne souvent d'un *refus de soumission à l'égard des normes* : il peut y avoir un certain plaisir sadique à violer la loi et le Code de la Route, à enfreindre les règles de prudence, peut-être même celles du simple bon sens, parce que la défense attire naturellement la bravade.

L'automobile, en prolongeant la puissance de l'homme, accroît du même coup ses passions et ses tendances agressives et les rend plus apparentes. Sur la route, les attitudes s'exhibent de façon caricaturale et à un niveau de violence plus rarement atteint dans la vie sédentaire. L'automobile est une machine à provoquer la colère. C'est aussi une arme de combat, qui fait de la route un champ de bataille où les belliqueux ont des possibilités inépuisables pour créer des risques et des conflits.

8. LE BESOIN DE COMPÉTITION

La situation de conduite, comme toutes situations sociales dans lesquelles les participants tendent vers des objectifs parallèles (la vie professionnelle, par exemple), est par nature même une situation de compétition : chacun

(1) J. BLOMART, Le goût du risque : étude d'une suite de choix dans l'incertitude. *Bulletin du C.E.R.P.*, 1963, XII, n° 4.

peut, en permanence, se comparer aux autres et est pris lui-même par les autres comme terme de comparaison. La conduite devient ainsi un spectacle public du même type que les rencontres sportives : les conducteurs, à la fois observateurs et participants, s'affrontent quant à leurs capacités, leur habileté, leur vitesse, leur maîtrise de la situation. Dans cette « escalade », les seuils de risques sont vite dépassés. Roger Vaillant, dans un passage de son roman *La fête*, raconte comment son héros s'amuse une fois à pousser à l'accident un conducteur au volant d'une voiture moins puissante que la sienne.

Cet entraînement fatal, à base de rivalité, se manifeste plus particulièrement dans les dépassements, dont nous puiserons quelques exemples dans les propos des conducteurs interviewés.

— *Désir de doubler à tout prix :*

« J'étais un jour au volant : il y avait deux Dauphines qui se suivaient. La première roulait un peu moins vite que la seconde qui a voulu la doubler. Ils ont roulé de front longtemps tous les deux sans se rendre compte que la route avançait, avançait. Le premier n'a pas voulu lâcher, l'autre a été obligé de freiner brutalement d'ailleurs, pour éviter la voiture qui arrivait en face. »

— *Refus de se laisser doubler :*

« Il y a aussi un danger, très fréquent, c'est celui qui existe lorsque l'on veut doubler une voiture dont le conducteur refuse de se laisser doubler... »

Attitude de refus d'autant plus nette que la voiture qui veut vous doubler est de plus faible puissance :

« Une chose très dangereuse sur la route, ce sont les complexes de certaines voitures. Il y a des gens qui ont le complexe de se faire doubler par certaines voitures. Tu roules en 2 CV, tu as une 404 qui roule à vitesse de croisière, 60/70, il te gêne. Tu veux le doubler. Tu arrives à la hauteur du conducteur. Il voit que c'est une 2 CV. Vexé, il donne un grand coup d'accélération. Ça c'est dangereux, les gens qui ne veulent pas se laisser doubler. »

— *Rivalités qui peuvent se transformer en conflit ouvert.*

Au départ, une vexation :

« L'excitation naît de certaines attitudes de conduite qui vous irritent chez le voisin — par exemple, on n'aime pas être doublé dans certaines conditions. A ce moment-là, on cherche à le coincer d'une façon ou d'une autre ; c'est là que l'excitation naît et se développe et c'est là que naît également le danger. »

Le désir de vengeance est immédiat :

« Il y a encore quelques réactions brutales, comme celle d'essayer de poursuivre quelqu'un qui vous a fait une queue de poisson... vouloir le recoinçer... pour bien montrer qu'on est capable d'en faire autant... »

« Tu as des types qui, lorsqu'on vient de leur faire une vacherie, risqueraient l'accident pour la rendre... Il y a des gens qui font des vacheries par plaisir... Ce sont des fous, alors ce n'est pas la peine de discuter avec des fous et de provoquer un autre accident... »

Un conducteur nous raconte un accident directement et consciemment provoqué par une telle rivalité, il mérite d'être relaté :

« A l'époque j'avais une 2 CV et je roulais très vite en 2 CV. Sous le tunnel de la porte de Champerret, je me trouve un moment derrière une grosse voiture... Je la double... Ce gars-là, trouvant peut-être que je ne tenais pas assez ma droite, me klaxonne et me double... Je me suis dit : « Quel est ce corniaud qui veut me doubler alors que je roule déjà très vite ? » Alors, on s'est dépassés, redépassés, c'était très drôle... Arrivé dans le bois de Boulogne, je me suis trouvé en face d'un gars qui ne voulait absolument pas dépasser le 60 et qui, chaque fois que je voulais le doubler, m'en empêchait en se mettant sur sa gauche. Alors il y a eu une espèce d'exaltation entre les deux... Finalement, je l'ai quand même doublé

et il m'a accroché volontairement ; il a un peu accroché mon aile. On conduisait tous deux assez bien pour ne provoquer qu'un accident limité... J'en ai eu pour 50 F de réparations — mais ce n'était pas sur ce plan-là que ça se passait... C'est un accident qui se passait vraiment sur le plan psychologique... Ça ne pouvait se terminer que par un accrochage. Ce qu'il voulait, c'était me donner une bonne leçon. Et moi, ça consistait à le placer dans son tort, à le faire sortir de ses gonds... Nous sommes sortis l'un et l'autre de la voiture dans un état... qui n'était pas un état normal ; nous étions tous les deux dans un état d'excitation ! ... »

Ainsi, du simple jeu à la provocation directe de l'accident, la compétition est prise de risque, et presque toujours à la fois pour les deux partenaires, quel que soit celui qui l'a déclenchée. Cette remarque pose le problème de la *responsabilité des risques suscités*. La prise de conscience paraît en être faible, surtout dans la situation réelle de conduite où chaque conducteur est protégé par l'anonymat : au milieu de la foule des voitures, il a le sentiment d'être confondu, donc impossible à accuser nommément. Ce n'est pas lui, M. X..., qu'on jugera, mais un conducteur de 404, de DS, etc. Il dispose donc d'une grande indépendance dans ses comportements, peut prendre des risques et en faire prendre aux autres malgré eux, sans qu'une quelconque responsabilité puisse lui être attribuée (tout au moins, dans certaines limites).

C'est la représentation d'un lien entre le passé, le présent et le futur qui est à l'origine de la conscience. Dans ce perpétuel présent sans racines ni prolongements qu'est la situation de conduite, la responsabilité se dilue et la morale est absente. Seuls subsistent les vieux principes de débrouillardise individualiste : « Aide-toi, le ciel t'aidera », « La fin justifie les moyens », « Pas vu, pas pris », etc. Il va sans dire que tous les conducteurs n'ont pas de telles attitudes. Mais, il semble que ce soit la tendance générale qui, simultanément, accepte comme évidente la notion de responsabilité des accidents et passe sous silence ou nie l'idée de responsabilité des risques pris ou déclenchés, même lorsqu'ils ne se soldent pas par un accident.

Il nous paraît étonnant de n'admettre que le verdict des résultats. Peut-être faudrait-il faire découvrir aux conducteurs l'écheveau complexe des attitudes profondes et des motivations à la prise de risques, tel que nous nous sommes efforcés de le débrouiller, pour qu'ils puissent évaluer les comportements dans leurs racines et non pas seulement dans leurs apparences.

II. — Attitudes et motivations génératrices de sécurité

L'absence d'influence, à un moment donné de la conduite, des différents facteurs psychologiques de la prise de risque inventoriés au chapitre précédent, ne suffit pas nécessairement à elle seule pour engendrer des comportements de sécurité. Ceux-ci résultent d'attitudes et de motivations orientées positivement vers cette valeur : les conducteurs, non seulement, essaient d'éviter les risques, mais encore recherchent activement la sécurité de conduite, sous l'effet de trois principaux types d'attitudes ou motivations (révélés au cours des entretiens avec les conducteurs) :

- celles qui suscitent un comportement de sécurité par le biais d'un intérêt personnel ;
- celles qui ont trait au respect du Code de la Route ;
- enfin celles qui ont trait au rapport avec les autres conducteurs.

1. ATTITUDES ET MOTIVATIONS SUSCITANT UN COMPORTEMENT DE SÉCURITÉ PAR LE BIAIS D'UN INTÉRÊT PERSONNEL

- crainte des conséquences physiques d'un accident (blessures, mort) : l'instinct de conservation est le ressort le plus élémentaire, mais non le moins efficace pour pousser le conducteur à avoir un comportement de sécurité (la pensée d'un accident possible fait lâcher l'accélérateur, au moins pour un moment) ;
- sensibilisation au danger après l'expérience d'un accident (accident vécu ou seulement vu en tant que spectateur) ; mais au-delà d'un certain seuil dans l'importance du choc psychologique qui en résulte, l'accident est un facteur perturbant, qui peut saper la confiance en soi, accroître l'anxiété et susciter des comportements inadaptés ;
- attachement à sa voiture, que cet attachement soit de nature affective (souci de la ménager, de lui éviter toute égratignure, de la garder longtemps) ou de nature purement financière (perspective du coût des réparations) ;
- crainte de la sanction des infractions de la part des agents de la circulation, cette crainte étant considérée par de nombreux conducteurs comme l'un des meilleurs ressorts de la prudence, à tel point qu'il a été suggéré de parsemer les routes de guérites que l'on puisse toutes soupçonner d'abriter un gendarme ; la sanction financière (amendes) devrait, selon certains, se doubler d'une sanction morale : marque infamante sur la voiture ou inscription sur un « carnet de bord de l'automobiliste » de toute faute grave commise, de tout accident provoqué ou subi, cette sanction morale étant considérée comme plus efficace parce qu'elle atteint l'amour-propre et le prestige personnel du conducteur.

2. ATTITUDES ET MOTIVATIONS QUI ONT TRAIT AU RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

Celles-ci peuvent agir à différents niveaux d'intégration dans la personnalité du conducteur :

Niveau 1 : l'obéissance rigoureuse à une contrainte extérieure. — Respect intégral du Code de la Route, par discipline et acquisition d'automatismes absolus, par exemple considérer la ligne jaune comme un mur infranchissable, même si on se trouve seul sur la route ; on voit combien cette attitude est différente de l'attitude critique qui consiste à mettre en question l'une ou l'autre des règles imposées, en introduisant son propre jugement, ou en niant la portée générale de la règle (exemple : la ligne jaune est prévue en fonction des voitures à faibles reprises, mais moi j'ai le temps de doubler).

Niveau 2 : l'intériorisation de la contrainte, qui amène les conducteurs à considérer le Code de la Route et les injonctions de la signalisation non plus comme une brimade, mais comme une aide apportée dans la conduite : règles et signaux, étant l'expression codifiée du bon sens et de la prudence, constituent une sorte de conscience, qui guide et éventuellement juge les comportements ; une infraction, même sans témoins, ne constitue plus un « point marqué » par un esprit frondeur, mais une faute aux yeux de soi-même, ainsi que l'attestent les citations suivantes de conducteurs :

« Il m'est arrivé de faire des imprudences... j'en ai pour deux jours à me le reprocher,

comme un manque de contrôle de moi-même, indépendamment du fait que je me suis mis ou que j'ai mis quelqu'un en danger bêtement. »

« Je suis comme les autres, il y a des moments où j'oublie le respect des autres... alors, là, je dis : je fais un écart de discipline... Et je m'en veux, je n'aime pas ça. »

Niveau 3 : le dépassement de la contrainte par acquisition d'un esprit de sécurité, qui agit tout au long de la conduite, alors que la réglementation est muette dans bien des cas :

« On peut commettre un excès de vitesse là où vous êtes parfaitement libre de rouler à l'allure que vous voulez... Vous pouvez doubler en restant dans le cadre strict du règlement et cependant être cause d'accident. »

Cette attitude de sécurité comporte l'idée de la relativité du droit et admet l'erreur ou la faute d'autrui comme devant éventuellement être incluses dans les prévisions du conducteur prudent :

« Il ne faut pas simplement dire : « J'ai le droit », ou « Je n'ai pas le droit », ou « J'ai la priorité ». On est toujours à la merci d'une personne qui ne respecte pas la priorité. Evidemment, légalement, devant les compagnies d'assurances, c'est lui qui est en tort... mais je crois qu'il vaut mieux ne pas avoir d'accident. »

Il ne s'agit pas de tomber dans l'excès inverse : ne pas utiliser sa priorité, systématiquement, ce qui crée la confusion :

« Quand vous arrivez à un carrefour, vous vous y trouvez à plusieurs... Vous attendez que le type qui a la priorité passe. Il dit « non ». Les gens hésitent tous : « C'est à toi, c'est à moi... » et puis d'un seul coup, ils démarrent tous à la fois, et c'est le carambolage. »

Mais on peut, comme cette conductrice, être « prête à s'arrêter » :

« Quand on a la priorité, tout le monde fonce : « Je suis dans mon droit ! » Combien d'accidents seraient évités si les conducteurs « dans leur droit » ralentissaient. Moi, même si je suis dans mon droit, je préfère m'arrêter ou être prête à m'arrêter. »

« Je crois qu'on pourrait éviter pas mal d'accidents si on ne prenait pas à tous les coups sa priorité. »

La règle reste la règle : l'obéissance à la contrainte, l'intériorisation de la contrainte et le dépassement de la contrainte ne sont pas des niveaux contradictoires, mais superposés, le respect absolu de la *lettre* du Code de la Route n'étant pas mis en cause par la compréhension profonde de son *esprit*. Mais dans cette évolution, le droit se transcende et, par ailleurs, s'humanise, ainsi que l'attestent les réponses obtenues sur ce thème au cours des questionnaires.

Question posée (n° V-11-6). Proposition à apprécier : « Pour éviter les accidents, la courtoisie est plus importante que le respect strict du Code. »

Sur un échantillon de 204 conducteurs, 51 % estiment cette idée « plutôt exacte », 44 % la considèrent comme « plutôt fautive », 5 % sont sans avis. Les conducteurs qui prônent le plus la courtoisie sont les plus âgés (62 % contre 46 % chez les plus jeunes) ; et ceux des petites villes, quel que soit leur âge (61 % contre 49 % dans les grandes villes et 35 % dans les communes rurales). Comme en d'autres points de l'étude, les conducteurs hommes de 25 à 40 ans se distinguent nettement du reste de l'échantillon (29 % seulement de réponses faisant primer la courtoisie sur le respect strict du Code) : ce qui traduit sans doute une confiance maxima dans les moyens rationnellement institués de protection et le sentiment de l'inutilité des aménagements privés dans les relations entre conducteurs. Ces résultats nous amènent directement à l'aspect social de la conduite.

3. ATTITUDES ET MOTIVATIONS QUI ONT TRAIT AUX RAPPORTS AVEC LES AUTRES CONDUCTEURS

- attitude de respect, d'abord, à l'égard des autres usagers de la route et de ses propres passagers éventuels, qui se traduit par la prise en considération de leur présence, de leurs intentions, de leurs comportements, de leurs droits ;
- acceptation de ses responsabilités à leur égard, dans les manœuvres effectuées et dans les risques déclenchés (l'expérience des responsabilités familiales est considérée par de nombreux conducteurs comme un facteur d'accroissement de la prudence) ;
- domination des tendances agressives et des motivations à la compétition ;
- attitude de solidarité, qui est l'intériorisation d'une solidarité de fait indiscutable (mise en évidence par des carambolages en série, par exemple), et qui se traduit par des comportements de facilitation (laisser passer, ralentir au moment où l'on est dépassé, signaler un obstacle, etc.) ;
- enfin attitude de tolérance, qui ne cherche pas à sanctionner (par exemple, permettre à celui qui vient de doubler en série une file de voitures, de rentrer dans le rang pour éviter une collision, au lieu de l'en empêcher pour punir le « profiteur », moins d'ailleurs au nom de l'imprudence qu'il a commise que par le sentiment d'être personnellement lésé, et le regret de ne pas être soi-même assez audacieux ou inconscient pour en faire autant) : à la limite, se faire ainsi, à contrecœur, le complice d'une manœuvre imprudente ôte à cette manœuvre son caractère dangereux.

On le voit, les attitudes et motivations génératrices de sécurité s'élaborent à différents niveaux qui, loin de s'opposer ou même de se succéder chez un même individu, sont complémentaires : l'amour de la voiture, la crainte de la sanction ou de la dépense, la peur de l'accident corporel, le sens de la discipline, la conviction de l'exactitude des prescriptions du Code, le sens de la vie en collectivité, la prise en charge de ses responsabilités familiales et sociales sont autant d'attitudes et de motivations qui peuvent concourir à la recherche d'une meilleure sécurité dans la conduite.

III. — Niveaux d'inquiétude en situation de conduite

Quels que soient les comportements des conducteurs, la situation de conduite inclut nécessairement des risques. Les conséquences de ces risques permanents étant imprévisibles de manière précise, mais constituant toujours une vague menace, on peut se demander quel est le niveau de l'inquiétude latente qui en résulte pour le conducteur à son volant.

Quatre points nous paraissent particulièrement intéressants à explorer :

- la fréquence de représentation de l'accident possible ;
- la nature de l'accident redouté ;
- la gravité de l'accident redouté ;
- le problème de l'acceptation du risque.

Nous ne disposons de données quantifiées que pour les deux premiers points.

1) FRÉQUENCE DE REPRÉSENTATION DE L'ACCIDENT POSSIBLE

Question posée (n° V-21) : « Tout le monde peut avoir un accident sur la route, y pensez-vous : rarement ? quelquefois ? souvent ? »

Sur un échantillon de 204 conducteurs, près de la moitié (47 %) y pensent souvent, 37 % quelquefois, 15 % rarement. Cette répartition varie peu en fonction du sexe et de l'âge, très nettement par contre en fonction du degré d'urbanisation : le pourcentage de conducteurs qui pense souvent aux possibilités d'accident est de 61 % chez les conducteurs des grandes villes, de 40 % chez ceux des petites villes et de 35 % chez les conducteurs ruraux.

Le niveau d'inquiétude révélé par ces réponses nous paraît, en moyenne, assez élevé.

Au-delà de cette inquiétude latente, il y a la peur : frayeur intense et passagère lors d'un brusque accroissement du risque, ou anxiété généralisée de certains conducteurs.

La *réminiscence des grandes frayeurs* serait sans doute psychologiquement une bonne voie d'accès aux attitudes profondes des conducteurs à l'égard des risques, de même que leur représentation des catégories de conducteurs qui ont le plus peur ou sont les plus anxieux : conducteurs âgés, débutants, conducteurs occasionnels, conducteurs manquant de confiance en eux, conducteurs très informés des accidents survenus et des probabilités d'accidents, etc.

2. NATURE DE L'ACCIDENT REDOUTÉ

Question posée (n° V-20) : « Que pensez-vous que les automobilistes redoutent le plus : »

- « — que leurs freins lâchent ?
- « — qu'ils entrent en collision avec un autre véhicule ?
- « — que leur voiture dérape ?
- « — qu'ils entrent en collision avec un « 2 roues » ?
- « — qu'ils entrent en collision avec un piéton ? »

Sur un échantillon de 204 conducteurs, la hiérarchisation des sources d'inquiétude est la suivante :

Collision avec un autre véhicule	35 %
Rupture des freins	22 -
Dérapiage.....	14 -
Collision avec un « 2 roues »	13 -
Collision avec un piéton	13 -
Sans réponse	3 -

Plusieurs constatations sont à faire ici :

- l'hypothèse fréquemment énoncée suivant laquelle ce que les conducteurs craignent le plus, c'est le piéton, paraît infirmée par ces réponses ;
- les conducteurs redoutent en moyenne presque deux fois plus les rencontres avec les autres usagers de la route (collisions avec un autre véhicule, un « 2 roues » ou un piéton : 61 %) que les défaillances du véhicule (rupture de freins et dérapages : 36 %) ;
- enfin la prédominance nette de la crainte de collision avec un autre

véhicule paraît refléter la référence non seulement à un taux de fréquence moyen des divers types d'accident, mais à leur taux moyen de gravité respectif.

3. GRAVITÉ DE L'ACCIDENT REDOUTÉ

On peut regretter de n'avoir pas introduit de question sur ce thème, complémentaire du précédent, de manière à savoir de chaque conducteur quel est, à son avis, l'accident le plus grave qui pourrait lui arriver en conduisant, compte tenu des circonstances dans lesquelles il utilise sa voiture : pas d'accident, accident matériel léger, accident matériel grave, accident corporel léger, accident corporel grave, mort. Nous faisons à ce sujet l'hypothèse que très peu de conducteurs se représentent la mort comme une possibilité réelle en situation de conduite, tout au moins *pour eux-mêmes*, l'admettant fort bien pour les autres.

4. PROBLÈME DE L'ACCEPTATION DU RISQUE

Il y aurait enfin à sonder le niveau de risque considéré comme acceptable et effectivement accepté par les conducteurs et à le comparer avec le niveau effectif des risques encourus :

- d'un point de vue individuel, quels sont les seuils de risques subjectifs à partir desquels on hésite à s'engager dans la situation de conduite et quels sont ceux à partir desquels on renonce (ces seuils pouvant différer suivant qu'ils sont envisagés pour soi-même ou pour d'autres personnes qu'on est amené à conseiller, par exemple) ?
- d'un point de vue collectif, quel est le tribut versé aux accidents de la route qui est considéré par la moyenne des conducteurs comme acceptable ? Existe-t-il des mécanismes sociaux de défense qui freinent la progression du taux d'accident ou le maintiennent stationnaire, alors que le parc automobile et le trafic s'accroissent (« plafond psychologique des accidents ») ?

Malgré l'ampleur de notre étude, ces thèmes n'ont pas été abordés et nous ne les citons que pour mémoire, en raison des perspectives qu'ils ouvrent.

IV. — Attitudes fatalistes et attitudes magiques à l'égard des risques

Les risques ne pouvant être totalement éliminés de la situation de conduite par les moyens normaux de protection, il y a lieu de se demander comment les conducteurs de voiture se représentent ce danger latent qui subsiste et quelles attitudes psychologiques ils ont à son égard.

Par définition, nous qualifierons de « rationnelle », « d'objective », ou « d'auto-déterministe », l'attitude qui consiste pour le conducteur à faire porter ses efforts sur les différentes composantes de la situation de conduite, pour obtenir de cette « optimisation » de la situation résultante un amenuisement des risques résiduels.

Nous appellerons « *fataliste* » l'attitude résignée et passive qui se contente de subir le destin, en s'hypnotisant sur l'impossibilité totale de supprimer les risques et sur le caractère plus ou moins aléatoire de leur transmutation en accidents.

Enfin, il y aura attitude « *magique* » toutes les fois que le conducteur situera une partie des composantes de la situation de conduite dans le domaine extra-physique et extra-humain, en particulier dans celui des forces occultes ou surnaturelles, sur lesquelles il essaiera de faire pression pour obtenir par là l'élimination des risques. Dans une étude non publiée sur *La magie dans la vie quotidienne*, Jacques Maitre, chargé de recherches au C.N.R.S., présente les comportements magiques comme activité de compensation à l'égard des insuffisances subjectives de la technique et de la religion, dans les situations comportant une part d'aléatoire : « L'aléatoire pour lequel l'individu n'est armé ni par la technique ni par la religion est le domaine de choix de la magie. » Face à la passivité de l'attitude fataliste, l'attitude magique se traduit par une activité de suppléance et des comportements particuliers en vue de se concilier le destin et de « mettre la chance de son côté ».

Pour déceler la présence de ces diverses attitudes chez les conducteurs, nous étudierons successivement :

- leur représentation du destin et de la malchance en automobile ;
- la présence d'un Saint-Christophe dans leur voiture et leur attitude à son égard ;
- la présence de « fétiches » ou de « porte-bonheur » dans leur voiture et la signification qu'ils y attribuent ;
- enfin, l'intérêt des conducteurs pour un horoscope automobile.

Ces quatre points nous paraissent, en effet, les plus significatifs du fait que les attitudes des conducteurs à l'égard de la sécurité et des risques ne reposent pas seulement sur des fondements rationnels.

I. REPRÉSENTATION DU DESTIN ET DE LA MALCHANCE EN AUTOMOBILE

Y a-t-il, aux yeux des conducteurs, des forces obscures qui les guident, protégeant les uns et choisissant leurs victimes parmi les autres, quoi qu'ils fassent pour échapper à leur sort ? C'est ce thème de la *prédestination* en matière d'accidents d'automobile que nous avons voulu investiguer en demandant aux conducteurs (Q. n° III-65-2) d'approuver ou de désapprouver l'assertion : « Il est bien certain qu'il y a des gens qui sont marqués par le destin et qui sont vraiment malchanceux en automobile. »

Les positions exprimées se répartissent comme suit (tableau 34) :

- 61 % des conducteurs considèrent l'assertion comme « plutôt exacte », 37 % comme « plutôt fausse », et 2 % sont sans avis. Une nette majorité croit ainsi au destin et à la malchance, avec peut-être toutes les implications qu'une telle *représentation fataliste de la causalité* peut avoir sur les comportements en situation de conduite, en particulier en situation de danger immédiat ;
- les hommes ne se différencient pas des femmes à ce sujet ;
- par contre, l'attitude fataliste croît régulièrement avec l'âge, passant

TABLEAU 34

Représentation du destin et de la malchance en automobile
Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	50	56	69	73	52	53	68	67	61	« Plutôt exact. »
2	50	42	27	25	46	45	30	28	37	« Plutôt faux. »
3		2	4	2	2	2	2	5	2	Sans avis.

de 51 % chez les plus jeunes à 70 % chez les plus âgés (1). Or, il n'y a pas de liaison apparente entre cette progression de l'attitude fataliste avec l'âge, et l'expérience personnelle d'accidents subis (2). On peut alors se demander ce qui la détermine :

- cumul dans le temps des accidents survenus à l'entourage proche, ce cumul donnant l'impression au fil des années que les coups du destin sont plus fréquents pour les uns que pour les autres : les jeunes, qui n'ont pas de recul et sont les plus optimistes, n'auraient pas encore élaboré cette statistique subjective qui se constituerait peu à peu (3) ;
- ou, au contraire, maximum d'objectivité et de rationalité chez les jeunes, ces caractéristiques de leurs représentations se dégradant lentement en même temps que leurs capacités mentales, donc que leurs capacités d'affronter les risques : les jeunes, qui de toute évidence prennent plus de risques dans la conduite automobile, seraient équipés de l'attitude la plus favorable à leur affrontement (4).
- à l'appui de la première des deux hypothèses qui précèdent, nous trouvons le fait que la croyance au destin et à la malchance est plus fréquente dans les grandes villes que dans les régions rurales (5) : un citadin a autour de lui beaucoup plus d'occasions de constituer sa « statistique subjective », ne serait-ce qu'en fonction de la densité de la population, de celle des contacts humains, et de celle aussi... des accidents en milieu

(1) Test χ^2 : $H 1 + F 1 / H 4 + F 4$ significatif au seuil de .001.

(2) Test χ^2 : Croisement entre la répartition : conducteurs en accord avec l'assertion/conducteurs en désaccord et le déterminant n° 28 « expérience d'accidents ayant donné lieu à une déclaration d'assurance » : conducteurs ayant cette expérience/conducteurs ne l'ayant pas. Test non significatif.

(3) Si cette interprétation est la bonne, il est probable que l'accroissement de cette impression avec l'âge s'étend non seulement aux accidents d'automobile, mais à tous les événements heureux ou malheureux de la vie : maladies, événements professionnels, vie amoureuse, décès, etc.

(4) Il est possible aussi que l'accroissement de cette attitude fataliste ne soit pas un effet d'âge, mais seulement un effet de *génération*. Si cette hypothèse était exacte, les générations nouvelles n'évolueraient pas nécessairement dans le même sens que les anciennes en vieillissant.

(5) Test χ^2 significatif au seuil de .05.

urbain ; de plus, à côté d'un irrationnel en voie de disparition, qui subsisterait dans certaines régions rurales et dans ce que chacun de nous a de « pré-scientifique », survivance des époques caractérisées par l'indigence des techniques et la suprématie de la religion (à laquelle la magie servait de complément), un irrationnel nouveau paraît se faire jour en milieu urbain, là où la décadence des croyances religieuses et les imperfections d'une technique qui cependant triomphe laissent une place au surnaturel de type magique pour combler le hiatus entre la situation réelle et les aspirations vers l'absolu (la renaissance de l'ésotérisme, à la fois sous forme de publications et sous forme de pratiques, l'atteste) ;

- par contre, la seconde hypothèse semble étayée par la liaison entre niveau culturel faible et croyance à la malchance (1) : le niveau culturel brut et surtout la capacité réelle d'utilisation du potentiel mental étant, dans la majorité des cas, fonction inverse de l'âge, les conducteurs âgés seraient moins aptes que les jeunes à conclure à l'inexistence de facteurs occultes de prédestination ; leur attitude paraît due à une confusion entre la constatation de « séries » d'événements du même type affectant certains individus (ce qui est scientifiquement indiscutable) et le fait d'attribuer ces « séries » à un quelconque destin, faute d'en savoir découvrir les facteurs objectifs : la mentalité magique se développe là où l'acuité logique n'a pas été développée et là où elle s'est atrophiée.

2. PRÉSENCE D'UN SAINT-CHRISTOPHE DANS LA VOITURE

Question posée (n° III-45) : « Est-ce que vous avez un Saint-Christophe dans votre voiture ? Pourquoi ? »

Près de la moitié des conducteurs interrogés (299 contre 325) fournissent une réponse positive à cette question. Ce *phénomène culturel* qu'est la présence d'un Saint-Christophe dans une voiture sur deux peut être analysé, dans une première approche, comme un fait brut, indépendamment de toute interprétation en termes de magie ou d'irrationalité. On fait ainsi les constatations suivantes (tableau 35) :

TABLEAU 35

Présence d'un Saint-Christophe dans la voiture

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	39	39	50	60	39	47	55	55	48	Présence.
2	61	61	50	40	61	53	45	45	52	Absence.

- la fréquence de possession d'un Saint-Christophe s'accroît avec l'âge, à la fois chez les hommes et chez les femmes (2) ;
- les différences de fréquences liées au sexe ne sont pas significatives (il

(1) Test χ^2 entre niveaux culturels extrêmes (primaire et supérieur) significatif au seuil de .001.

(2) Test χ^2 : H 1 / H 4 significatif au seuil de .01. Test χ^2 : F 1 / F 4 significatif au seuil de .05. Test χ^2 : H 1 + F 1 / H 4 + F 4 significatif au seuil de .01.

y a lieu de rappeler comme l'une des explications possibles de ce fait que la voiture est souvent considérée comme un bien commun de l'ensemble de la famille et que hommes et femmes contribuent souvent à déterminer le choix et l'aménagement intérieur d'une même voiture, même lorsque celle-ci n'a qu'un seul conducteur) ;

- le degré d'urbanisation n'a pas d'influence apparente ;
- par contre, la répartition varie de manière nette selon les régions de France :

Limousin	57 %	des conducteurs
Normandie	54	—
Lorraine	53	—
Savoie	47	—
Provence	47	—
Région parisienne ..	35	—

La différence entre le Limousin et la région parisienne est très significative (1). Elle peut être interprétée soit en fonction des différences de mentalités collectives (religiosité, vivacité en Limousin de diverses « croyances » : sorcières, revenants, etc., persistance de légendes), soit en fonction des différences de répartition des niveaux culturels entre ces deux régions ;

- en effet, l'augmentation du niveau culturel s'accompagne régulièrement d'une diminution de fréquence de possession d'un Saint-Christophe (2) ; on trouve un Saint-Christophe dans :
 - 53 % des voitures dont le conducteur n'a fait que des études primaires ;
 - 50 % des voitures dont le conducteur a fait des études secondaires ;
 - 47 % des voitures dont le conducteur a fait des études techniques ;
 - 34 % seulement des voitures dont le conducteur a fait des études supérieures.

Si l'on combine les deux variables âge et niveau culturel, on peut se poser les questions suivantes :

- les conducteurs âgés de niveau culturel élevé ont-ils plus de Saint-Christophe que les conducteurs jeunes de niveau culturel élevé ?
- les conducteurs jeunes de niveau culturel élevé ont-ils autant de Saint-Christophe que les conducteurs jeunes de niveau culturel faible ?

a) Influence de l'âge sur les personnes de niveau culturel élevé (tableau 36)

TABLEAU 36

	Possession d'un Saint-Christophe par les conducteurs de niveau culturel élevé		
	Oui	Non	Total
Conducteurs jeunes (H1 + F1) ..	20	36	56
Conducteurs âgés (H4 + F4)	14	15	29
TOTAL	34	51	85

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .01.

(2) Test χ^2 entre niveaux culturels extrêmes significatif au seuil de .001.

A cause des effectifs trop restreints, le test de signification ne vérifie pas cette hypothèse (1). On ne peut donc conclure statistiquement, mais on peut penser que l'âge a tendance à jouer, même sur la personnalité des conducteurs les plus cultivés, comme facteur de récession à une mentalité prélogique et à des comportements irrationnels, conclusion qui est bien dans la ligne de toutes les études psychologiques sur la sénescence.

b) *Influence du niveau culturel sur les personnes jeunes* (tableau 37)

TABLEAU 37

	Possession d'un Saint-Christophe par les conducteurs jeunes (H 1 + F 1)		
	Oui	Non	Total
Niveau culturel élevé [4]	20	36	56
Niveau culturel faible [1]	13	15	28
TOTAL	33	51	84

La distribution étant pratiquement la même que la précédente, cette seconde hypothèse n'est pas statistiquement vérifiée. Les chiffres paraissent cependant indiquer que la culture peut constituer, pour les conducteurs, un facteur d'émancipation à l'égard des pratiques de comportements irrationnels.

Si maintenant l'on examine l'explication fournie par les conducteurs à la présence ou à l'absence d'un Saint-Christophe dans leur voiture (explication suscitée par la question : « Pourquoi ? »), l'analyse de contenu des réponses (dont on trouvera par la suite une présentation détaillée) dégage les vecteurs suivants :

- confirmation d'une attitude magique consciente (code 1) ;
- contenu laissant penser qu'une attitude magique personnelle n'est pas absente (code 2) ;
- ne semble pas manifester d'attitude magique (code 3) ;
- affirme ne pas avoir d'attitude magique (code 4) ;
- autres contenus ou absence de contenu (code 5).

La fréquence d'apparition des différents vecteurs est donnée dans le tableau 38.

On peut faire à propos de ce tableau certains commentaires :

- 21 % des conducteurs manifestent une attitude magique (code 1), 33 % la nient résolument (code 4) ;
- si l'on isole et compare les vecteurs opposés 1 et 4, on s'aperçoit que leur fréquence relative d'apparition varie en fonction de l'âge (2), mais

(1) Test χ^2 non significatif.

(2) Test χ^2 : H 1 + F 1 / H 4 + F 4 significatif au seuil de .05.

TABLEAU 38

*Attitudes à l'égard du Saint-Christophe*Répartition des attitudes en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	9	10	13	21	26	23	30	30	21	Confirmation d'une attitude magique personnelle.
2	12	19	19	24	20	13	13	33	19	Contenu laissant penser qu'une attitude magique personnelle n'est pas absente.
3	30	33	31	22	22	31	23	12	25	Ne semble pas manifester d'attitude magique.
4	45	35	35	29	32	30	34	23	33	Affirme ne pas avoir d'attitude magique.
5	4	3	2	4		3		2	2	Autres contenus ou absence de contenu.

plus chez les hommes (1), que chez les femmes (2) : les conducteurs plus âgés donnent plus souvent que les jeunes des explications révélant une attitude magique ;

- il y a significativement plus de femmes que d'hommes qui attestent une attitude magique (3) et, inversement, plus d'hommes que de femmes qui la nient (4) ;
- l'influence du niveau culturel, qui avait été trouvée prépondérante dans l'analyse des comportements bruts (possession d'un Saint-Christophe) subsiste au niveau de l'explication consciente de ces comportements, en particulier de l'explication faisant appel à l'irrationnel, au sort, à la magie, à la protection conférée par un fétiche. Parmi tous les conducteurs qui ont fourni ce genre de commentaires, 50 % n'ont fait que des études primaires, 33 % ont fait des études secondaires, 7 % des études techniques et 10 % seulement des études supérieures (5) ;
- enfin, il y a, comme on pouvait s'y attendre (tableau 39), des attitudes magiques beaucoup plus fréquentes chez ceux qui possèdent un Saint-Christophe que chez les autres (6) :

(1) Test χ^2 : H 1 / H 4 significatif au seuil de .05.

(2) Test χ^2 : F 1 / F 4 non significatif.

(3) Test χ^2 : H 1 + H 2 + H 3 + H 4 / F 1 + F 2 + F 3 + F 4 significatif au seuil de .01 pour le code 1.

(4) Test χ^2 : H 1 + H 2 + H 3 + H 4 / F 1 + F 2 + F 3 + F 4 significatif au seuil de .10 pour le code 4.

(5) Test χ^2 relatif aux niveaux culturels extrêmes significatif au seuil de .001.

(6) Test χ^2 significatif au seuil de .001.

TABLEAU 39

Attitude magique

		Oui	Non	Total
Possession d'un Saint-Christophe	Oui	35 %	9 %	44 %
	Non	3 %	53 %	56 %
	TOTAL.....	38 %	62 %	100 %

Le groupe important (35 %) des conducteurs dont l'explication corrobore la signification magique de la possession d'un Saint-Christophe présente toute une gamme d'attitudes, plus ou moins liées entre elles :

- recherche d'une protection physique : « Cela protège » ; « J'ai la Vierge de Lourdes aussi, je pense que ça peut préserver des accidents » ; « C'est le patron des automobilistes. On a toujours recours à lui quand on fait un grand voyage. On dit : « Saint Christophe, protégez-nous » » ;
- recherche d'une impression subjective de sécurité : « Je suis plus détendu » ;
- conviction reposant sur la vérification personnelle d'un effet bénéfique : « Toujours eu un, jamais eu d'accidents, c'est peut-être ce qui me donne confiance » ;
- incertitude quant à l'effet réel, mais mesure de prudence : « Il protège peut-être pas grand-chose, mais c'est comme ça » ;
- crainte de l'effet maléfique de sa suppression : « Je suis croyant. Saint Christophe c'est Saint Christophe. Je ne l'enlèverai pas, c'est un fétiche. Cela pourrait porter malheur. Ma voiture est bénie. » — « Je suis croyant. La coutume est là depuis le début, c'est ce que j'ai fait mettre en premier. On est plus ou moins superstitieux. Cela me porterait la poisse » ;
- représentation consciente du fait qu'il s'agit là d'un cas particulier d'une attitude généralisée de superstition : « Je suis superstitieux, pour Saint Christophe, pour tout. Je suis parfois obligé, mais j'ai horreur de rouler un 13 » ;
- enfin, inversion du pouvoir magique attribué à Saint Christophe, qui devient porte-malheur, mais n'en est pas moins laissé en place dans la voiture : « C'est le patron des accidentés », nous dit une conductrice âgée, et un jeune conducteur : « Ça m'a porté malheur du jour où je l'ai mis. Je croyais que ça portait bonheur. »

Signalons, comme se rattachant psychologiquement à ce premier groupe, certains conducteurs qui n'ont pas de Saint-Christophe mais s'accusent de négligence et s'apprentent même à réparation immédiate : « Ça préserve du mauvais sort. Je vais en acheter un jeudi. Regarde Saint Christophe, et va-t'en rassuré. »

Le cas des 3 % des conducteurs qui expliquent l'absence de possession d'un Saint-Christophe par des raisons de nature magique mérite attention. L'un d'entre eux déclarait : « Je suis très superstitieux et c'est pourquoi je n'en veux pas. Un Saint-Christophe, ça peut porter malheur. » Un autre,

qui a personnellement établi un lien entre la présence du Saint-Christophe dans sa voiture et un accident, non seulement n'en a plus, mais préfère ne pas en parler, par crainte superstitieuse : « On en avait eu un une fois qu'on était allé à une fête, ça n'a pas empêché d'avoir eu un accident. *Enfin je ne discute pas de cela...* » Saint Christophe est devenu pour lui *un sujet tabou*. Ainsi l'attitude magique peut se traduire par des comportements délibérés d'abstention. On retrouve là l'ambiguïté qui paraît essentielle dans la vertu attribuée aux rites destinés à conjurer les puissances supérieures : celles-ci sont à la fois objet de vénération et de crainte, les uns considérant comme préférable d'obtenir leur protection, les autres de s'en faire oublier.

Le cas inverse des 9 % de conducteurs qui affirment spontanément ne pas avoir d'attitude magique, bien qu'ils possèdent un Saint-Christophe dans leur voiture, est moins net : assemblage disparate de conducteurs qui invoquent la simple tradition, le fait d'avoir reçu le Saint-Christophe en cadeau de la part d'une compagnie d'assurances, la religion chrétienne dont Saint Christophe est l'un des symboles, « sans pour cela que je me croie sauvé, précise un conducteur, ce n'est pas parce que j'ai des christes chez moi que je me crois plus vertueux. » Attitude réellement objective ? Ou rationalisation *a posteriori* d'un comportement dont les racines plongent dans des profondeurs confuses ?...

Ceux parmi les conducteurs qui n'ont ni Saint-Christophe dans leur voiture, ni attitude magique apparente (53 %), prennent délibérément une attitude négative, à la fois à l'égard de la pratique et à l'égard du groupe qui entretient cette pratique :

- « Je ne crois pas aux fétiches » ;
- « C'est un peu de la superstition » ;
- « Regarde Saint Christophe et va-t'en dans le fossé », etc.

Leurs remarques nous éclairent en particulier sur deux points. Tout d'abord sur le lien ou la distinction qu'ils font entre magie et superstition d'une part, religion d'autre part. Pour certains, Saint Christophe, comme les autres rites religieux, est du domaine de la magie ou de la superstition : « C'est comme s'asperger d'eau bénite avant de partir, ça ne sert pas à grand-chose... domaine de la magie » ; « La plupart des gens qui en mettent ne sont pas croyants ». Pour d'autres, la religion est une chose bien spécifique, dont la présence suffit à expliquer la possession d'un Saint-Christophe (« Je suis croyant » ; « Je suis catholique » ; « Saint Christophe c'est Saint Christophe », etc.), de même que l'absence de Saint-Christophe dans la voiture (« Je suis agnostique », « tout ce qui est mystique vous pouvez le f... en l'air »). La distinction entre la puissance religieuse (et indépendante d'un rite matériel) de Saint Christophe et celle des fétiches, dont le port est indispensable pour être efficace, est posée nettement par cette conductrice : « Je ne crois pas aux fétiches. Saint Christophe nous protégera, qu'on ait ou pas un Saint-Christophe dans la voiture. »

Le second point intéressant réside dans les oppositions manifestées entre *attitude fataliste* (« Il y a une part de chance dans les accidents », « Je suis fataliste », etc.) qui consiste à *ne rien faire* et à attendre les accidents s'ils *doivent* arriver ; *attitude magique*, exprimée par ces comportements irrationnels de protection, qui essaient de conjurer le sort ; enfin, *attitude*

autodéterministe, qui place en soi-même et dans son propre comportement en situation de conduite la source du danger, par conséquent la possibilité de salut : « Saint Christophe, j'y crois pas. Rien à voir avec les accidents. On est seul responsable des accidents qu'on peut avoir » ; « J'essaie de faire le Saint Christophe moi-même ». Il s'agit là des trois attitudes fondamentales à l'égard des événements aléatoires, lesquelles dépendent elles-mêmes de l'idée que l'homme se fait de son statut dans l'univers : objet et éventuellement victime du cours immuable d'une destinée ; sujet asservi à des puissances supérieures, dont on peut obtenir une orientation du destin individuel ; sujet autonome, de qui dépend ce qui sera. Ici comme en d'autres domaines, en creusant la psychologie des attitudes, on débouche vite sur la philosophie générale et la métaphysique.

3. PRÉSENCE DE « FÉTICHES » ET DE « PORTE-BONHEUR » DANS LA VOITURE

Question posée (n° III-46) : « Est-ce que vous avez un fétiche ou un porte-bonheur dans votre voiture (poupées, petits objets divers accrochés, etc.) ? Si oui, lequel ? et pourquoi ? »

Cette question repose, comme la précédente, sur l'hypothèse d'une liaison possible entre la possession d'un fétiche dans la voiture et une attitude magique de protection contre les risques.

Cent vingt-trois personnes, soit 20 % de l'échantillon considéré, ont répondu positivement (tableau 40). La fréquence de ces conducteurs ne varie pas significativement en fonction du sexe. Par contre, si l'on considère les différentes catégories d'âge, on observe que les conducteurs (hommes et femmes) de 25 à 40 ans ont significativement moins de « fétiches » dans leurs voitures que les plus jeunes et que les plus âgés (1) : on peut interpréter ce fait comme le signe que cette période de la vie est celle où prévalent les attitudes « objectives » et les motivations purement « fonctionnelles » dans l'utilisation de l'automobile, entre les « enfantillages » de l'enfance où les fétiches accrochés au pare-brise gardent ce rôle à la fois amusant et quelque peu magique d'un jouet, et l'attachement de l'âge mûr et de la vieillesse pour des objets-symboles (projection des souvenirs, des désirs ou des craintes, à rapprocher des bibelots d'appartement) (2). Ce qui semble confirmé par l'influence du degré d'urbanisation : il y a significativement plus de fétiches dans les voitures des conducteurs des grandes villes que dans celles des conducteurs ruraux, dont les enfants ont moins de jouets que les petits citadins et qui, adultes, sont moins portés à ce raffinement et à cette dépense qu'est l'achat de bibelots superflus (3).

(1) Test χ^2 : $H2 + F2 / (H1 + H3 + H4) + (F1 + F3 + F4)$ significatif au seuil de .01.

(2) Il est probable qu'une étude sur les *collectionneurs* donnerait une répartition en fonction de l'âge qui serait similaire et passerait par un minimum pour la catégorie de 25 à 40 ans.

(3) Test χ^2 : conducteurs des grandes villes/conducteurs ruraux significatif au seuil de .05.

TABLEAU 40

Présence de « fétiches » et de « porte-bonheur » dans la voiture

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H1	H2	H3	H4	F1	F2	F3	F4	m	Décodage
1	22	15	26	24	26	10	19	17	20	Présence.
2	78	85	74	76	74	90	81	83	80	Absence.

Somme toute, la présence ou l'absence de divers « fétiches » dans une voiture relève avant tout de facteurs socio-culturels relativement indépendants de toute référence à des attitudes de protection magique. Attitudes qui ne se sont révélées, grâce à la question exploratoire du « pourquoi » (tableau 41),

TABLEAU 41

Attitudes à l'égard des « fétiches » et des « porte-bonheur »

Répartition des attitudes en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H1	H2	H3	H4	F1	F2	F3	F4	m	Décodage
0	76	85	74	76	72	90	81	79	80	Absence de fétiches dans la voiture.
1	6	2	3	8	4	2	3	6	4	Probabilité d'attitude magique.
2	12	9	14	9	16	4	7	7	9	Désir de personnalisation du véhicule.
3	6	4	9	7	8	4	9	8	7	Autres contenus.

que chez 23 personnes, soit 4 % seulement de l'ensemble de l'échantillon, avec des remarques comme celles-ci : « un petit fer à cheval, je l'ai pris parce qu'on dit que ça porte bonheur, et ça m'a porté bonheur puisque je n'ai pas eu d'accident » ; « un chat noir, ça porte bonheur, on a un chat noir dans la maison, un dans la voiture » (1). Les autres conducteurs (9 % de l'échantillon) donnent comme motif le désir de personnaliser, d'agrémenter ou de décorer leur véhicule. Fait plus intéressant, quelques-uns d'entre eux ont personnalisé le bibelot lui-même, qui constitue ainsi une présence vivante dans la voiture : « une poupée qui ressemble à une petite nièce » ; « un petit agent de police avec un bâton blanc, je regarde dans le rétroviseur, je le vois

(1) Les amulettes représentant une tête de mort ou un petit squelette, loin de constituer des provocations, sont sans doute à interpréter comme des symboles propitiatoires s'apparentant à des exorcismes ; la mort a déjà reçu sa part symbolique dans la voiture et l'on peut espérer limiter là ses exigences.

et je ne suis pas seul » ; « un petit soldat, je trouve que ça me remonte le moral en cas de coup dur ».

Cette minorité attachée aux fétiches et bibelots divers est loin d'avoir l'importance, en quantité pure et en signification psychologique, des millions de détenteurs de Saint-Christophe : possession par 20 % des conducteurs dans le cas des fétiches, par 48 % dans le cas de Saint-Christophe ; attitude magique exprimée respectivement par 4 % et 21 % de ces mêmes conducteurs.

Si l'on examine la répartition conjuguée des deux phénomènes, on obtient le tableau 42.

TABLEAU 42

		Présence de Saint-Christophe dans la voiture		
		Oui	Non	Total
Présence de fétiches dans la voiture	Oui	11 %	9 %	20 %
	Non	37 %	43 %	80 %
	TOTAL	48 %	52 %	100 %

On constate à l'examen de ce tableau que *les deux phénomènes sont liés* : les fétiches sont plus fréquemment présents dans les voitures qui comportent un Saint-Christophe ; inversement, il y a moins de fétiches dans les voitures qui n'ont pas de Saint-Christophe que dans celles qui en ont (1). Pour les conducteurs, le Saint-Christophe et les fétiches ne sont, par conséquent, pas substituables, mais complémentaires, la présence de l'un rendant plus probable celle des autres.

4. INTÉRÊT DES CONDUCTEURS POUR UN HOROSCOPE AUTOMOBILE

Question posée (n° III-47) : « Aimeriez-vous avoir une rubrique « Sécurité automobile » dans l'horoscope de votre journal ? »

On peut faire l'hypothèse que le désir d'un horoscope automobile recouvre une attitude soit *fataliste*, soit *magique* à l'égard des risques encourus dans la situation de conduite : fataliste si le conducteur souhaite seulement connaître à l'avance, d'une manière un peu masochiste, les dangers qui le menacent et ce qui doit lui arriver ; magique, s'il recherche des conseils pour éloigner la malchance par quelque rite ou précaution de nature superstitieuse (pierre plus ou moins précieuse à porter sur soi, couleur des vêtements, jours néfastes à éviter, etc.). Bien que distinctes, ces deux attitudes sont souvent confusément imbriquées et l'on peut les analyser confondues, dans la motivation pour un horoscope, en tant qu'attitude irrationnelle à l'égard des risques.

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .05.

TABLEAU 43

Motivations des conducteurs pour un horoscope automobile
Répartition des motivations en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	18	12	17	21	19	11	19	32	19	Souhaite la rubrique « Sécurité automobile ».
2	46	58	48	40	68	58	56	40	53	Ne souhaite pas la rubrique « Sécurité automobile ».
3	36	30	35	39	13	31	25	18	28	Ne lit jamais l'horoscope.

Il résulte des réponses recueillies (tableau 43) que 19 % des conducteurs souhaitent la rubrique « sécurité automobile » dans l'horoscope de leur journal, 53 % expriment un souhait contraire et 28 % déclarent ne jamais lire l'horoscope (1). Ces fréquences ne paraissent varier ni en fonction du sexe, ni en fonction du degré d'urbanisation. L'âge, par contre, semble avoir une certaine influence : tout au moins chez les conductrices les plus âgées, qui sont significativement plus nombreuses à souhaiter un horoscope automobile (2) et chez les conducteurs des deux sexes âgés de 25 à 40 ans, qui sont de loin les moins nombreux à souhaiter cet horoscope (3). Pour interpréter ces données, nous proposons de faire appel à la psychosociologie du développement et de l'involution : l'être humain aurait d'autant moins d'attitudes irrationnelles dans ses comportements de préservation qu'il serait dans la période où il dispose de moyens physiques et mentaux plus élevés ; par contre, lorsque ceux-ci régressent, il serait porté à rechercher sa protection dans des moyens de suppléance, de nature magique ou tout au moins irrationnelle, en particulier chez la femme, plus vulnérable par nature. L'influence du niveau culturel, actualisation et mise en valeur des moyens mentaux d'un homme, va dans le même sens : les conducteurs de faible niveau culturel souhaitent un horoscope automobile dans une proportion significativement plus grande que les conducteurs de niveau culturel élevé (4).

Cette question n'ayant pas donné lieu à explication des réponses de la part des conducteurs, nous ne savons pas exactement ce que recouvre une motivation positive ou négative à l'égard de l'horoscope. Toujours est-il que le fait d'avoir une motivation, quelle qu'elle soit, à ce sujet est par lui-même significatif : seuls 28 % des conducteurs se désintéressent de la question posée en déclarant ne jamais lire l'horoscope, alors que 72 % prennent parti,

(1) Ces résultats sont à rapprocher des données d'une enquête I.F.O.P. non publiée, selon laquelle un Français sur deux lit un quotidien comportant un horoscope, et un sur quatre lit régulièrement ou quelquefois cet horoscope.

(2) Test χ^2 : $F 4 / F 1 + F 2 + F 3$ significatif au seuil de .001.

(3) Test χ^2 : $H 2 + F 2 / (H 1 + H 3 + H 4) + (F 1 + F 3 + F 4)$ significatif au seuil de .01.

(4) Test χ^2 entre niveaux culturels extrêmes significatif au seuil de .01.

pour ou contre, autrement dit ne sont pas insensibles à cette approche de la connaissance de l'avenir. Cette prise de position est d'ailleurs significativement plus accusée chez les femmes (78 %) que chez les hommes (65 %) (1).

Parmi les conducteurs qui aimeraient avoir une rubrique « sécurité automobile » dans l'horoscope de leur journal, il y en a significativement plus qui déclarent :

- avoir un Saint-Christophe dans leur voiture (2) ;
- avoir un fétiche ou un porte-bonheur (3) ;
- plutôt exacte l'opinion : « Il est bien certain qu'il y a des gens qui sont marqués par le destin et qui sont vraiment malchanceux en automobile » (4).

Et, inversement, parmi les conducteurs qui déclarent ne jamais lire l'horoscope, il y en a significativement plus qui déclarent :

- ne pas avoir de Saint Christophe dans leur voiture (2) ;
- ne pas avoir de fétiche ou de porte-bonheur (3) ;
- plutôt fausse l'opinion : « Il est bien certain qu'il y a des gens qui sont marqués par le destin et qui sont vraiment malchanceux en automobile » (4).

* * *

A l'issue de cette étude des attitudes fatalistes et des attitudes magiques des conducteurs à l'égard des risques, on peut proposer deux conclusions :

— Saint Christophe constitue un phénomène culturel important, à la fois sur le plan quantitatif et sur celui des significations attribuées, ceci contrairement aux « fétiches » et autres « porte-bonheur » qui paraissent correspondre à des pratiques plus superficielles.

— Les attitudes fatalistes et les attitudes magiques se révèlent plus fréquentes qu'on ne l'eût imaginé pour notre époque. Les actions psychologiques de prévention auront à tenir compte de ce fond d'irrationalité qui, plus ou moins consciemment, guide les conducteurs.

Nous ferons cependant une réserve : il resterait à savoir si les attitudes exprimées, qu'elles soient fatalistes ou magiques, se traduisent de manière pratique dans les comportements des conducteurs à leur volant, en particulier si elles les entraînent à une moindre prudence ou à une confiance abusive soit en leur « étoile », soit en leurs rites superstitieux. Cela est probable (quoique difficilement démontrable) en raison du lien, fondamental pour toute la psychologie, entre les comportements et les attitudes qui les sous-tendent. Certes, attitude rationnelle, attitude fataliste et attitude magique cohabitent en chaque homme lorsqu'il fait face à son destin, dans les différentes circonstances de la vie, mais ceci dans des proportions différentes. Il est impossible, surtout peut-être quand l'urgence, la crainte, la griserie de la vitesse, le frôlement du danger contribuent à émousser la logique dans son évaluation de la situation, que ses comportements ne soient pas façonnés par cette part de fatalisme ou de magie qui subsiste en chacun de nous.

(1) Test χ^2 : H/F pour les attitude (1 + 2)/3 significatif au seuil de .01.

(2) Test χ^2 significatif au seuil de .05.

(3) Test χ^2 significatif au seuil de .05.

(4) Test χ^2 significatif au seuil de .001.

V. — Facteurs de valorisation et image du bon conducteur

Ce chapitre est consacré à l'étude du « sur-moi » du conducteur et de son rôle dans l'élaboration des attitudes et des motivations à l'égard de la sécurité et des risques. On analysera le rôle joué dans l'image du bon conducteur par :

- la prise de risques ;
- l'expérience personnelle des accidents ;
- le savoir-faire et les attitudes de prudence.

1. IMPLICATION DE LA PRISE DE RISQUES DANS L'IMAGE DU BON CONDUCTEUR

Question posée (n° III-65-8). Proposition à évaluer : « Un bon conducteur ose prendre des risques » (les mots *ose* et *risques* étaient soulignés).

Les résultats (tableau 44) montrent que plus de la moitié des conducteurs (58 %) sont d'accord avec cette assertion, qui inclut l'audace de la prise de risques dans l'image du bon conducteur. On ne trouve que peu de variations en fonction des facteurs habituellement considérés (âge, sexe, niveau d'urbanisation). Seuls les hommes de 25 à 40 ans estiment en majorité qu'un bon conducteur ne prend pas de risques (36 % seulement sont favorables) : peut-être parce qu'ils sont plus conscients de leurs responsabilités, peut-être aussi parce qu'étant les plus capables d'avoir des comportements efficaces et adaptés sur la route, ils prennent en fait moins de risques que les autres catégories de conducteurs.

TABLEAU 44

Implication de la prise de risques dans l'image du bon conducteur

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	56	36	63	58	60	70	67	58	58	« Un bon conducteur ose prendre des risques. » Plutôt exact.
2	42	60	35	38	36	28	30	40	39	Plutôt faux.
3	2	4	2	4	4	2	3	2	3	Sans avis.

Quelle est, d'après les conducteurs, la fréquence optimale de prise de risques, celle qui caractérise le bon conducteur ?

Question posée (n° III-58) : « Un bon conducteur, est-ce :

- « — celui qui prend souvent des risques ?
- « — celui qui prend quelquefois des risques ?
- « — celui qui prend rarement des risques ?
- « — celui qui ne prend jamais de risques ? »

Les réponses (tableau 45) vont dans le même sens que les précédentes, en les précisant :

- 60 % des conducteurs considèrent qu'un bon conducteur prend des risques, à une fréquence quelconque (« souvent », « quelquefois », « rarement ») ; les hommes de 25 à 40 ans ramènent ce pourcentage à 53 % ;
- parmi ces 60 %, 2 % seulement pensent que *souvent* est la fréquence optima (il s'agit d'hommes âgés et de femmes) ; 35 % réduisent cette fréquence optima à *quelquefois* et 25 % à *rarement* (ces deux catégories de réponses varient peu en fonction du sexe, de l'âge et du niveau d'urbanisation) ;
- le pourcentage moyen de 40 % de conducteurs qui dépeignent le bon conducteur comme ne prenant *jamais* de risques se relève à 47 % chez les hommes de 25 à 40 ans, confirmant le stéréotype déjà analysé à plusieurs reprises : ces conducteurs pourraient bien être les porte-parole du « sur-moi » du conducteur, fait d'objectivité, de capacité, de maîtrise de soi, d'absence de prise de risques.

TABLEAU 45

Fréquence de prise de risques par le bon conducteur
Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H1	H2	H3	H4	F1	F2	F3	F4	m	Décodage
1				5	3	2	4	3	2	Souvent.
2	32	30	37	30	42	35	38.	30	35	Quelquefois.
3	26	23	26	24	20	32	20	21	23	Rarement.
4	42	47	37	41	35	31	38	46	40	Jamais.

Aussitôt après avoir ainsi défini l'implication de la prise de risques dans l'image du bon conducteur, chaque enquête a été amené à faire sa propre évaluation de conducteur.

TABLEAU 46

Auto-estimation des conducteurs
Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H1	H2	H3	H4	F1	F2	F3	F4	m	Décodage
1	68	85	75	92	63	85	74	81	78	S'estime « bons conducteurs ».
2	32	15	20	8	35	13	23	16	20	Ne s'estime pas « bons conducteurs ».
3			5		2	2	3	3	2	Hésitants.

Question posée (n° III-59) : « Vous-même, vous considérez-vous comme « un bon conducteur » de ce point de vue-là ? »

L'image de soi est en très grande majorité positive chez les conducteurs (tableau 46) : 78 % d'entre eux se considèrent comme de bons conducteurs, 20 % sont d'un avis contraire sur eux-mêmes, 2 % restent hésitants.

Si l'on examine les différences de réponses suivant les catégories de conducteurs, on constate que ni le niveau d'urbanisation, ni le sexe n'ont d'influence notable ; toutes les différences sont en relation avec l'âge :

- les plus jeunes sont les plus nombreux à ne pas se considérer comme bons conducteurs (32 % des hommes et 35 % des femmes fournissent une réponse négative) : ils ont donc bien conscience de leur inexpérience relative et l'admettent ;
- plus les conducteurs sont âgés, plus ils sont nombreux à se considérer comme de bons conducteurs (1) ;
- seule différence entre hommes et femmes : au-delà de 55 ans, il y a une plus forte proportion d'hommes (92 %) que de femmes (81 %) à s'estimer bons conducteurs ;
- enfin, bien qu'ayant formulé le « sur-moi » du conducteur au niveau le plus élevé, les hommes de 25 à 40 ans ne sont pas plus nombreux que les autres, par exemple que les femmes du même âge, à se juger bons conducteurs : leur différence se situe sans doute au niveau de la conscience des valeurs plus qu'à celui de la valorisation de soi.

L'image du bon conducteur, relative à la prise de risques, se traduit ainsi de deux manières pour chaque enquêté : d'une part, valeur attribuée à la prise de risques ; d'autre part, auto-estimation. La confrontation de ces deux perspectives pour un même conducteur, l'une normative, l'autre évaluative, s'impose.

Pour faciliter le croisement statistique, nous avons dichotomisé les deux variables :

- variable valeur du risque : conducteurs qui valorisent le risque (un bon conducteur prend « souvent » ou « quelquefois » des risques) et conducteurs qui dévalorisent le risque (un bon conducteur prend « rarement » ou « jamais » des risques) ;
- variable auto-estimation : ceux qui se considèrent « bons conducteurs » et ceux qui ne se considèrent pas « bons conducteurs » ou qui hésitent.

On obtient ainsi quatre sortes de conducteurs, avec la répartition donnée dans le tableau 47.

TABEAU 47

	Valorisent les risques	Dévalorisent les risques	Total
Se considèrent « bons conducteurs »	26 %	52 %	78 %
Ne se considèrent pas « bons conducteurs » ou hésitent	10 %	12 %	22 %
TOTAL	35 %	64 %	100 %

(1) Test χ^2 : H 1 / H 4 significatif au seuil de .001. Test χ^2 : F 1 / F 4 significatif au seuil de .05.

Ce tableau permet quelques conclusions intéressantes :

- il y a plus de gens qui se considèrent bons conducteurs parmi ceux qui dévalorisent les risques que parmi ceux qui les valorisent (1) ;
- ceux qui ne se considèrent pas « bons conducteurs » ou qui hésitent se répartissent à peu près à égalité pour valoriser les risques ou les dévaloriser, mais on conçoit les profondes différences d'attitudes qui séparent ces deux catégories : les uns étant plutôt des timorés qui ont d'eux-mêmes une image négative par défaut, les autres étant des impulsifs qui s'accusent d'un excès et sans doute désavouent leur fréquence de prise de risques ; par ailleurs, en confrontant leurs réponses aux questions relatives aux assurances (cf. 4^e partie, chap. IV), on constate que les premiers sont moins satisfaits que les autres de leur type d'assurance (2) et que les seconds sont plus nombreux que les autres à souhaiter avoir une assurance « tous risques ».

2. IMPLICATION DE L'EXPÉRIENCE PERSONNELLE DES ACCIDENTS DANS L'IMAGE DU BON CONDUCTEUR

Question posée (n° III-65-1). Proposition à évaluer : « Après avoir eu un accident assez grave, on ne conduit plus aussi bien. »

TABLEAU 48

Implication de l'expérience personnelle des accidents dans l'image du bon conducteur

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	32	45	64	64	40	47	50	52	49	« Après avoir eu un accident assez grave, on ne conduit plus aussi bien. » Plutôt exact.
2	62	41	30	26	57	44	44	42	43	Plutôt faux.
3	6	14	6	10	3	9	6	6	8	Sans avis.

L'évolution des réponses en fonction de l'âge (tableau 48) est manifeste : à mesure qu'ils vieillissent, les conducteurs sont de plus en plus nombreux à trouver cette opinion exacte (36 % chez les plus jeunes et 58 % chez les plus âgés) ; le phénomène est encore plus marqué chez les hommes (passage de 32 % à 64 %) que chez les femmes (passage de 40 % à 52 %). Il semble qu'il faille se référer à la psychologie de l'involution pour expliquer ces résultats : à mesure que le potentiel s'affaiblit, la confiance en soi est plus facilement détériorée par une expérience négative et, à son tour, une telle détérioration inhibe l'utilisation du potentiel subsistant. Les jeunes ont une *capacité de résistance aux échecs et aux traumatismes* supérieure à celle des

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .01.

(2) Test χ^2 significatif au seuil de .10.

personnes âgées. Les uns et les autres sont conscients de cette différence. Il est, par ailleurs, curieux de constater qu'à âge égal, les femmes nient en plus grand nombre que les hommes l'effet détériorisant de l'accident sur la qualité de la conduite : involution plus tardive ? « sur-moi » se maintenant plus fort ? conscience moindre des effets de l'involution ? ou atteinte moindre de l'image de soi en tant que bonne conductrice, dans la mesure où cette image est moins forte que celle de l'homme ? Nous suggérons ces diverses interprétations sans pouvoir privilégier l'une d'elles.

Si l'on met en relation l'expérience personnelle des accidents, telle que nous la connaissons pour chaque enquêté, avec l'implication que l'on vient d'examiner de cette expérience des accidents dans l'image du bon conducteur, on s'aperçoit (tableau 49) que plus son expérience personnelle des accidents est grande, plus le conducteur est porté à nier la dévalorisation consécutive aux accidents : les poly-accidentés considèrent, dans une proportion plus grande que les non-accidentés, qu'après un ou plusieurs accidents on conduit tout aussi bien (1). Il s'agit évidemment là d'un *mécanisme de défense contre une auto-dépréciation*. Il n'est pas exclu néanmoins que l'ampleur statistique du phénomène soit due à l'effet conjugué d'un *mécanisme inverse*, chez les non-accidentés, de *valorisation de soi par différenciation subjective par rapport aux accidentés*, mécanisme qui les pousserait à affirmer en plus grand nombre qu'on ne conduit plus aussi bien après un accident.

TABLEAU 49

*Relation entre expérience personnelle des accidents
et implication de l'expérience personnelle des accidents
dans l'image du bon conducteur*

Distribution conjuguée des deux variables
(en effectifs sur un échantillon de 624 conducteurs)

Expérience personnelle des accidents	Evaluation de la proposition : « Après avoir eu un accident assez grave, on ne conduit plus aussi bien »			
	Plutôt exact	Plutôt faux	Sans avis	Total
Aucune expérience	154	116	21	291
1, 2 ou 3 accrochages bénins ..	101	89	19	209
Plus de 3 accrochages bénins, mais sans accident grave ...	14	10	3	27
Un accident matériel grave ...	23	29	1	53
Plusieurs accidents matériels graves	8	8	1	17
Un accident corporel	7	15	3	25
Plusieurs accidents corporels .		2		2
TOTAL	307	269	48	624

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .001.

Quelle que soit l'influence de l'accident subi sur la qualité de la conduite, le conducteur lui-même est-il considéré comme valorisé par le passage à travers cette épreuve ?

Question posée (n° III-65-5). Proposition à évaluer : « On arrive à comprendre que ceux qui ont eu des accidents et qui s'en sont sortis en tirent de la fierté. »

Le quart seulement des conducteurs (23 %) se sentent en accord avec cette attitude, qui est par conséquent repoussée par la grande majorité d'entre eux. Ce taux de valorisation des « rescapés » et des « trompe-la-mort » se révèle, à l'analyse statistique :

- à peu près indépendant de l'âge, du sexe et de l'expérience personnelle des accidents ;
- significativement plus élevé dans les petites villes (26 %) que dans les grandes villes (22 %) et les communes rurales (20 %) (1) ;
- en relation inverse avec le niveau culturel, passant de 25 % chez les conducteurs n'ayant fait que des études primaires à 20 % chez ceux qui ont fait des études supérieures (2).

En conclusion sur l'ensemble de ce point, des deux variables dépendantes quant à l'expérience personnelle des accidents, la *variable instrumentale* (capacité de conduite après l'accident) se révèle être dominante et la *variable affective* (fierté après l'accident) apparaît comme secondaire et récessive, dans la détermination de l'image du bon conducteur.

3. IMPLICATION COMPARÉE DU SAVOIR-FAIRE ET DES ATTITUDES DE PRUDENCE DANS L'IMAGE DU BON CONDUCTEUR

Question posée (n° III-65-4). Proposition à évaluer : « Savoir bien conduire est plus important pour la sécurité que chercher à être prudent. »

Soixante et onze pour cent des conducteurs expriment leur accord à cette proposition. Le pourcentage reste à peu près stable quels que soient l'âge, le sexe ou le niveau d'urbanisation. Autrement dit, le savoir-faire compte plus dans l'image du bon conducteur, pour les trois quarts des automobilistes, que les efforts de prudence. Ceux-ci semblent caractériser, au contraire, la période d'acquisition du savoir-faire et convenir plus particulièrement aux conducteurs qui n'ont pas atteint la maîtrise de la conduite. Le « *savoir-bien-conduire* » apparaît ainsi comme le degré supérieur d'une évolution des conducteurs, dont la prudence serait le degré inférieur, certes nécessaire, mais à dépasser dans une adaptation plus complète et plus globale : bien conduire *inclut* la prudence dans une adaptation plus générale à la situation de conduite.

Si l'on peut tenter, à la fin de ce chapitre, d'esquisser à grands traits l'image du bon conducteur vu sous l'angle de la sécurité, on dira que c'est celui :

- qui a du savoir-faire ;
- qui ose prendre des risques quand il le faut ;
- qui, en fait, n'en prend que quelquefois ;
- qui ne tire pas de fierté des accidents qu'il a pu avoir.

(1) Test χ^2 : Petites villes/Communes rurales significatif au seuil de .01.

(2) Test χ^2 entre niveaux culturels extrêmes significatif au seuil de .01.

Évaluation globale des motivations et attitudes des conducteurs et perspectives ouvertes

Synthèse des résultats obtenus

Les analyses qui précèdent ont révélé quatre dimensions essentielles dans la dynamique psychologique du risque et de la sécurité :

- les motivations et attitudes à l'égard du risque vécu en situation de conduite : attraction pour le risque, acceptation résignée du risque, répulsion pour la prise de risque et même pour toute situation de risque subie ;
- les motivations et attitudes à l'égard de l'éventualité de l'accident : attitude fataliste qui subit passivement le destin, attitude déterministe qui suscite des comportements d'intervention sur la situation de conduite qui se veulent objectifs et rationnels, attitude magique qui pousse à agir sur la situation de conduite par des moyens détournés et occultes (cette dernière attitude s'avérant comme beaucoup plus développée qu'on ne l'imaginait) ;
- les motivations et attitudes à l'égard de la responsabilité de l'accident avec tous leurs degrés : auto-accusation, implication personnelle parmi d'autres facteurs possibles de l'accident, attitude d'autodéfense (refus de l'implication), enfin attitude d'hétéro-accusation (rejet des responsabilités sur les autres conducteurs) ;
- les motivations et attitudes à l'égard des conséquences psychologiques de l'accident vécu : valorisation ou dévalorisation par l'accident ou le presque-accident.

La position personnelle de chaque conducteur à l'égard des risques et de la sécurité paraît être la résultante de ses positions par rapport à ces quatre dimensions.

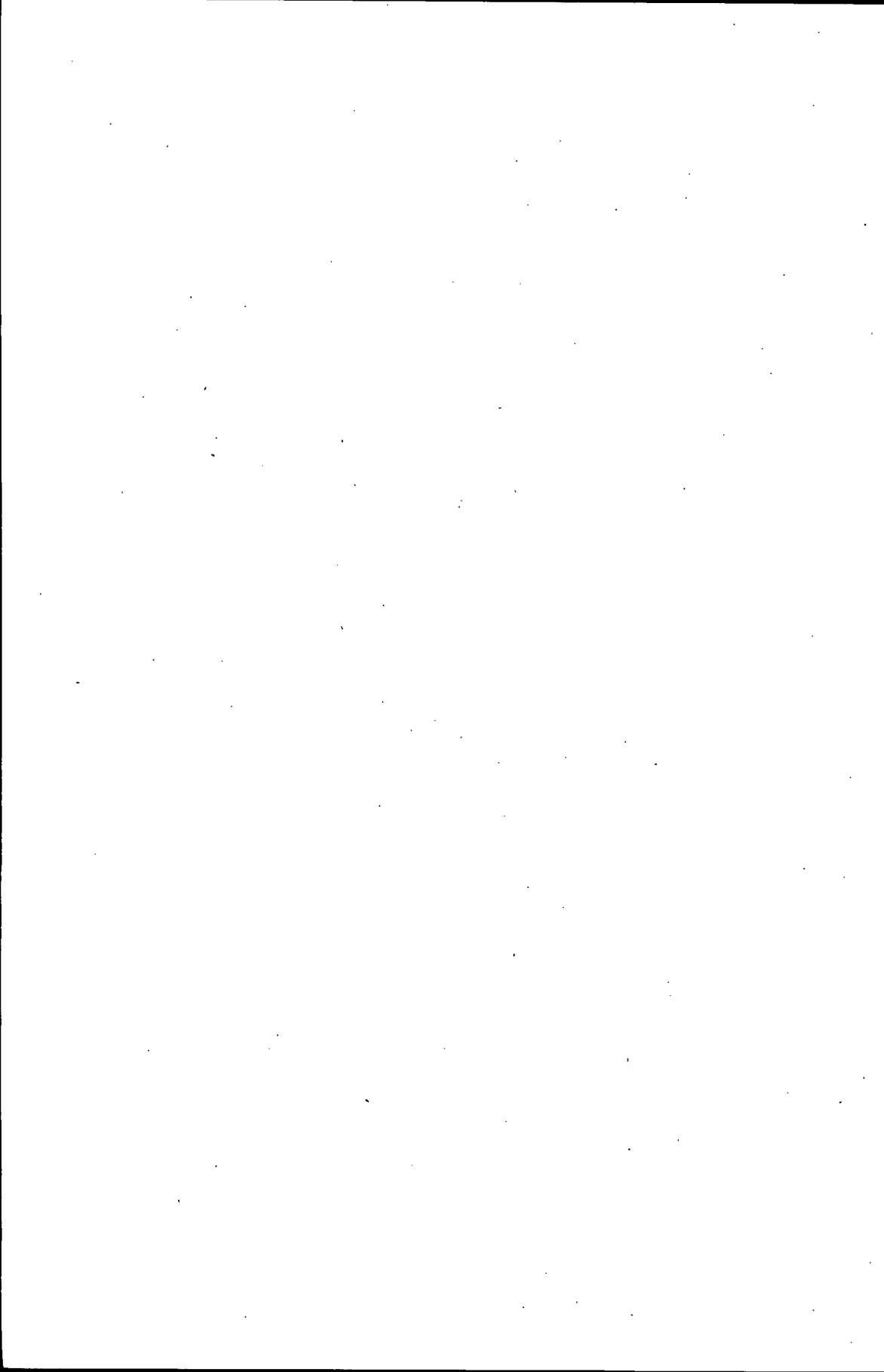
Études et actions suggérées par les résultats obtenus

— Etudier les motivations d'exposition au risque et de protection contre les risques par le biais d'une hiérarchisation des « objets » à exposer aux risques ou à protéger des risques : soi-même, sa voiture, ses passagers, les autres usagers de la route, les conséquences pratiques d'un accident éventuel (voiture inutilisable, immobilisation du conducteur, etc.).

— Etudier les attitudes-limites qui se situent à la frontière du pathologique, chez certains conducteurs : autodéfense exacerbée, accusation d'autrui généralisée, attraction irrépressible du danger, autovalorisation par l'échec, etc.

— Favoriser la prise de conscience par les conducteurs de l'aspect irrationnel de certaines de leurs attitudes à l'égard des risques et de la sécurité, non tellement dans le but de supprimer les manifestations sensibles de leur fatalisme ou de leurs croyances magiques, mais dans celui d'éviter que de telles attitudes parasites n'amenuisent les comportements objectifs de sécurité.

— Concevoir les actions psychologiques en profondeur sur les attitudes de sécurité des conducteurs en prenant comme points d'appui : d'une part, l'inquiétude et les craintes, qu'il s'agit d'organiser psychologiquement de manière à les rendre efficaces en les tournant vers des objectifs positifs ; d'autre part, le « sur-moi » des conducteurs, avec l'attraction de l'image idéale qu'il comporte.



COMPORTEMENTS

L'objectif général de la présente étude était moins l'analyse des comportements eux-mêmes de sécurité ou de risque que l'interprétation de ces comportements à travers les connaissances, les représentations, les motivations et les attitudes des conducteurs ayant trait aux facteurs sécurité et risques dans la situation de conduite. Pour atteindre de manière directe les comportements eux-mêmes, il aurait fallu faire appel à d'autres techniques que les entretiens non directifs et que les questionnaires, notamment à l'observation *in situ* et à l'expérimentation.

Il s'avère néanmoins que les conducteurs ont, à travers leurs réponses au cours de nos enquêtes, exprimé à l'égard de leurs propres comportements des connaissances, des représentations, des motivations et des attitudes qui constituent autant de voies indirectes pour aborder ces comportements eux-mêmes. Dans la situation de conduite, où la subjectivité a une influence au moins égale à celle des faits, il n'est pas mineur de connaître ainsi la *perspective personnelle des conducteurs* sur leurs propres comportements de sécurité et de risque. C'est l'objet de la dernière partie de cette publication, qui aborde successivement :

- les comportements d'adaptation globale à la situation de conduite ;
- les comportements spécifiques de sécurité ou de risque en situation de conduite ;
- les différents niveaux de la prise de risque ou du comportement de sécurité ;
- les comportements des conducteurs en matière d'assurances ;
- enfin, les personnes prévenues en priorité en cas d'accident.

I. — Comportements d'adaptation globale à la situation de conduite

Les comportements de sécurité ou de risque commencent avant que le conducteur ne se mette à son volant. Ils s'étendent à la manière dont il réagit à l'égard des diverses composantes de la situation de conduite : le véhicule, les conditions de route et de circulation, lui-même enfin en tant que conducteur potentiel.

L'analyse de ces comportements d'adaptation globale à la situation de conduite sera faite à partir du contenu des interviews non directives de conducteurs. Il s'agit, par conséquent ici, des comportements que les conducteurs *connaissent et perçoivent comme dangereux* : en cela cette énumération dépasse l'apport d'une simple liste qui serait établie *a priori* ou à partir des statistiques d'accidents.

1. Comportements ayant trait au véhicule

Ces comportements (suivant les cas, de sécurité ou de risque) concernent, d'après les conducteurs les points suivants :

La connaissance mécanique du véhicule, suffisante pour interpréter certains symptômes et y porter remède.

La connaissance des réactions particulières du véhicule (« connaître sa voiture »).

La connaissance des possibilités de freinage (distance, temps).

L'entretien du véhicule : fréquence, étendue, qualité.

Les vérifications qui s'imposent périodiquement : freins à pied et à main, état des pneus, système d'éclairage et de signalisation, réglage de la hauteur des phares.

L'élucidation immédiate des indices ou comportements anormaux : bruit non identifié, déficience survenant dans la tenue de route, le freinage, la reprise, etc.

La charge du véhicule (poids, répartition, surcharge éventuelle, en particulier lors des trajets de vacances).

2. Comportements ayant trait aux conditions de route et de circulation

Le choix des itinéraires en fonction des conditions de route et de circulation.

Comportements de risque

Rester dans l'ignorance du fonctionnement des principaux organes du véhicule accessibles au conducteur.

Conduire un type de voiture que l'on ne connaît pas.

Ne pas faire effort pour connaître les réactions du type de voiture que l'on conduit.

Surestimer les possibilités de freinage ou rester à leur sujet dans une ignorance plus ou moins totale.

Différer ou négliger totalement (par oubli ou délibérément) l'entretien de la voiture, entretien incomplet, absence de contrôle de l'intervention des garagistes sur le véhicule.

Négliger la vérification ou la réparation, rouler en laissant la voiture dans un état défectueux.

Ne pas chercher à identifier immédiatement tout signe anormal.

Charger inconsidérément la voiture, dépasser sciemment les limites prévues.

Ne pas essayer d'éviter, si possible, les itinéraires dangereux en raison de l'état de la route ou de l'affluence.

2. *Comportements*
ayant trait aux conditions de route
et de circulation (suite)

La connaissance de l'influence des intempéries (pluie, neige, verglas) ou de l'état de la chaussée (profil, revêtement) sur les réactions du véhicule, les conditions de freinage, etc.

3. *Comportements*
ayant trait au conducteur lui-même

La connaissance de ses propres réflexes et de ses capacités de conducteur dans les différentes circonstances de conduite.

L'adaptation de la puissance de la voiture possédée et de son style de conduite à ses capacités de conducteur (connaissance et acceptation de ses propres limites dues à l'âge — faible ou élevé —, à l'inexpérience de la conduite en général ou d'un type de voiture en particulier, à un état physique ou psychologique passager : fatigue, nervosité, etc.).

La connaissance du Code de la Route et de la signalisation.

Comportements de risque

Rester dans l'ignorance quant à l'influence de ces facteurs.

Les connaissant, ne pas en tenir compte dans la conduite.

Rester dans l'ignorance quant à l'influence de ces facteurs.

Les connaissant, ne pas en tenir compte dans la conduite.

Nier ou minimiser leur influence.

Les mêmes qu'au point précédent.

Rester dans l'ignorance du Code de la Route et de la signalisation (tout au moins sur certains points).

C'est ainsi tout au long de son existence, ou tout au moins tant qu'il constitue un conducteur effectif ou virtuel, que chacun réalise de multiples façons son adaptation à la situation de conduite. Lorsqu'il met le contact au moteur de sa voiture, une bonne partie de sa sécurité est déjà assurée... ou compromise.

II. — Comportements spécifiques de sécurité ou de risque en situation de conduite

C'est encore dans l'analyse de contenu des entretiens non directifs de conducteurs que nous puiserons la longue liste de ces comportements.

1. Comportement général du conducteur

Le maintien de la vigilance (tonus général physique et psychologique, éveil des fonctions de réception et d'interprétation, évitement des distractions).

La collecte et l'analyse des informations pertinentes : tous signes ou indices, même minimes, porteurs d'une information directe ou indirecte utilisable dans le processus de conduite, sachant que l'adaptation optimale requiert :

— *La prise en considération de toutes les sources d'information* (tableau de bord, rétroviseur, moteur, tenue de route, signalisation, autres usagers de la route, etc.) *et des informations de toutes natures* (visuelles, sonores, olfactives, proprioceptives, etc.).

— *L'analyse et l'interprétation exacte de ces informations.*

Exemple cité par un conducteur : en ville, dans un carrefour à angle droit sans visibilité, tel conducteur — après, peut-être, une seconde d'hésitation — traversera ce carrefour « à l'aveuglette », et parce que, même sans visibilité, il faut bien finir par le traverser... Tel autre conducteur pensera à capter l'information qui l'assure d'une certaine sécurité, ou au contraire d'un risque : si l'on voit un piéton traverser, après un coup d'œil de côté, la route que l'on va croiser, on peut être sûr qu'il n'y a pas de véhicule qui vient ; au

Comportements de risque

Laisser (inconsciemment ou délibérément) s'affaiblir sa vigilance, continuer de conduire en état de fatigue, se laisser aller à l'euphorie ou, au contraire, à l'assoupissement, accepter les distractions.

Négliger certaines sources d'informations (rétroviseur, par exemple) ou les informations d'une certaine nature (signaux lumineux, par exemple).

Interpréter la situation de manière erronée :

- en sautant aux conclusions avant de disposer de toutes les informations ;
- en n'imaginant pas qu'il puisse y avoir plusieurs explications à une même situation ;
- en considérant avoir toujours raison ;
- en n'utilisant pas, dans certains cas, des informations indirectes (en provenance de parties de l'environnement qui ne sont pas directement en rapport avec le conducteur).

1. Comportement général du conducteur (suite)

contraire, s'il hésite à passer ou s'il se hâte, on peut penser qu'il est préférable de ne pas traverser le carrefour.

La prise de décisions, considérée comme un processus continu d'adaptation à l'évolution de la situation de conduite, processus qui consiste en une optimisation plus ou moins consciente de la réaction, à partir d'un certain nombre de critères : temps disponible, motivation à l'égard de la sécurité et des risques, attitude à l'égard des usagers de la route rencontrés, confiance dans le véhicule, etc.

2. Comportements ayant trait à la vitesse

La prévision et la réservation du temps nécessaire pour parcourir le trajet sans précipitation.

L'adaptation de la vitesse modale (« vitesse de croisière ») aux caractéristiques du conducteur, du véhicule, de la route et de la circulation.

La régulation de la vitesse en fonction des conditions de route et de circulation.

3. Comportements ayant trait à la réglementation de la conduite

Le respect du Code de la Route dans toutes ses prescriptions.

La prise en considération de la signalisation et son respect lorsqu'elle est impérative.

Comportements de risque

Prise de décision inadaptée parce que :

- techniquement erronée (par exemple, freiner lorsqu'on est déjà arrivé dans un virage) ;
- trop rapide, impulsive ;
- n'intégrant pas l'ensemble des données ;
- privilégiant abusivement tel ou tel critère (par exemple, l'urgence) ;
- trop lente, ou hésitante, ou intervenant lorsque le moment optimum est passé.

Ne pas évaluer le temps nécessaire ou le sous-estimer.

Conduire à une vitesse modale inadaptée (trop élevée, trop basse ou comportant des à-coups désordonnés).

Ne pas faire varier sa vitesse selon que varient les conditions de route et de circulation.

Enfreindre le Code de la Route sur des points qui mettent en jeu la sécurité (lignes jaunes, signal stop, priorités, interdictions de dépasser, etc.).

Ne pas respecter la signalisation qui concerne la sécurité.

4. Comportements ayant trait aux passagers

L'autonomie par rapport à l'influence éventuelle des passagers (conversation affaiblissant la vigilance, conseils et remontrances qui énervent ou donnent envie de faire la démonstration de ses performances maxima, présence qui à elle seule peut être stimulante, irritante, etc.).

5. Comportements ayant trait aux autres usagers de la route

La manière d'être « activement » conscient de la présence des autres sur la route :

- en signalant sa propre présence aux autres conducteurs (signes visuels ou sonores), en particulier dans les parcours sans visibilité et dans les cas de panne sur la chaussée ;
- en indiquant ses propres manœuvres de manière claire et assez tôt (en particulier, les changements de direction) ;
- en prévoyant les conséquences possibles pour les autres conducteurs de ses propres manœuvres, même de celles que l'on peut considérer comme « non dangereuses » en elles-mêmes, telles que freiner brusquement, doubler toute une file de voitures en respectant les règles de sécurité et en ayant le champ libre suffisant : ces comportements inattendus risquent de dérouter les autres conducteurs et de les amener à de fausses manœuvres.

Comportements de risque

Soutenir une conversation telle qu'elle amenuise la vigilance.

Se laisser influencer par les avis intempestifs des passagers.

Essayer de les « épater » ou, au contraire, de les braver.

Oublier ou négliger la présence des autres (par exemple, la nuit ne pas passer en code lorsqu'une autre voiture arrive en face, ne pas laisser traverser les piétons aux passages cloutés).

Ne pas se signaler à eux, ne pas répondre à leurs signaux (par exemple, klaxon dans les tournants, appels de phares la nuit).

Indiquer ses propres manœuvres seulement lorsque celles-ci commencent ou sont déjà en cours, ou ne pas les indiquer du tout.

Ne pas se préoccuper de l'interprétation possible par autrui de ses propres signaux ou manœuvres (par exemple, actionner le clignotant à droite à l'approche d'un carrefour peut être interprété comme l'intention de tourner à droite et non comme l'intention de se ranger au bord du trottoir à la dernière place de parking).

Ne pas se préoccuper des répercussions de ses manœuvres sur la conduite des autres (par exemple, freiner brusquement sans regarder dans le rétroviseur la position de la voiture suivante).

5. Comportements ayant trait aux autres usagers de la route (suite)

La prévision des manœuvres des autres :

- en tenant compte de leurs intentions possibles, avant même qu'elles ne se manifestent et aussi lorsqu'elles sont ambiguës ;
- en incluant même dans ses prévisions la possibilité pour les autres de se tromper ou de commettre une imprudence : dans un tournant qui paraît dangereux, ralentir comme si quelqu'un allait arriver sur sa gauche ; en haut de côte, se mettre très à droite, etc.

La prudence dans la réalisation des dépassements, cette opération étant considérée par de nombreux conducteurs comme la plus dangereuse de la conduite :

- choix d'un lieu adapté (ligne droite, largeur suffisante, etc.) ;
- recueil préalable d'informations sur la présence d'autres véhicules soit arrivant en face, soit s'apprêtant à doubler eux-mêmes (rétroviseur) ;
- contrôle de la réserve de puissance de la voiture ;
- évaluation des distances qui séparent les voitures en présence et de leurs vitesses respectives, prévision de leurs positions au moment du dépassement ;
- information préalable des autres voitures sur l'intention de dépasser ;
- déboîtement progressif et avec bonne visibilité ;
- rabattement aussi progressif et accompagné du signal approprié.

Comportements de risque

Ne pas s'efforcer de prévoir les manœuvres des autres, ne jamais se mettre « à leur place » pour mieux comprendre ce qu'ils vont faire.

Dépasser dans un tournant, un croisement, en haut de côte, etc.

Ne pas s'occuper des autres véhicules éventuels, en particulier ne pas consulter le rétroviseur.

Ne pas vérifier que l'on dispose de la réserve de puissance nécessaire au dépassement,

Surestimer les distances, ou sous-estimer les vitesses des autres, ou ne pas se préoccuper de les estimer.

Faire un pronostic erroné ou ne pas faire de pronostic quant à ce que sera la situation au moment du dépassement.

Ne pas informer les autres conducteurs de l'intention de dépasser, ou les en informer trop tard.

« Coller » au véhicule qui précède, puis déboîter brutalement.

Gêner d'une manière quelconque le dépassement d'une autre voiture (en accélérant soi-même, en ne serrant pas le côté droit, etc.).

« Se rabattre » trop brusquement (« queue-de-poisson »).

III. — Les différents niveaux de la prise de risque ou du comportement de sécurité

On a listé dans les deux chapitres précédents les différentes situations dans lesquelles le conducteur a à opter pour un comportement de prise de risque ou de sécurité. Il s'agit maintenant d'analyser, à l'aide des propos recueillis au cours des entretiens non directifs, les différents stades par lesquels passe un conducteur, dans l'une ou l'autre des situations ci-dessus, pour aboutir à un comportement de prise de risque ou de sécurité.

1. CONSCIENCE DE L'EXISTENCE DU RISQUE

Les automobilistes que nous avons interviewés ont été presque unanimes à exprimer les idées suivantes qui, du fait même de leur fréquence, peuvent être considérées non seulement comme un jugement porté sur autrui, mais comme la manifestation d'un phénomène général dans lequel chacun d'eux est impliqué (projection) :

- certains conducteurs sont inconscients des risques qu'ils courent et ne se rendent pas compte qu'ils mettent en jeu leur propre vie et celle des autres ;
- les conducteurs ont le plus souvent, en conduisant, une parfaite impression de sécurité, due au confort des véhicules, au bon état des routes, etc., qui donnent l'illusion d'être invulnérable ;
- même s'ils conçoivent l'existence possible d'un danger, cette idée demeure sans réalité et n'atteint pas leur comportement : ainsi la plupart d'entre eux roulent aussi vite sur route mouillée que sur route sèche, alors qu'ils n'ignorent pas les différences d'adhérence des pneus en fonction de l'humidité ;
- en fait, ils ne se sentent pas eux-mêmes concernés par la possibilité d'un accident, ils se croient hors d'atteinte : l'accident est un malheur qui arrive aux autres.

2. ESTIMATION DE L'IMPORTANCE DU RISQUE

L'inconscience qui préside le plus souvent aux actes de la conduite est en contradiction avec les nécessités de celle-ci : conduire sa voiture est une estimation continue d'un certain nombre de risques. Le cas du dépassement en est le meilleur exemple.

Les principales sources d'erreur dans l'estimation de l'importance du risque sont, d'après les conducteurs eux-mêmes :

- une erreur concernant les bases mêmes de cette estimation (par exemple, dans le cas du dépassement, erreur sur la distance séparant les véhicules en présence, sur leur vitesse respective, sur leur point de rencontre, etc.) ;
- la prise en considération d'un seul aspect de la situation et l'oubli de la réciproque (par exemple, estimer qu'il n'est pas dangereux de rouler au

milieu de la chaussée à l'approche d'un tournant, du moment qu'il y a le passage pour les véhicules venant en sens inverse, sans penser que les conducteurs de ces véhicules peuvent faire le même raisonnement ; estimer qu'il suffit d'avoir entendu à l'approche d'un tournant le coup de klaxon d'une voiture venant en sens inverse, sans qu'il soit utile de lui répondre, alors que le conducteur de cette voiture peut en déduire qu'il n'y a personne en face de lui, etc.) ;

- l'indulgence plus grande à l'égard de soi-même qu'à l'égard d'autrui (certains conducteurs qui prônent des mesures draconiennes contre les fauteurs d'accidents, racontent les manœuvres dangereuses qu'il leur est arrivé de faire en leur trouvant beaucoup trop facilement des excuses) ;
- enfin, la substitution de l'évaluation personnelle, dans chaque cas d'espèce, à l'application générale du Code de la Route, aboutissant à enfreindre celui-ci pour faire mieux que lui (par exemple, couper complètement les virages à gauche lorsqu'on juge que la visibilité est suffisante, ne pas respecter le signal « Stop » s'il n'y a apparemment personne sur la route transversale, relever la limitation de vitesse, dans certains villages traversés ou dans des portions de route en réfection, de 40 km/h à 60 km/h, si l'on estime que le chiffre fixé est ridiculement bas, etc.) : c'est la porte ouverte aux jugements subjectifs et à toutes les conclusions aberrantes.

3. PRISE OU REJET DU RISQUE

Nous avons vu jusqu'ici qu'un comportement dangereux peut se manifester à deux niveaux, celui de l'inconscience, celui de l'erreur ; nous avons donc défini deux types de conducteurs dangereux : *les conducteurs inconscients, et les conducteurs de bonne volonté victimes de leur jugement.*

A un troisième niveau, il existe, nous affirment certains enquêtés, des conducteurs parfaitement conscients de l'existence d'un risque, parfaitement capables d'en mesurer lucidement l'importance et qui, néanmoins, *décident d'assumer ce risque et entreprennent la manœuvre qu'ils jugent dangereuse.*

Beaucoup de conducteurs reconnaissent prendre parfois, tout à fait consciemment et délibérément, de petits risques, soit que l'occasion s'offre à eux sans qu'ils l'aient recherchée (doubler « un peu juste » un véhicule lent plutôt que rester derrière lui sur un long parcours), soit qu'ils suscitent eux-mêmes de tels risques (par exemple, en pratiquant avec excès une « conduite sportive »).

Si l'on entend par lucidité la représentation claire et distincte de tous les éléments de la situation, des différentes possibilités de décision et de leurs conséquences éventuelles, on peut se demander s'il existe de nombreuses prises de risque qui soient parfaitement lucides.

Lorsque le conducteur est placé dans une situation telle qu'il a un choix à effectuer (exemple : doubler ou attendre), deux séries de facteurs entrent en jeu :

- d'une part, la conscience qu'il a (plus ou moins nette) d'un risque possible ; et l'importance qu'il donne à ce risque (sujette à erreur) ;
- d'autre part, les motivations qui le poussent à prendre ou à rejeter ce risque (importance du but à atteindre, désir de compétition, énervement derrière un camion — ou au contraire, peur, etc.).

Or, dans le cas où la décision finale est la prise de risque, il est possible que la motivation dans ce sens (euphorie du moment, contrainte de l'urgence, etc.) soit telle qu'elle refoule la conscience latente du danger et qu'elle arrive même à influencer sur l'activité de jugement, d'estimation du risque à courir (« on démontre ce que l'on veut démontrer »)... Il est peu probable qu'un conducteur sachant clairement qu'il a 95 chances sur 100 d'entrer en collision au cours d'un dépassement, prendrait volontairement ce risque, sauf avec une intention de suicide.

Un conducteur, pendant les quelques secondes qui précèdent la décision de prise ou de rejet du risque, n'a pas une pensée statique, mais un *courant de conscience*, flou et mobile, dans lequel l'importance relative des différentes composantes varie sans cesse, jusqu'au moment crucial où leur combinaison particulière entraîne la décision dans un sens ou dans un autre.

Sans doute, certains conducteurs sont-ils particulièrement sujets à des *raptus*, c'est-à-dire à la prédominance soudaine, dans la conscience qu'ils ont de la situation où ils se trouvent, d'un facteur déclenchant, qui immédiatement joue le rôle de catalyseur et précipite la décision, sans considération pour les autres facteurs en présence. La prise de risque s'apparente alors aux réactions affectives les plus fortes, telles que l'amour, dont on retrouve l'aspect impulsif, la focalisation sur un point privilégié et l'effet hédonique de l'engagement de soi dans une situation dont l'issue est partiellement indéterminée.

Les comportements de prise de risque paraissent aussi liés à la personnalité de chacun que peuvent l'être ceux qui concernent les sentiments et les passions. S'il en est réellement ainsi, il faut s'attendre à ce que leur évolution dépende plus de l'âge et des modifications naturelles de chaque conducteur que d'une influence externe, coercitive, répressive ou conseillère. Tout au plus, celle-ci a-t-elle intérêt à s'exercer dans le sens d'une accélération des processus évolutifs naturels. Tel est bien le rôle de la formation, d'économiser le temps d'apprentissage et d'accumulation de l'expérience, en somme d'adaptation personnelle, en produisant un « mûrissement » précoce. Lorsque, comme c'est le cas ici, la survie elle-même peut dépendre d'une telle intervention, on peut estimer que la prise de risque doit être un élément de base de toute pédagogie complète, des jeunes et des adultes.

IV. — Les conducteurs et les assurances

Dans une étude psychosociologique des attitudes des conducteurs à l'égard de la sécurité et des risques, les assurances ont l'avantage de constituer un thème concret d'analyse des représentations, des motivations et des comportements. La position prise par chaque conducteur à l'égard de ce problème est particulièrement intéressante, parce que celui-ci est à la fois personnel et social : *personnel* en ce sens que l'assurance est avant tout un moyen de se protéger soi-même, sur le plan financier, et de se « rassurer » sur le plan psychologique ; *social*, car c'est principalement à cause « des autres » que l'assurance est prise, suivant un schéma de pensée dont l'équation sous-jacente est : autrui = « adversaire » = « risque » ; *social* également

parce que la Société, considérée en tant que force coercitive s'exerçant sur l'ensemble de ses membres, impose l'assurance obligatoire à tous les conducteurs et qu'ainsi chacun, après s'être mis délibérément au nombre de ceux qui peuvent créer de tels risques, doit subir la conséquence onéreuse de son appartenance sociale, même s'il estime à tort ou à raison qu'il n'est personnellement la source d'aucun risque supplémentaire.

Les questionnaires ont pu nous fournir des informations sur les points suivants de ce thème :

- type d'assurance automobile effectivement possédé ;
- connaissance du type d'assurance obligatoire ;
- connaissance des divers types d'assurance possibles ;
- type d'assurance préféré ;
- satisfaction à l'égard de son propre type d'assurance ;
- jugement à l'égard de l'assurance « tous risques ».

I. TYPE D'ASSURANCE AUTOMOBILE EFFECTIVEMENT POSSÉDÉ

Le tableau 50 donné en annexe présente la répartition en pourcentage des différents types d'assurance effectivement possédés. On peut faire à son sujet les commentaires suivants, avec les quelques réserves qu'impose la composition de notre échantillon :

- le quart environ des conducteurs est assuré « tous risques » ;
- la moitié des conducteurs est assurée « au tiers, toutes circonstances » ;
- le quart restant est assuré « au tiers » avec restriction à certaines circonstances (trajet, promenade, etc.) ;

TABLEAU 50

Type d'assurance automobile effectivement possédé

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 832 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	6	15	6	13	13	18	8	15	12	Assurance « au tiers » restreinte à certaines circonstances (trajet, promenade, etc.).
2	9	9	18	18	10	6	10	14	12	La même et, en plus, personnes transportées.
3	29	22	17	28	26	35	24	23	25	Assurances « au tiers » en toutes circonstances.
4	23	36	24	28	17	15	19	26	24	La même et, en plus, personnes transportées.
5	33	18	35	13	34	26	39	22	27	Assurance « tous risques »

- 50 % des conducteurs assurés « au tiers », qu'il s'agisse de l'assurance « tiers toutes circonstances » ou « tiers limité à certaines circonstances », ont contracté, en plus, l'assurance « personnes transportées » ;

— il n'y a pas de différence très nette entre les sexes, en ce qui concerne le choix du type d'assurance automobile :

	Hommes	Femmes
« Tous risques »	25 %	30 %
« Tiers toutes circonstances »	51 -	46 -
« Tiers limité à certaines circonstances »	24 -	24 -

- on pouvait s'attendre à cette conclusion, sachant que la voiture conduite par une femme est souvent soit possédée, soit utilisée, soit assurée par un homme (mari-épouse, père-fille, etc.) ;
- la fréquence légèrement supérieure des assurances « tous risques » chez les femmes concerne, comme on pouvait également s'y attendre, les plus jeunes d'entre elles (34 %) et les femmes d'âge mûr (39 %), qui sont les unes et les autres en majorité des conductrices récentes et redoutent plus les risques ;
- l'âge est ainsi le facteur qui marque le mieux les différences entre les types d'assurance automobile choisis (tableau 51).

TABLEAU 51

	Moins de 25 ans	25 à 40 ans	41 à 55 ans	Plus de 55 ans
« Tous risques »	33,5 %	22 %	37 %	17,5 %
« Tiers toutes circonstances »	47,5 -	54 -	42 -	52,5 -
« Tiers limité à certaines circonstances »	19 -	24 -	21 -	30 -

- en fonction de l'âge, le choix de l'assurance « tous risques » paraît être la résultante de considérations (tantôt concourantes, tantôt divergentes) relatives à l'expérience ou à l'absence d'expérience de la conduite automobile, à la confiance en ses propres capacités pour éviter les accidents, à la différence de coût entre les divers types d'assurances et aux possibilités financières aux différents âges (sachant qu'il s'agit souvent pour les plus jeunes des possibilités financières des parents) ; ainsi s'expliquent sans doute les fréquences maxima d'assurances « tous risques » chez les conducteurs de moins de 25 ans et de 41 à 55 ans, et minima chez ceux de 25 à 40 ans et de plus de 55 ans.

2. CONNAISSANCE DU TYPE D'ASSURANCE OBLIGATOIRE

L'aspect coercitif de l'intervention de la Société en matière d'assurance automobile est-il connu de manière exacte et précise par les conducteurs ? Telle est la question qui se posait pour comparer leurs comportements effectifs et la représentation de leurs obligations, et qui s'est traduite de la manière suivante :

Question posée (n° III-60) : « Vous savez que l'assurance automobile est obligatoire. Quel genre d'assurance automobile est obligatoire ? »

La réponse parfaitement exacte « tiers limité » n'a été fournie que par 7 conducteurs, soit 1 % seulement de l'échantillon (tableau 52). Mais 446 conducteurs (71,5 %) donnent des réponses que l'on peut considérer comme approximativement exactes (« au tiers », « au tiers-illimité »). Un quart seulement des conducteurs (171, soit 27,5 %) manifestent, par des réponses diverses, des connaissances totalement erronées ou leur ignorance à ce sujet.

TABLEAU 52

Degrés de connaissance du type d'assurance obligatoire
Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1		4		1	4				1	Connaissance parfaitement exacte (« tiers limité »).
2	71	76	83	82	53	64	65	75	71	Connaissance approximativement exacte (« tiers », « tiers illimité »).
3	29	20	17	17	43	36	35	25	28	Connaissance erronée (autres réponses).

Le fait d'être ainsi informé, au moins approximativement, est lié :

- à l'âge : les personnes plus âgées sont mieux informées que les plus jeunes (1) ;
- au sexe : les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes à le savoir (2) ; mais cette différence s'atténue avec l'âge (3) ;
- au degré d'urbanisation : la réponse approximativement exacte est fournie par 79,5 % des conducteurs des grandes villes, 70 % des conducteurs des petites villes et 59 % seulement des conducteurs ruraux (4).

Par contre, cette qualité de l'information sur l'obligation en matière d'assurance automobile ne paraît liée :

- ni au type d'assurance souscrite par le conducteur : pas de différence significative entre ceux assurés au tiers limité à certaines circonstances et les autres ;
- ni à l'expérience personnelle d'accidents de la route : le fait d'avoir subi ou causé soi-même des accidents graves n'améliore pas significativement la connaissance du type d'assurance obligatoire.

(1) Test χ^2 : H 1 / H 4 significatif au seuil de .10 ; test χ^2 : F 1 / F 4 significatif au seuil de .05.

(2) Test χ^2 : Hommes/Femmes significatif au seuil de .001.

(3) Test χ^2 : H 1 / F 1 significatif au seuil de .05 ; test χ^2 : H 4 / F 4 non significatif.

(4) Test χ^2 : Grandes villes/Petites villes significatif au seuil de .05 ; test χ^2 : Petites villes/Communes rurales significatif au seuil de .001.

3. CONNAISSANCE DES DIVERS TYPES D'ASSURANCES POSSIBLES

La question précédente, qui avait pour but de faire énoncer le type d'assurance obligatoire, aboutissait de toute façon à la citation d'un type d'assurance (sauf lorsque le conducteur était incapable d'en citer aucun). Il était alors souhaitable d'explorer la connaissance totale de la gamme d'assurances possibles.

Question posée (n° III-61) : « Existe-t-il d'autres genres d'assurance automobile ? En quoi consistent-elles ? »

Les réponses ont été classées en trois groupes :

- assurances concernant le véhicule (« tous risques », « tous risques limité à la collision », etc.) ;
- assurances concernant certaines circonstances d'utilisation de véhicule (affaires, trajet, promenade, voyages à l'étranger, etc.) ;
- assurances concernant les personnes (passagers transportés, conducteur, etc.).

La fréquence de citation spontanée de ces divers types d'assurances est donnée dans le tableau 53. On constate que presque tous les conducteurs ont présent à l'esprit un second type d'assurance, outre celui qu'ils ont cité comme obligatoire, et ce type d'assurance concerne le véhicule : chose normale si l'on admet que les deux autres types d'assurances ne sont que des cas particuliers (circonstances d'utilisation) ou des compléments (assurances concernant les personnes) du premier type. Ceux-ci n'ont été cités, en moyenne, que dans respectivement 6,5 % et 30,5 % des cas.

TABLEAU 53

Fréquence de citation des divers types d'assurance possibles

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	97	96	97	96	97	91	88	93	94,5	Assurances concernant le véhicule.
2	4	9	8	7	4	5,5	7	7	6,5	Assurances concernant certaines circonstances d'utilisation du véhicule.
3	27	46,5	31	43,5	22	27	23,5	23,5	30,5	Assurances concernant les personnes.

En ce qui concerne les circonstances d'utilisation, nous ne signalerons que la différence significative d'information à leur égard entre les assurés « tous risques » et les autres assurés : les premiers citent moins fréquemment les assurances relatives à certaines circonstances de la conduite, étant eux-mêmes protégés en toutes circonstances (1).

Les assurances concernant les personnes, citées en moyenne par le tiers

(1) Test χ^2 : Assurés « tous risques »/Autres assurés significatif au seuil de .05.

des conducteurs, le sont plus fréquemment par les hommes que par les femmes (1). Peut-être parce que de nombreux hommes, à la fois en tant que possesseurs de la voiture qu'ils conduisent et en tant que pères de famille, sont plus conscients de leurs responsabilités à l'égard des personnes transportées, éventuelles victimes d'accidents. La fréquence maxima de ce type d'assurance se situe, d'ailleurs, aussi bien chez les hommes que chez les femmes, entre 25 et 40 ans.

A l'occasion de cette analyse des différents types d'assurances connus des conducteurs, nous ferons remarquer l'effet néfaste du jargon des assurances : celles-ci, utilisant les termes poussiéreux d'un langage pseudo-juridique, se font tort à elles-mêmes en obscurcissant la compréhension de leurs clients. Les mots « tiers », « prime », « adversaire », etc., sont sources soit de confusions, soit de représentations négatives qu'on eût pu facilement éviter, par exemple en remplaçant « assurance au tiers » par « assurance pour autrui », « prime » par « cotisation » (comme à la Sécurité Sociale), etc.

Trois citations de conducteurs interviewés suffiront à dépeindre le galimatias dans lequel s'embrouillent les assurés :

— Le « tiers » c'est « une tierce personne, c'est-à-dire un passager » (il y a la voiture, le conducteur et « l'autre »).

— Le « tiers » c'est le tiers du versement, le « tiers provisionnel ».

— Être assuré au tiers, c'est être assuré pour « le tiers des frais ».

L'amélioration du système d'information des assurés et des termes utilisés dans leurs relations avec les assureurs paraît à la fois possible et souhaitable, dans l'intérêt des uns et des autres.

4. TYPE D'ASSURANCE PRÉFÉRÉ

En raison notamment des différences de coût entre les divers types d'assurance, il n'est pas certain que le type effectivement possédé par un conducteur soit celui qu'il préfère. C'est en particulier le cas pour l'assurance « tous risques ». Tester la différence éventuelle entre situation réelle et situation souhaitable est une manière d'approcher les besoins de sécurité des conducteurs et d'étudier leur niveau d'aspiration en matière d'assurance.

Question posée (n° III-62) : « Parmi les assurances que vous venez de citer, laquelle préféreriez-vous avoir, si vous en aviez la possibilité ? »

TABLEAU 54

Préférence pour l'assurance « tous risques »

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	94,5	83	91	82	89,5	92	85,5	84,5	87,5	Préférence pour l'assurance « tous risques ».

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .001.

Le tableau 54 indique la répartition, en fonction de l'âge et du sexe, des préférences à l'égard de l'assurance « tous risques ». Avec quelques variations, apparemment aléatoires, ces préférences se maintiennent à un niveau élevé quel que soit le sexe ou l'âge. Mais, si l'on compare ce désir de l'assurance « tous risques » à sa possession effective, on s'aperçoit que la grande majorité des conducteurs est loin d'être satisfaite dans ses besoins de protection (tableau 55).

TABLEAU 55

		Possèdent l'assurance « tous risques »		
		Oui	Non	Total
Considèrent l'assurance « tous risques » comme la plus souhaitable	Oui	24,5 %	63 %	87,5 %
	Non	2,5 %	10 %	12,5 %
	TOTAL	27,0 %	73 %	100,0 %

Le quart seulement des conducteurs, comme on l'a vu précédemment, possède ce type d'assurances, alors que 87,5 % d'entre eux voudraient l'avoir. Le cas des 63 % qui ne l'ont pas, malgré leur préférence, peut constituer un beau sujet de réflexion pour les Compagnies d'Assurances, à la fois sur le plan de la psychologie de la vente en présence d'un besoin insatisfait, et sur le plan purement financier de la fixation du prix de l'assurance « tous risques ».

Si l'on essaie de rechercher quels sont les facteurs favorables à la préférence pour l'assurance « tous risques », on trouve une liaison significative entre cette préférence et :

- le fait d'avoir eu soi-même des accidents (1) ;
- l'appartenance au groupe des conducteurs qui, à la fois, dévalorisent la prise de risques et se considèrent comme des mauvais conducteurs (cf. 3^e partie, chap. V) (2) ;
- le fait de ne pas considérer que l'assurance « tous risques » amène les conducteurs à être moins prudents (cf. ci-dessous, § 6) ; inversement, parmi ceux qui ne désirent pas une assurance « tous risques », on trouve une forte proportion de gens qui pensent que l'assurance « tous risques » incite à l'imprudence (3).

5. SATISFACTION A L'ÉGARD DE SON PROPRE TYPE D'ASSURANCE

Nous ne citerons ce thème que pour mémoire. Il a, en effet, été abordé dans la *Question n° III-63* : « Etes-vous satisfait de votre type d'assurance ? » Mais les réponses obtenues ne sont guère utilisables, à cause de la nature même de la question posée. En fait, la satisfaction des conducteurs nous est

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .10.

(2) Test χ^2 significatif au seuil de .05.

(3) Test χ^2 significatif au seuil de .01.

déjà connue de manière assez précise par la comparaison entre le type d'assurance préféré et le type d'assurance possédé. L'insatisfaction s'est révélée relativement grande, mais le conducteur n'a pas eu à l'exprimer ; il a seulement formulé ses préférences, avec toute la liberté d'esprit que lui permettait la consigne « si vous en aviez la possibilité », et c'est à nous qu'il a appartenu de tirer les conclusions.

Ici, par contre, on demande au conducteur de porter un jugement sur l'assurance qu'il a effectivement, et à travers ce jugement d'apprécier le degré de conformité entre ses actes et sa conscience. On lui demande, en réalité, de se juger lui-même, d'avouer une situation psychologique inconfortable, peut-être de se mettre lui-même en demeure de réajuster la situation en changeant de type d'assurance (il y a aussi cette vague méfiance qui subsiste souvent à l'égard de l'enquêteur, qui pourrait se transformer à l'issue d'un questionnaire bien mené en habile courtier d'assurances). Toujours est-il que la quasi-unanimité des conducteurs (92,5 %) s'est déclarée satisfaite de son assurance automobile, ceci malgré des réponses contraires aux questions immédiatement précédentes.

Nous ne retiendrons de ces résultats, apparemment contradictoires, que le danger d'aborder de manière trop directe les thèmes qui mettent en cause la personnalité, les attitudes ou les comportements des conducteurs, conclusion qui ne fait que confirmer celles de tous les spécialistes des enquêtes en psychologie sociale. Cependant, le fait d'avoir décelé qu'il y avait là un « point sensible » chez les conducteurs est à porter à l'actif de cette question.

6. JUGEMENT A L'ÉGARD DE L'ASSURANCE « TOUS RISQUES »

L'hypothèse d'une liaison entre les comportements de prudence et la responsabilité assumée en cas d'accident a conduit à solliciter des conducteurs leur jugement à l'égard de l'assurance « tous risques », qui précisément annule leur responsabilité civile, quel que soit leur comportement dans la situation de conduite.

Question posée (n° III-64) : « L'assurance tous risques, par les garanties qu'elle apporte, amène-t-elle les conducteurs à être moins prudents ? »

Ayant été laissées libres, les réponses recueillies sont formulées soit en termes d'exactitude de la proposition, soit en termes de fréquence des cas où elle s'applique. Les deux variables paraissent pouvoir être jumelées et comporter trois principales positions :

- « vrai » ou « généralement » ;
- « possible » ou « parfois » ;
- « faux » ou « rarement ».

On s'aperçoit (tableau 56) que la majorité des conducteurs (60 %) refuse cet axiome, les femmes étant plus nombreuses que les hommes (68 % contre 51 %) (1) et les conducteurs jeunes plus nombreux que les conducteurs âgés (respectivement 72 % et 54 % dans les classes d'âge extrêmes) (2).

Au contraire, 18 % seulement des conducteurs considèrent la propo-

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .01.

(2) Test χ^2 : H1 + F1 / H4 + F4 significatif au seuil de .01.

sition comme vraie ; parmi ceux-ci, on trouve significativement plus d'hommes que de femmes (26 % contre 11 %) et plus de conducteurs âgés que de conducteurs jeunes (22 % et 11 %).

TABLEAU 56

Liaison entre assurance « tous risques » et diminution de prudence
Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 624 conducteurs)

Codage	H 1	H 2	H 3	H 4	F 1	F 2	F 3	F 4	m	Décodage
1	14,5	27	30	32	8	11	12	13,5	18	L'assurance « tous risques », par les garanties qu'elle apporte, amène les conducteurs à être moins prudents. « Vrai » ou « généralement ».
2	15	23	30,5	24,5	19	17,5	20,5	24	22	« Possible » ou « parfois ».
3	70,5	50	39,5	43,5	73	71,5	67,5	62,5	60	« Faux » ou « rarement ».

Entre les deux attitudes opposées, un cinquième de l'échantillon (23 % des hommes et 21 % des femmes) reste dans le doute et ne conclut pas de manière nette.

En somme, il y a trois fois plus de conducteurs pour nier la liaison entre assurance « tous risques » et diminution de prudence, que pour l'affirmer. Ceux qui la nient sont, en grande partie, des jeunes et des femmes : catégories dans lesquelles on a trouvé la fréquence la plus élevée d'assurance « tous risques ». Celle-ci est, par conséquent, considérée par ceux qui en bénéficient et par la majorité des autres, plus comme un accroissement de protection que comme une incitation à l'imprudence.

Cette interprétation est corroborée par le fait que ceux qui, à la fois, ont un jugement valorisant à l'égard de la prise de risques et se considèrent eux-mêmes comme de mauvais conducteurs ne sont pas significativement plus nombreux à admettre l'influence de l'assurance « tous risques » sur le comportement de prudence des conducteurs (1).

V. — Personnes prévenues en priorité en cas d'accident

Il n'était pas possible, dans une étude portant sur les conducteurs « tout venant », dont la majorité n'a pas eu d'accident important, d'analyser les *comportements effectifs au cours d'accidents vécus à titre de victimes*. Un échantillonnage particulier de conducteurs accidentés eût été nécessaire et, sans doute, la technique de l'entretien psychologique en profondeur eût primé sur celle du questionnaire. Cette anamnèse des accidents par les accidentés

(1) Test χ^2 entre les distributions des réponses, d'une part aux questions III-58 et III-59, d'autre part à la question III-64 : non significatif.

eux-mêmes serait certainement riche en données psychologiques sur la manière dont ces situations extrêmes sont vécues. Il y aurait lieu de démêler les représentations de la situation et de son évolution, les comportements efficaces (par exemple, les comportements d'évitement avant l'accident : coup de frein, coup de volant, coup d'accélérateur, etc., et les comportements « de sauvetage » lorsque l'accident est survenu), enfin les réactions émotives tout au long du processus de l'accident et au cours de sa mémorisation.

Ne pouvant recueillir ces données, nous nous sommes limités à une question relative à l'intervention à titre de secours auprès d'accidentés rencontrés sur la route (en supposant une relative identité entre ce que les conducteurs disent qu'il y a lieu de faire et ce qu'ils font en réalité, lorsque l'occasion se présente).

Question posée (n° II-83) : « Si vous arrivez sur les lieux d'un accident et s'il y a des blessés, qui faut-il prévenir en premier lieu ? » (Les enquêteurs avaient la consigne d'insister sur les trois derniers mots.)

Pour évaluer les réponses recueillies, il faut rappeler le point de vue du Code pénal et celui du Code de la Route. Le Code pénal ne définit que l'obligation de porter secours et le délit de non-assistance à personne en danger, mais il ne prévoit pas les modalités d'assistance. De son côté, le Code de la Route lui-même est muet sur ce point, mais le programme officiel de l'examen du permis de conduire, publié par le ministère des Transports, comporte le paragraphe suivant :

Question. — Comment devez-vous vous comporter en présence d'un accident corporel de la circulation ?

Réponse. — Je dois m'arrêter, demander si un secours est nécessaire, écarter la circulation si un blessé ou un obstacle se trouve sur la chaussée, surtout de nuit. Le plus tôt possible, je vais chercher du secours et téléphoner à la gendarmerie ou au poste de police le plus proche.

Ce texte indique de manière catégorique la nature des personnes à prévenir en premier lieu : gendarmes ou police.

En fait, les réponses des conducteurs (tableau 57) se répartissent à peu près à égalité entre la police et un médecin.

TABLEAU 57

Personnes prévenues en priorité en cas d'accident

Répartition des réponses en fonction de l'âge et du sexe
(en pourcentages sur un échantillon de 832 conducteurs)

Codage	H1	H2	H3	H4	F1	F2	F3	F4	m	Décodage
1	39	56	53	57	49	47	49	59	51	Police ou gendarmerie ou C.R.S.
2	58	41	43	41	47	51	47	41	47	Médecin.
3	3	3	2		2	2	3		1	Autres personnes.
0			2	2	2		1		1	Réponses : ne sait pas.

Il est à remarquer que la proportion des conducteurs qui préviennent en premier lieu un médecin est la plus forte (58 %) chez les hommes de moins de 25 ans (1), ceci malgré le fait que beaucoup d'entre eux ont dû passer leur permis de conduire suivant le programme d'examen qui vient d'être cité : est-ce, de leur part et de celle de la moitié des conducteurs, le signe d'un certain manque de confiance dans la diligence de la police, ou une importance plus grande accordée aux soins efficaces qu'aux mesures réglementaires, ou l'ignorance de l'obligation faite à la police de prévenir elle-même un médecin ? Nous ne saurions trancher, faute de plus amples informations sur les motifs de ces réponses.

Le fait, par contre, que les conducteurs des régions rurales appellent plus fréquemment un médecin et moins la gendarmerie ou la police semble suffisamment explicable par une considération de distances à parcourir, donc de temps qui s'écoule entre l'accident et les soins.

Sachant l'importance extrême de la rapidité et de la coordination des interventions auprès des blessés, on peut conclure, à la suite des hésitations ou des divergences relevées dans ces réponses, qu'il y aurait intérêt à mieux standardiser les comportements des conducteurs dans ce domaine, par une formation et une information appropriées.

Évaluation globale des comportements des conducteurs et perspectives ouvertes

Synthèse des résultats obtenus

Les différents comportements de prise de risques paraissent devoir être classés, du point de vue psychologique, en trois catégories :

- la prise de risques *généralisée* (telle que conduire une voiture dépourvue de freins), résultat d'une décision antérieure plus ou moins explicite, ou d'une absence de décisions, mais qui crée en permanence une certaine situation dangereuse, dans laquelle on reste ;
- la prise de risques *spécifique*, résultat d'une décision particulière en un moment précis du processus de conduite, cette prise de risques étant décidée *en situation imposée* (présence subite d'un obstacle sur la route, par exemple) ;
- enfin, la prise de risques *spécifique*, lorsqu'elle est décidée *en situation suscitée*, ou tout au moins en l'absence d'une situation imposée (par exemple, prendre les tournants sur la gauche).

La première et la troisième catégorie de prise de risques ont en commun d'être totalement imputables à leur auteur, contrairement à la seconde, où celui-ci ne fait que réagir à une situation qui se présente à lui. Par contre, les deux dernières catégories se ressemblent par le fait d'être prises « à chaud », alors que la première est prise « à froid » et de manière chronique.

En ce qui concerne les assurances, on a surtout constaté, d'une part, l'information imparfaite de nombreux conducteurs sur le type d'assurance

(1) Test χ^2 significatif au seuil de .001.

obligatoire et sur les divers types d'assurance possibles ; d'autre part, le décalage existant chez un pourcentage considérable de conducteurs entre le type d'assurance possédé et les besoins de protection ressentis.

Études et actions suggérées par les résultats obtenus

— Analyse psychologique approfondie des diverses motivations des conducteurs dans le choix des types d'assurances automobile.

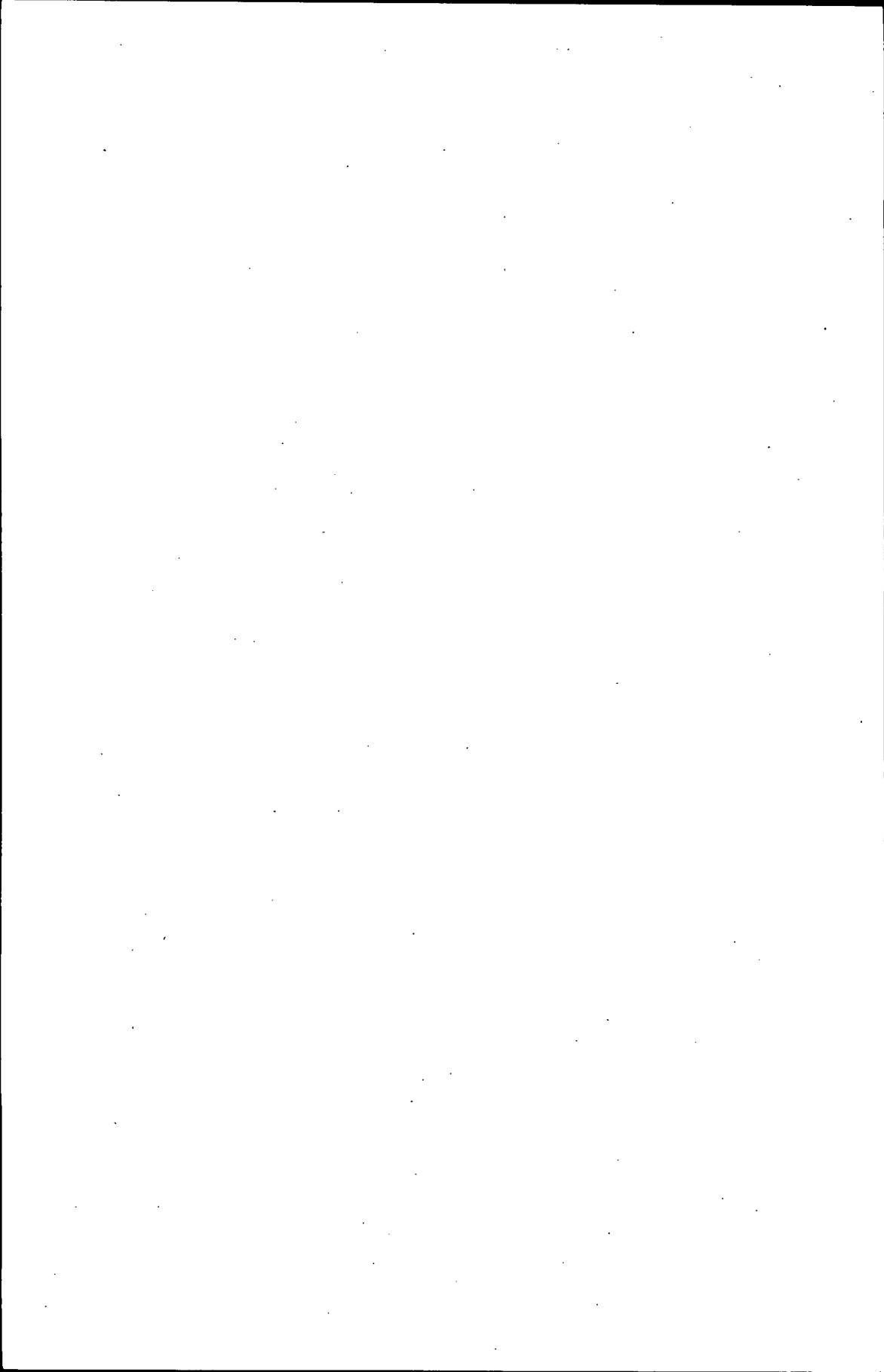
— Étude du niveau d'information des conducteurs sur les risques garantis par les assurances contractées : l'automobiliste s'assure-t-il en pleine conscience des risques contre lesquels il sera protégé ?

— Formation des conducteurs à l'évaluation des situations de risques, à la prise de décisions en situation de risques et même à la prise de risques contrôlés.

— Développement d'une pédagogie des conducteurs axée sur :

— *la responsabilité personnelle* : liaison entre le fait d'améliorer son information et son savoir-faire et les possibilités d'évitement des accidents, influence des comportements de risques indirects ou par omission (par exemple, certaines négligences relatives à l'état du véhicule) sur le déclenchement de certains accidents, etc. ;

— *l'interdépendance des conducteurs*, aussi bien dans la sécurité que dans les risques.



CONCLUSIONS

Au terme de cette étude psychosociologique de la sécurité et des risques d'accidents chez les conducteurs de voiture, nous ne reprendrons pas les conclusions tirées à la fin de chaque partie. On voudrait seulement s'efforcer de dégager quelques considérations générales, portant, d'une part, sur les conducteurs, d'autre part, sur la situation de conduite, qui nous paraissent révéler leurs caractéristiques essentielles sous l'angle de la sécurité.

Personnalité de base des conducteurs relativement à la sécurité et aux risques d'accidents

On entend par « personnalité de base », au sens de Kardiner et de Linton, l'ensemble des *facteurs communs* qui caractérisent chez un groupe d'individus [leurs connaissances, leurs représentations, leurs motivations, leurs attitudes, leurs comportements, etc.

A partir des résultats recueillis au cours de l'étude, en particulier des tendances manifestées statistiquement, il nous paraît possible d'extraire les éléments suivants de cette « personnalité de base » :

- assez bonne lucidité sur la nature des facteurs de risques et sur leur interaction dans la situation de conduite, mais connaissances pratiques et savoir-faire comportant de graves lacunes et des erreurs : sous-estimation de l'importance des risques encourus, surestimation des possibilités de freinage, comportements inefficaces ou dangereux en cas d'éclatement d'un pneu, etc. (les conducteurs sont, en général, plus capables de discerner les risques de manière notionnelle que de les évaluer sur le plan concret et de les éviter) ;
- une certaine passivité des conducteurs en face de la situation telle qu'ils se la représentent ou qu'ils la vivent : peu de réactions en vue d'une évolution positive ; recours fréquent à des solutions fatalistes ou magiques ;
- tendance au désengagement de la responsabilité personnelle dans la création des risques et dans les accidents ;
- faible prise en considération de l'aspect collectif de la sécurité et des risques ;
- existence d'un objectif psychologique idéalisé (« sur-moi ») relativement fort, fait de compétence, d'objectivité, de maîtrise de la situation de conduite, d'absence de prise de risques.

Il va de soi que chacun des éléments de cette « personnalité de base » n'a de sens que par référence à l'ensemble des autres éléments, entre lesquels s'opèrent d'ailleurs des phénomènes de compensation et d'équilibre et que, par conséquent, la présentation isolée d'une des variables risquerait de

conduire à des interprétations opposées à celles qui se dégagent de l'étude complète. Cette remarque s'applique aussi aux diversifications de la « personnalité de base » qui vont suivre.

Variations de la personnalité de base des conducteurs en fonction du SEXE

Caractéristiques	Conducteur	Conductrice
Information.	Assez développée (par exemple, sur l'importance des risques de la circulation, sur les aspects mécaniques du fonctionnement de l'automobile, etc.).	Plus faible (par exemple, sous-estimation plus fréquente des distances nécessaires au freinage).
Connaissance des manœuvres à effectuer en cas de danger d'origine mécanique (par exemple, dans le cas où les freins lâchent).	Manœuvres plus sûres.	Propension plus grande à adopter des comportements erronés.
Exigences à l'égard du réseau routier.	Plus grandes.	Moindres.
Approbation de la sévérité des tribunaux dans les sanctions consécutives aux accidents de la route.	Modérée.	Plus marquée.
Manifestations d'attitudes magiques en ce qui concerne la protection contre les risques.	Moins fréquentes.	Plus fréquentes.
Conscience de sa propre vulnérabilité.	Moindre.	Plus grande.
Image de soi en tant que bon conducteur.	Plus forte.	Moins forte.

Variations de la personnalité de base des conducteurs en fonction de leur AGE

Caractéristiques	Conducteur jeune	Conducteur âgé
Information.	Meilleure.	Moindre, sauf exceptions (importance relative des dangers de la conduite de nuit, type d'assurance obligatoire).
Estimation des risques.	Sous-estimation.	Surestimation.
Peur du danger.	Faible.	Accrue.
Confiance en soi et en ses capacités physiques, psychologiques, etc.	Forte.	Faible.
Image de soi en tant que bon conducteur.	Faible, mais stimulée par la confiance en soi.	Forte, mais tempérée par un certain manque de confiance en soi.
Valeur accordée à l'expérience acquise.	Modérée.	Très forte : stéréotype du rôle valorisant et protecteur de cette expérience.

Variations de la personnalité de base des conducteurs en fonction de leur AGE
(suite)

Caractéristiques	Conducteur jeune	Conducteur âgé
Attitude à l'égard d'une intervention éventuelle des Pouvoirs publics pour contrôler périodiquement l'évolution des capacités des conducteurs.	Attitude favorable.	Crainte, inquiétude latente relative à sa propre involution.
Attitude à l'égard de l'éventualité des accidents.	Attitude objective (référence aux probabilités connues d'accidents).	Attitude fataliste, évocation du destin.
Attitude d'autoprotection.	Faible (prise de risques fréquents).	Forte (éviter de la prise de risques, assurance « tous risques »).
Attitude à l'égard de la collectivité des conducteurs.	Insertion meilleure dans la collectivité des conducteurs, dès l'adolescence.	Tendance à prendre une attitude de retrait et une position d'observateur qui, bien que membre du groupe considéré, s'exprime souvent comme s'il était à l'extérieur.
Attitude à l'égard des autres conducteurs.	Tolérance, confiance en autrui, peu de propension à juger et à accuser.	Tendance à prendre une attitude de jugement et d'accusation.
Attitude générale en face de la situation de conduite et des problèmes qu'elle pose.	Tendance moindre à l'évaluation et à l'édiction de normes, focalisation principale de l'intérêt sur les faits.	Attitude évaluative (valorisation de la prudence, de l'expérience, etc. ; dévalorisation du risque, des imprudents et des autres conducteurs en général) et attitude normative (« il faut... », « on devrait... », etc.).

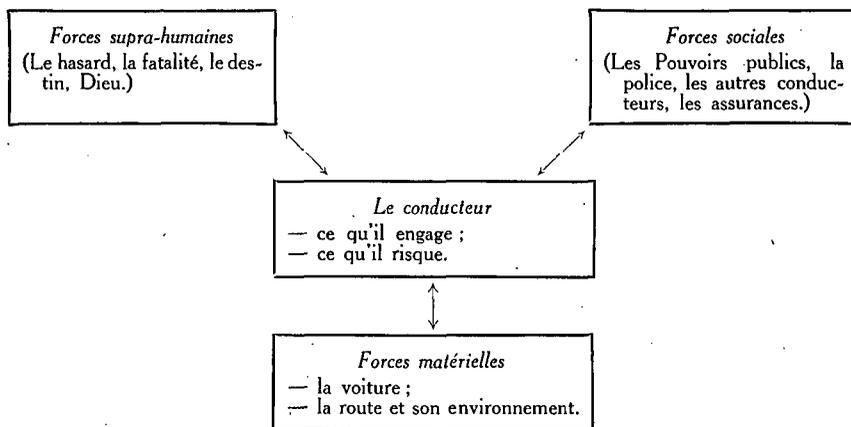
Les aspects les plus positifs de cette personnalité de base du conducteur se trouvent réunis chez les conducteurs hommes âgés de 25 à 40 ans, qui échappent à la fois au « sous-développement » de la conductrice, à la relative inexpérience des tout jeunes conducteurs et aux manifestations d'involution des conducteurs âgés. Ils correspondent ainsi à l'image du conducteur idéal et se sont d'ailleurs comportés, tout au long de l'étude, en porte-parole du « sur-moi » du conducteur.

**Image de la situation de conduite
relativement à la sécurité et aux risques d'accidents**

Une première conclusion s'impose : c'est que conduite, situation de conduite, risque, situation de risque, accident, situation d'accident se sont avérés constituer des *résultantes*, des *notions* ou des *situations synthétiques* vers lesquelles convergeaient et à partir desquelles divergeaient un grand nombre d'éléments.

La situation de conduite elle-même, considérée relativement à la sécurité et aux risques d'accidents, paraît être perçue par les conducteurs comme un vaste *champ de forces* dont nous proposons une schématisation (schéma 1) :

SCHÉMA 1



Le conducteur, au point de rencontre des forces supra-humaines, sociales et matérielles, qui agissent sur lui mais aussi sur lesquelles il peut agir, se sent à la fois en état de dépendance et en position d'intervention, au centre du système, dont sa sécurité est l'enjeu.

La manière dont chaque conducteur, et à chaque instant, s'adapte à cette situation ou réagit sur elle de manière à l'optimiser, est spécifique de l'homme et du moment : prépondérance fondée ou arbitraire donnée à l'un des facteurs, attitude déterministe, fataliste ou magique, valeur attribuée à la résultante du système, etc.

Cette résultante du système peut être envisagée sous l'angle de la *prise de risques*, de l'*accident* ou de la *responsabilité*. Nous voudrions examiner brièvement les relations subjectives établies par les conducteurs entre ces trois termes.

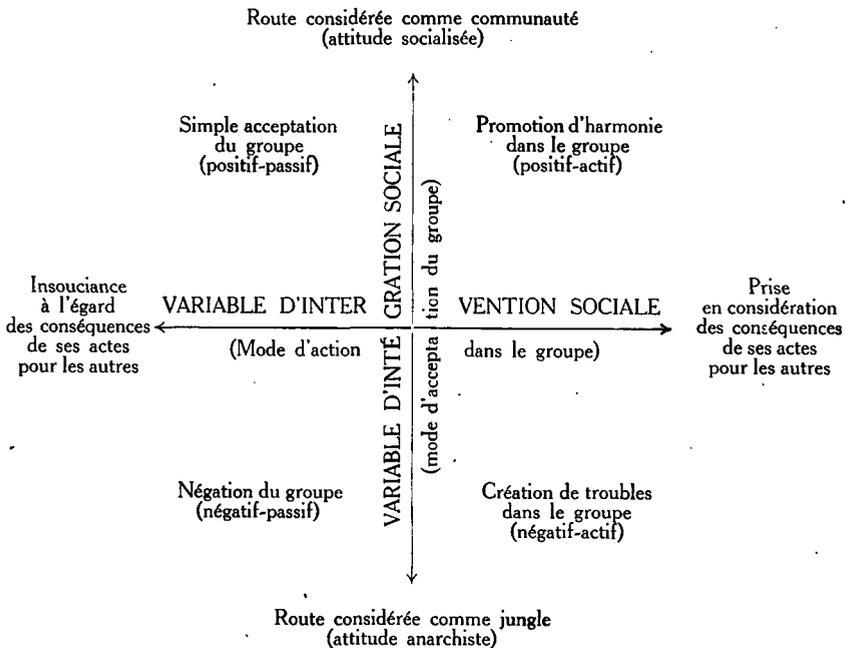
On a tout d'abord noté l'erreur fréquente que commettent les conducteurs lorsqu'ils se représentent l'imprudence comme le comportement de conduite qui a des conséquences fâcheuses. Ils prennent, en effet, comme critère non pas le risque encouru, mais la sanction effectivement subie. Il y a une certaine analogie entre cette attitude et celle du voleur : « pas vu, pas pris ». En réalité, les imprudences qui aboutissent à des accidents ne constituent qu'une infime partie de la somme des imprudences. Il suffit d'évoquer le cas-limite bien connu des « presque-accidents » (« *near accidents* »), situations dangereuses dont on réchappe sans mal et qui, cependant, réunissaient toutes les conditions suffisantes pour qu'il y ait effectivement accident. Ce cas atteste que *la prise de risques est indépendante de ses conséquences effectives* : elle n'a pas

besoin de se solder par un accident pour exister réellement, être tout aussi grave et, en soit, tout aussi répréhensible.

Une seconde constatation est qu'il *peut y avoir prise de risques sans comportement dangereux* : le fait de négliger certains comportements de sécurité est une prise de risques par omission.

Enfin, la situation de conduite étant une situation collective, *la prise de risques pour soi-même est indissociable d'une création de risques pour les autres conducteurs*, que ceux-ci soient présents ou seulement virtuels. Il s'agit là de *l'aspect interindividuel de la sécurité et des risques*, qui est apparu en de multiples occasions au cours de l'étude : danger des hauts de côte, phares mal réglés, signaux visuels ou sonores indiquant les manœuvres projetées, situations de dépassement, de croisement, etc. Face à cette interdépendance en situation de conduite, chaque conducteur réagit différemment. Deux variables paraissent pouvoir être ici dégagées : l'une d'*intégration sociale* (mode d'acceptation du groupe par le conducteur), l'autre d'*intervention sociale* (mode d'action du conducteur dans le groupe). L'entrecroisement de ces deux variables détermine quatre cas limites, entre lesquels se situent tous les comportements psychosociaux possibles des conducteurs et que l'on peut représenter dans le schéma 2.

SCHÉMA 2



La situation psychosociale de conduite, notamment sous son aspect sécurité et risques, est vécue par les conducteurs comme une *situation de tension*, dont les principales forces bipolaires nous apparaissent ainsi :

*Lignes de force concernant
les représentations de la situation psycho-sociale de conduite*

Soi-même en tant qu'auteur du risque à l'égard de soi-même (par soi-même et par affrontement à autrui). ←→ Soi-même en tant que protecteur de soi-même (contre soi et contre autrui).

Soi-même en tant qu'agent actif du risque d'autrui. ←→ Soi-même en tant que subissant le risque déclenché par les agissements d'autrui.

Les autres en tant que subissant le risque déclenché par les agissements de soi-même (et les conséquences onéreuses qui en découlent pour eux). ←→ Les autres en tant qu'agents actifs du risque subi par soi-même (et des conséquences onéreuses qui en découlent pour soi).

La Société en tant que force coercitive à l'égard de soi au nom des autres. ←→ La Société en tant que force protectrice de soi contre les autres.

*Lignes de force concernant
les réactions à l'égard de la situation psychosociale de conduite
(tendances, attitudes ou comportements)*

Accepter la situation de conduite, à la limite la rechercher. ←→ Refuser la situation de conduite, à la limite lui échapper.

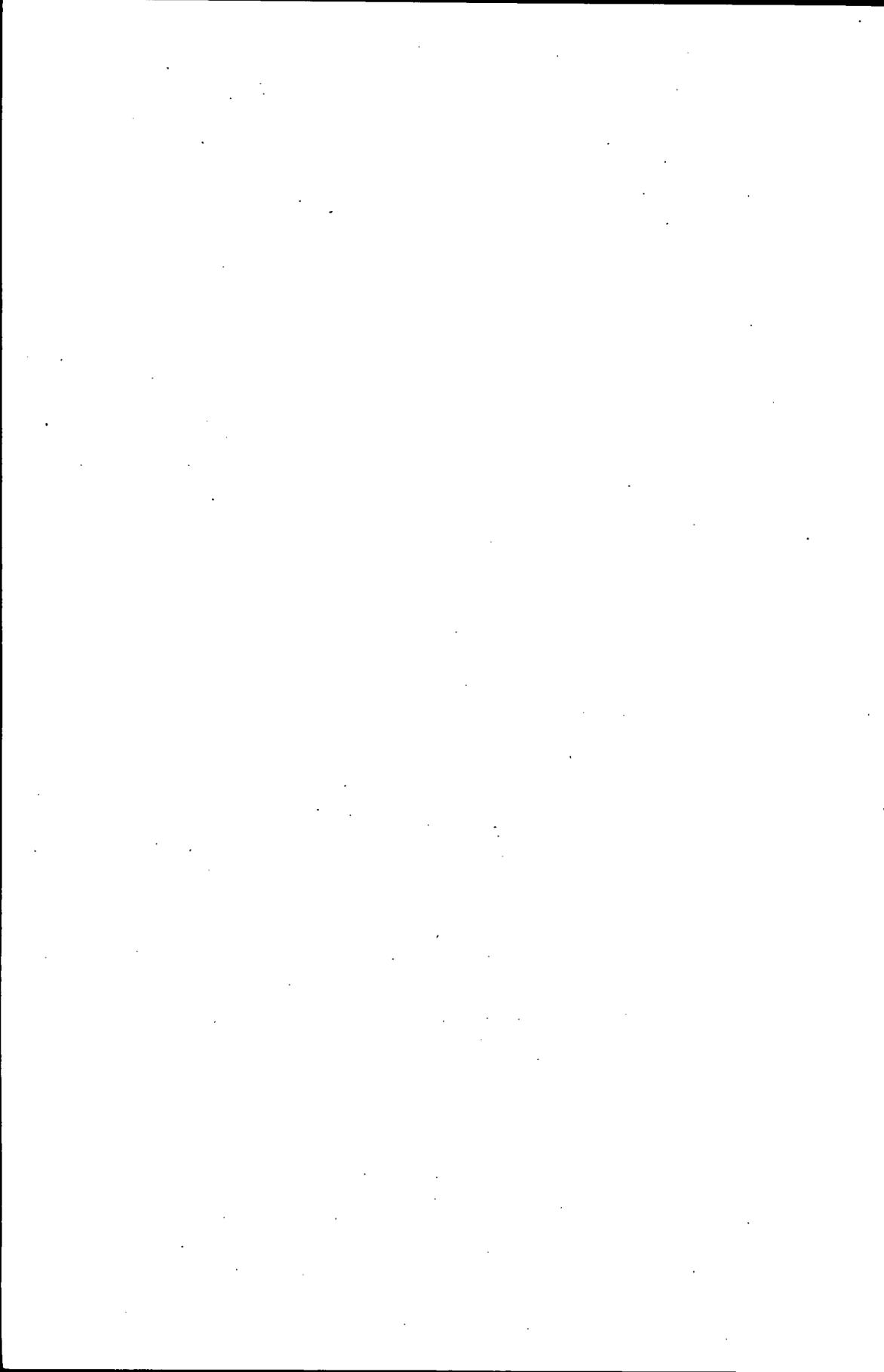
Affronter les risques (par nécessité ou par plaisir), à la limite les susciter ou les accroître. ←→ Se prémunir contre les risques (sur le plan physique, sur le plan financier, sur le plan psychologique, sur le plan de la responsabilité morale).

S'affronter soi-même, engager la compétition avec soi-même, à la limite se menacer ou se punir soi-même. ←→ Mobiliser toutes ses énergies dans le sens d'une adaptation personnelle optimale à la situation.

Affronter les autres conducteurs, engager la compétition avec eux, à la limite les menacer ou les punir. ←→ Rechercher la coexistence pacifique avec les autres conducteurs, à la limite leur fournir aide et facilitation.

Chacune de ces forces n'est évidemment pas indépendante des autres. Par ailleurs, les deux orientations de chacune ne sont, dans les représentations ou les attitudes d'un conducteur, ni réellement opposées ni totalement incompatibles, mais au contraire se conjuguent pour donner une position personnelle originale, qui est rarement exempte, de même qu'à l'égard de tous les autres problèmes, de contradictions, d'ambiguïtés et de tendances divergentes, le réseau complexe et mouvant qui en résulte constituant le dynamisme propre de la personnalité.

L'objectif à atteindre par chaque conducteur pour s'adapter du mieux possible à cette situation, objectif qui pourrait être aussi celui d'une pédagogie de la sécurité routière, paraît consister en *l'acceptation de soi-même dans l'ensemble de son rôle psychosocial en situation de conduite* : impliqué à la fois comme source de danger pour soi et pour les autres et comme en danger soi-même à cause de soi et des autres ; par conséquent, responsable de la sécurité de soi-même et partiellement de celle des autres.



ANNEXE

Questionnaires utilisés pour l'enquête

NOTA. — On a supprimé ici, par rapport aux cahiers d'enquête, d'une part, les questions qui ne sont pas analysées dans la présente étude ; d'autre part, les espaces blancs ménagés dans le texte pour les réponses et pour leur codage.

(Le QUESTIONNAIRE N° 1 portait sur des connaissances générales relatives à l'automobile : informations historiques, économiques, sociales, problèmes de circulation, etc.)

QUESTIONNAIRE N° 2

Passation à domicile par des enquêteurs spécialisés.

(Les questions n°s 1 à 60 concernaient les connaissances mécaniques et techniques des conducteurs.)

61. Vous roulez sur une route bien plate. Vous sentez votre volant qui se met à tirer sur la gauche. Quelles peuvent en être les causes ?

62. Vous êtes au volant d'une voiture dont un pneu éclate. Qu'est-ce qu'il ne faut pas faire ?

63. Vous roulez sur une route. Vous voulez freiner et vous vous apercevez que vos freins ne répondent plus. Que faites-vous ?

(Les questions 64 et 65 concernaient des aspects techniques de la conduite, les questions 66 et 67 portaient sur le prix des voitures.)

68. Combien de mètres faut-il *en moyenne* pour s'arrêter quand on roule à 50 km/h ?

69. Combien de mètres faut-il *en moyenne* pour s'arrêter quand on roule à 100 km/h ?

70. Combien de mètres faut-il *en moyenne* pour s'arrêter quand on roule à 150 km/h ?

71. Comment varie cette distance d'arrêt par rapport à la vitesse ? Expliquez-moi la façon dont vous avez calculé vos trois réponses précédentes.

72. Qu'est-ce qui peut allonger cette distance d'arrêt ?

(Les questions 73 et 74 portaient sur des aspects techniques de la conduite.)

75. Combien de personnes meurent en France chaque année dans les accidents de la circulation ?

76. Combien y a-t-il de blessés graves en France, chaque année dans les accidents de la route ?

77. Les morts par accidents de la circulation peuvent être classés en trois groupes : automobilistes, conducteurs ou passagers de véhicules à deux roues, piétons. En France, de ces trois groupes, savez-vous celui où il y a le plus de morts ? Et celui où il y a le moins de morts ?

78. Entre 1960 et 1961, les accidents de la circulation ont augmenté de 14 %. D'après vous, quelles sont les causes de cette augmentation ?

79. D'après les statistiques d'accidents, laquelle des ces trois phrases est vraie : la conduite de jour est plus dangereuse que la conduite de nuit ; la conduite de nuit est plus dangereuse que la conduite de jour ; il n'y a pas plus de risques d'accidents la nuit que le jour.

80. Classez ces situations de conduite par ordre de danger décroissant selon vous : conduire sur une route pendant le week-end de la Pentecôte ou du 15 août ; conduire sur une route encombrée par les départs ou les retours de vacances ; conduire un jour où la vitesse est limitée à 100 km/h ; conduire une voiture aux pneus usagés ou presque lisses ; conduire une voiture qui a des phares mal réglés.

81. Classez ces situations de conduite par ordre de danger décroissant selon vous : conduire après un repas bien arrosé ; conduire après une journée de travail fatigante ; conduire lorsqu'on a peur de ne pas arriver à un rendez-vous important pour soi ; conduire après avoir absorbé la veille un somnifère ; conduire une voiture qu'un ami vient de vous prêter et que l'on ne connaît pas.

82. Si vous arrivez sur les lieux d'un accident et s'il y a des blessés, qui faut-il prévenir en premier lieu ?

83. Classez par ordre d'importance décroissante ces quatre causes de mortalité : cancer ; tuberculose ; accident de la circulation ; suicide.

QUESTIONNAIRE N° 3

Passation à domicile par des enquêteurs spécialisés.
(Les questions n°s 1 à 44 portaient sur le véhicule et la vitesse.)

45. Est-ce que vous avez un Saint-Christophe dans votre voiture ?
Pourquoi ?

oui (1)
non (2)

46. Est-ce que vous avez un fétiche ou un porte-bonheur dans votre voiture (poupées, petits objets divers accrochés, etc.) ?
(Si oui) Lequel ? Et pourquoi ?

oui (1)
non (2)

47. Aimerez-vous avoir une rubrique « Sécurité automobile » dans l'horoscope de votre journal ?

oui (1)
non (2)
je ne lis jamais l'horoscope (3)

48. Voici les trois points sur lesquels on peut agir du point de vue de la sécurité.
(Présenter les trois cartons : conducteur, véhicule, route.)

— Sur lequel pensez-vous qu'il faut faire le plus d'efforts ?

(Quand l'interviewé a fait son premier choix, demander : et après ? et encercler le numéro d'ordre correspondant.)

— Quelle est, à votre avis, la mesure la plus efficace pour chacun de ces trois points ?
(Ne noter ici qu'une seule mesure) :

— conducteur	(1)	(2)	(3)
— véhicule	(1)	(2)	(3)
— route	(1)	(2)	(3)

49. Une personne qui vous est chère doit partir en voyage ; tous les moyens de transport sont possibles. Quel est le moyen de transport qui vous donnerait le plus d'inquiétude ?

— avion	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
— auto	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
— bateau	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
— moto	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
— train	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)

(Après le premier choix, demander à l'interviewé : Et après ? Et ensuite ? jusqu'à épuisement de la liste ; encercler le numéro d'ordre correspondant.)

50. Si tous les conducteurs diminuaient volontairement leur vitesse du 1/4 : c'est-à-dire si ceux qui roulent à 80 km/h roulaient à 60 km/h, si ceux qui roulent à 100 km/h roulaient à 75 km/h,

de combien pensez-vous que serait diminué :

— le nombre de tués ?
— le nombre d'accidents ?

(Obtenir une proportion ou un pourcentage et non un nombre absolu.)

51. En quoi est-il plus dangereux d'aller vite que d'aller lentement ?

(En cas de réponse inverse à la question 50, inverser la question 51.)

Poser la question ainsi :

En quoi est-il plus dangereux d'aller lentement que d'aller vite ?

52. A votre avis, lequel est le plus important : le nombre des morts par accidents de la circulation ou le nombre des morts par accidents du travail ?

— le nombre des morts par accidents de la circulation	(1)
— le nombre des morts par accidents du travail	(2)

De combien ?

(Obtenir une proportion ou un pourcentage et non un nombre absolu.)

(Les questions 53, 54, 55 et 56 ont été supprimées du questionnaire.)

57. A votre avis, où y a-t-il le plus de dangers sur la route ? (Présenter la fiche) :
- dans les montées (1)
 - dans les hauts de côtes (2)
 - dans les descentes (3)
 - dans les virages (4)
 - dans les lignes droites (5)

Pourquoi ?

- Et où y a-t-il le moins de dangers ?
- dans les montées (1)
 - dans les hauts de côtes (2)
 - dans les descentes (3)
 - dans les virages (4)
 - dans les lignes droites (5)

Pourquoi ?

58. Un bon conducteur, est-ce :

- celui qui prend souvent des risques ? (1)
- celui qui prend quelquefois des risques ? (2)
- celui qui prend rarement des risques ? (3)
- celui qui ne prend jamais de risques ? (4)

59. Vous-même, vous considérez-vous comme un « bon conducteur » de ce point de vue-là ?

- oui (1)
- non (2)
- hésitant (3)

(Limiter au minimum le nombre d'hésitants)

60. Vous savez que l'assurance est obligatoire. Quel genre d'assurance automobile est obligatoire ?

61. Existe-t-il d'autres genres d'assurances automobilé ? En quoi consistent-elles ?

62. Parmi celles que vous venez de citer, laquelle préféreriez-vous avoir (si vous en aviez la possibilité) ?

63. Etes-vous satisfait de votre type d'assurance ?

- oui (1)
- non (2)

64. L'assurance tous risques, par les garanties qu'elle apporte, amène-t-elle les conducteurs à être moins prudents ?

- « généralement » ou « vrai » (1)
- « parfois » ou « c'est possible » (2)
- « rarement » ou « faux » (3)

65. Voici un certain nombre d'opinions que nous avons recueillies auprès de conducteurs. Voulez-vous me dire pour chacune d'elles si vous pensez qu'elle est plutôt exacte, plutôt fausse ou si vraiment vous êtes sans avis.

	Plutôt exact	Plutôt faux	Sans avis
1. Après avoir eu un accident assez grave, on ne conduit plus aussi bien	(1)	(2)	(3)
2. Il est bien certain qu'il y a des gens qui sont marqués par le destin et qui sont vraiment malchanceux en automobile	(1)	(2)	(3)
3. La plupart des risques que l'on court sur la route sont provoqués par les autres	(1)	(2)	(3)
4. Savoir bien conduire est plus important pour la sécurité que chercher à être prudent	(1)	(2)	(3)
5. On arrive à comprendre que ceux qui ont eu des accidents et qui s'en sont sortis en tirent de la fierté	(1)	(2)	(3)
6. Si chaque automobiliste pouvait se dire : « chaque fois que je commets la moindre imprudence, je suis sûr d'être sanctionné », il y aurait beaucoup moins d'accidents	(1)	(2)	(3)
7. On ne court, pour ainsi dire, pas de risques si l'on connaît bien les dangers de la route	(1)	(2)	(3)
8. Un bon conducteur ose prendre des <i>risques</i>	(1)	(2)	(3)

(Le QUESTIONNAIRE N° 4 portait sur les motivations, attitudes et comportements des conducteurs à l'égard de leur véhicule.)

QUESTIONNAIRE N° 5

Laisseé au domicile des enquêtés, ce questionnaire était rempli par eux et retourné au groupe de recherches par la poste.

(Les questions n°s 1 à 10 portaient sur la vitesse.)

11. Voici un certain nombre d'opinions que nous avons recueillies auprès de conducteurs. Si vous pensez que c'est plutôt exact, vous mettez une croix dans la case « plutôt exact » ; si vous pensez que c'est plutôt faux, vous mettez une croix dans la case « plutôt faux » ; au cas où vous seriez vraiment sans avis, vous mettez une croix dans la case « sans avis ».

	Plutôt exact	Plutôt faux	Sans avis
1. On est souvent obligé de prendre des risques sur la route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Les accidents arrivent à ceux qui les ont cherchés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. On prend sans doute <i>plus souvent</i> des risques en ville que sur route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Beaucoup d'accidents demeurent inexplicables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. On prend de <i>plus gros risques</i> en ville que sur route	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Pour éviter les accidents, la courtoisie est plus importante que le respect strict du code	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Si les tribunaux étaient plus sévères, il n'y aurait presque plus d'accidents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Même lorsqu'on a fait tout ce qu'il fallait, il reste encore un grand nombre d'accidents qui ne peuvent absolument pas être évités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Vous semble-t-il qu'il y ait des heures de la journée où il est plus dangereux de conduire une voiture ?

oui
non

Si oui, lesquelles ? et pourquoi ?

13. Pensez-vous qu'il y ait plus de danger à conduire certains jours de la semaine que d'autres ?

oui
non

Si oui, lesquels et pourquoi ?

14. Pensez-vous qu'au cours de l'année il y ait des périodes spécialement dangereuses sur la route ?

oui
non

Si oui, lesquelles et pourquoi ?

15. A votre avis, est-il plus dangereux de rouler à la vitesse de pointe, c'est-à-dire la vitesse maxima :

- au volant d'une voiture très puissante (par exemple, 160 km/h pour une grosse voiture)
- ou au volant d'une petite voiture ? (par exemple, 100 km/h pour une petite voiture)

Quelle que soit la réponse, dites pourquoi.

16. Pensez-vous qu'il existe une « vitesse maxima » à partir de laquelle il devient dangereux de rouler, quelle que soit la voiture ?

oui
non

Si oui, quelle est cette vitesse limite ?

17. Pouvez-vous dire laquelle de ces trois phrases, à votre avis, vous semble la plus vraie ?

- aller vite est, plus que toute autre chose, la cause d'accidents
- aller vite provoque des accidents, mais n'est pas la cause la plus importante
- le fait d'aller vite n'a que peu ou pas de rapports avec les accidents de la route

18. A votre avis, pensez-vous que les Pouvoirs publics devraient contrôler :

- plutôt les capacités des conducteurs
- ou plutôt l'état des véhicules ?

Quelle que soit votre réponse, dites pourquoi.

19. Estimez-vous que l'agrément de la conduite vient pour une grande part des *petits* risques que l'on peut prendre en les contrôlant bien ?

- oui
- non

Si vous pensez que non, où est l'agrément de la conduite pour vous ?

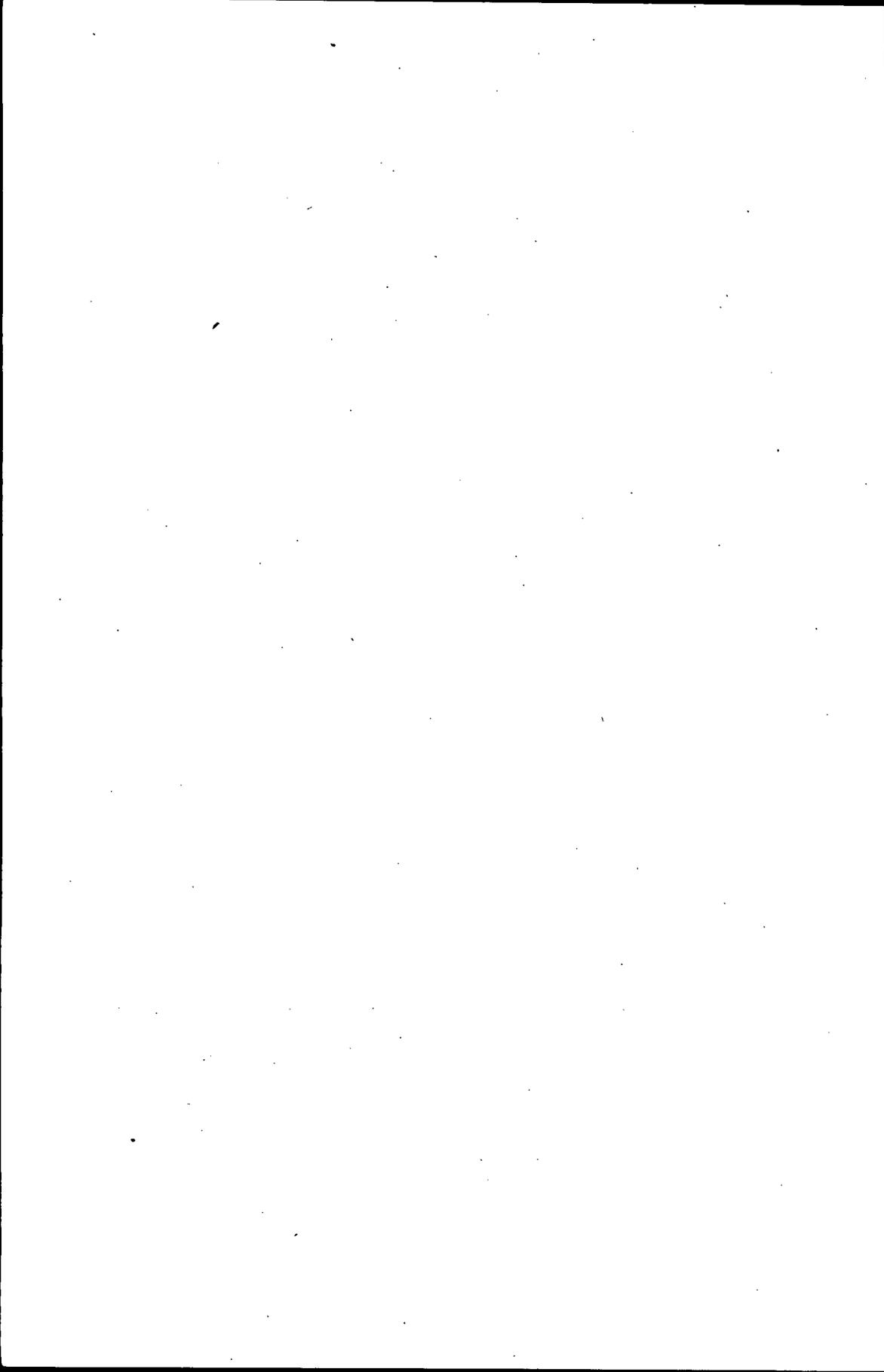
20. Que pensez-vous que les automobilistes redoutent le plus :

- que leurs freins lâchent ?
- qu'ils entrent en collision avec un autre véhicule ?
- que leur voiture dérape ?
- qu'ils entrent en collision avec un « 2 roues » ?
- qu'ils entrent en collision avec un piéton ?

(Ne donnez qu'une seule réponse.)

21. Tout le monde peut avoir un accident sur la route. Y pensez-vous ?

- rarement
- quelquefois
- souvent



BIBLIOGRAPHIE

- ABOULKER, P. ; CHERTON, L. ; SAPIR, M. (1962). — Psychologie des accidents — *Expansion scientifique française*, Paris.
- ATKINSON, J. W. (1957). — Motivational determinants of risk-taking behavior — *Psychological Review*.
- BARBICHON, G. (1962). — La perception du risque chez les mineurs — *Bulletin du C.E.R.P.*, **11**, 4.
- BLOMART, J. (1963). — Le goût du risque : étude expérimentale d'une suite de choix dans l'incertitude — *Bulletin du C.E.R.P.*, **12**, 4.
- BRODY, L. (1959). — Accidents and attitudes (in *The psychology of safety*) — New York University Press.
- CASE, H. W., and STEWART, R. G. (1958). — Development of driving attitude scale. Driver characteristics and behaviour studies — *Highway Research Board Bulletin*, n° 172, Washington.
- COHEN, J. (1960). — *Chance, skill and luck*. Ed. Union Brothers Ltd., London.
- COHEN, J. et HANSEL, M. (1957). — *Risque et jeu*. Delachaux & Niestlé.
- DUNBAR, F. (1959). — *Accidents and life experience, basic aspects and applications of the psychology of safety*. New York University Press.
- GIBSON, J. J., and CROOKS, L. E. (1938). — Application of the theory of the field to the automobile driving — *American Journal of Psychology*.
- LEFEBE, B. R. (1952). — Relation of accidents to speed habits and other driver characteristics (in *Traffic accidents and violations*) — *Highway Research Board Bulletin*, n° 120, Washington.
- LEVINSON, H. C. (1952). — *La chance. La science du hasard. Du calcul des probabilités à la statistique*. Payot.
- LUCET, M. (1965). — Quelques aspects psychosociologiques de la vitesse — *Cahier de l'Organisme national de Sécurité routière*, n° 12, mai 1965.
- OHANA, J. (1948). — *La chance. Psychologie du succès*. Presses Universitaires de France.
- OSENAT, P. et LE MONTAGNER, Y. (1962). — *De l'accrochage à l'accident grave*. Dunod.
- ROBAYE, F. (1963). — Quelques propositions pour l'établissement d'un modèle de comportement dans les situations dangereuses — *Bulletin du C.E.R.P.*, **12**, 4.
- ROBAYE, F., HUBERT, J. et DECROLY, L. (1963). — Estimation de la probabilité et de la gravité des accidents : comparaison entre des groupes à haute et basse fréquence d'accidents — *Bulletin du C.E.R.P.*, **12**, 4.
- ROCHE, M. (1961). — *L'homme et la route*, Hachette.
- ROSS, A. and McFARLAND, R. A. (1955). — *Human variables in motor vehicle accidents*. Ed. Harvard School of Public Health, Boston, Massachusetts.
- VIBERT, P. (1957). — La représentation des causes d'accidents du travail. — *Bulletin du C.E.R.P.*, **6**, 4.
- ZURFLUH, J. (1957). — *Accidents du travail et formation de sécurité*. Dunod.

