



CAHIERS D'ÉTUDES



Bulletin n° 34
Janvier 1975

CONTRIBUTION AU DIAGNOSTIC
DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE DES CONDUCTEURS
DÉBUTANTS

CDAT
15062

L'ORGANISME NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
*est une association ayant pour objet de procéder aux études
et recherches de toutes natures sur les accidents de la circulation
routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité
de cette circulation, ainsi que de promouvoir toutes activités
ayant le même objet. Les Ministères intéressés à la sécurité
routière sont représentés dans son Conseil d'Administration.*

Président : H. Larrieu.

Directeur : M. Halpern Herla.

*Les bulletins peuvent être reproduits librement sous réserve que l'origine :
« Cahiers d'Etudes de l'Organisme National de Sécurité Routière »
soit mentionnée.*

Siège social : 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

Administration : avenue du Général-Malleret - Joinville, 94110 Arcueil.

**CONTRIBUTION AU DIAGNOSTIC DES PROBLEMES
DE SECURITE ROUTIERE DES CONDUCTEURS DEBUTANTS**

M. SIMONNET
psychologue, chargée d'étude.

RESUME

Les statistiques d'accidents de la route ont mis en évidence que le pourcentage de jeunes conducteurs débutants impliqués dans des accidents était très élevé.

Pour essayer de comprendre mieux les raisons d'un tel phénomène et contribuer à la définition d'une politique active pour cette catégorie de conducteurs, nous avons entrepris une étude longitudinale des difficultés d'un groupe de « jeunes » conducteurs. La méthodologie se base sur l'analyse des incidents critiques et utilise les informations apportées par le conducteur débutant placé en situation « d'observateur privilégié ». Les conclusions font apparaître un certain nombre de constantes qui semblent fondamentale :

- Une première période (ici les cinq cents premiers kilomètres) est vécue avec beaucoup d'angoisse ;
- Des comportements de jeux provocateurs et d'agressivité marquent une seconde étape (qui se situe entre 500 et 3 000 kilomètres dans notre étude) ;
- Un désintérêt apparaît au cours d'une troisième période (ici après 3 000 kilomètres).

Ce découpage en trois phases de la période d'après-permis donne déjà une orientation des aides spécifiques qu'on pourrait apporter aux conducteurs débutants.

Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un contrat financé par le S.N.E.P.C.

**A CONTRIBUTION TO THE DIAGNOSTICS OF THE TRAFFIC
SAFETY PROBLEMS OF "YOUNG" DRIVERS**

SUMMARY

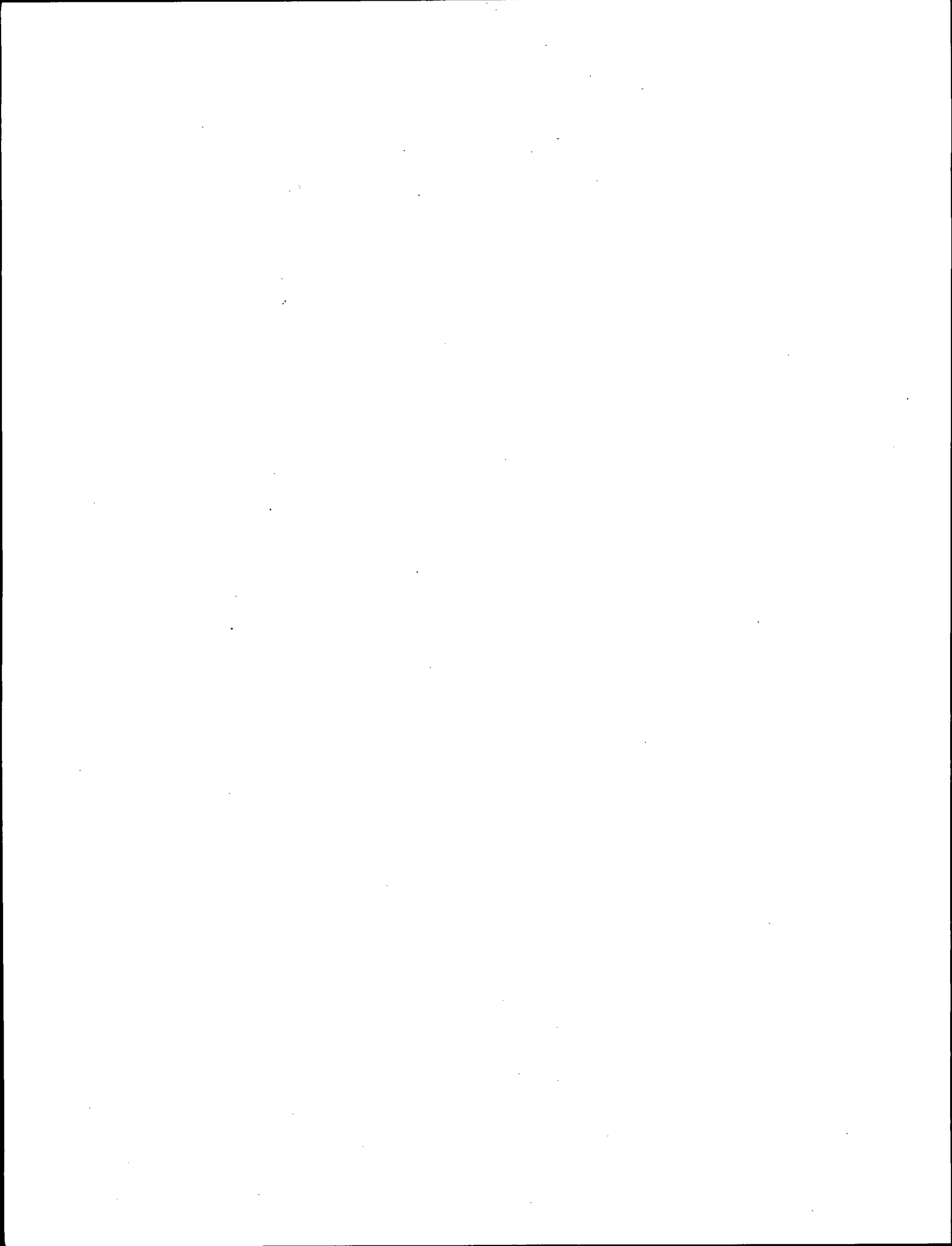
Traffic accident figures clearly show that "young" drivers are highly implicated.

In order to better understand the reasons for such a fact and to contribute to the definition of a positive action to help this drivers' group, we have begun a panel study of the difficulties of "young" drivers group's. The method used is an analysis of critical incidents and use of information by the beginner, who stands in a "privileged observator's" situation.

In the conclusions we show some constants which seem to be fundamental:

- A first period (here up to 500 kms) is experienced with great fear.
- Young provoking and aggressive behaviour characterizes the second step (which takes place between 500 and 3 000 kilometers in this study).
- During a third phase (here after 3 000 kms) interest for driving tends to decrease.

This three step partition of the post-licence period already gives an orientation of the specific help we may bring to "young" drivers.



INTRODUCTION.

A. — LES OBJECTIFS.

B. — DESCRIPTION DE LA METHODE.

I. — Constitution de l'échantillon.

II. — Technique de recueil des informations.

C. — RESULTATS.

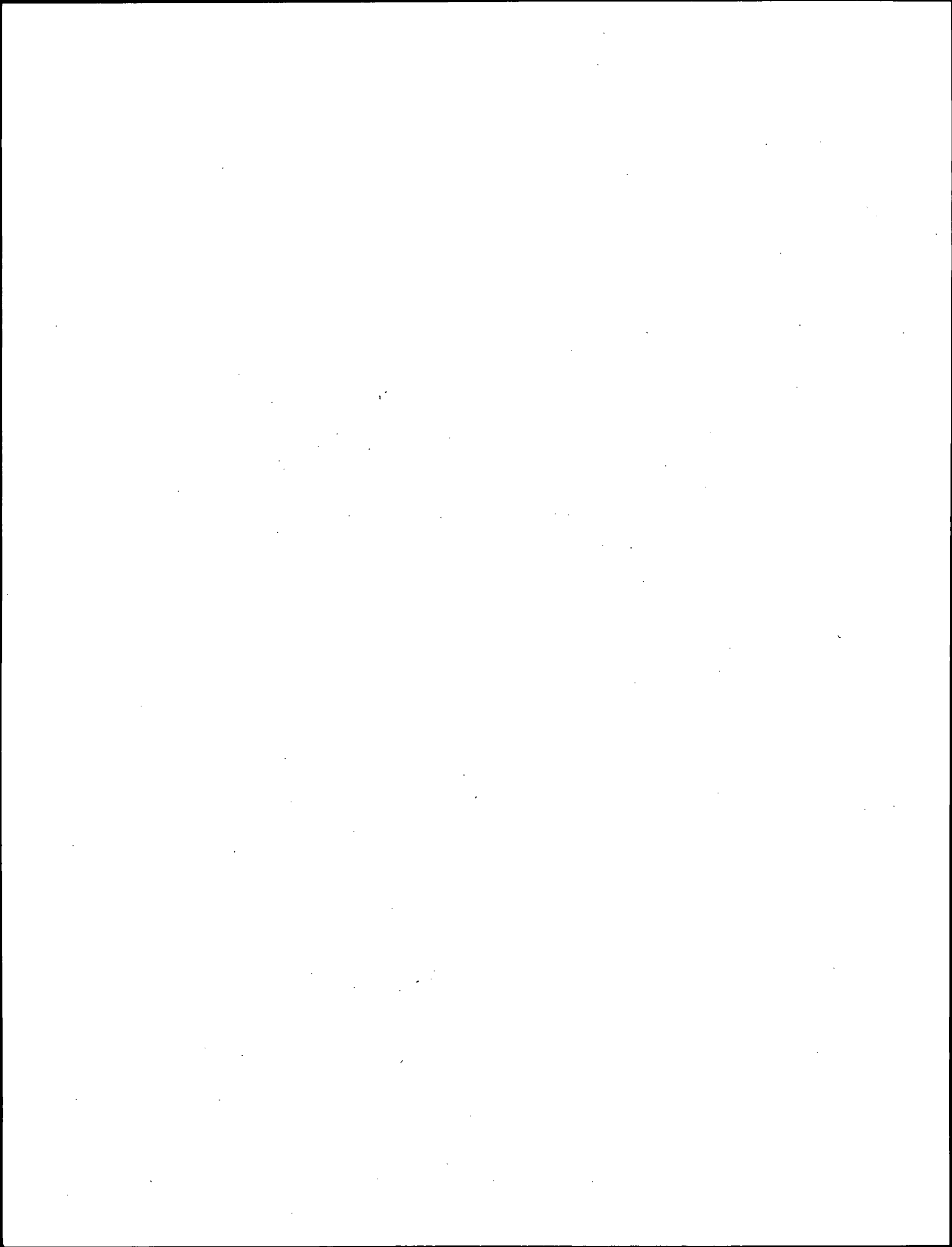
I. — Evolution des niveaux de résolution des problèmes effectifs rencontrés sur la route par les jeunes conducteurs.

1. — La réussite à l'examen.
2. — Voiture et kilométrage.
3. — Les 500 premiers kilomètres.
4. — Entre 500 et 3 000 kilomètres.
5. — Après 3 000 kilomètres.
6. — Conclusion.

II. — A propos des types d'aide à fournir.

1. Ce qui aurait pu être acquis avant le permis.
2. Conseil pédagogique : aide de post-apprentissage.
3. Conseil psychologique et social : en liaison avec les problèmes de l'usage de l'automobile : attitudes, besoins, attentes, motivations à la sécurité.

CONCLUSION.



CONTRIBUTION AU DIAGNOSTIC DES PROBLEMES DE SECURITE ROUTIERE DES CONDUCTEURS DEBUTANTS

« Les conducteurs de moins de vingt-cinq ans, et principalement vers dix-neuf ans, sont responsables d'un grand nombre d'accidents. » (Docteur Peltz, IV^e congrès international de médecine, des accidents et du trafic, septembre 1972.)

Cette affirmation semble faire l'objet d'une concertation internationale. A la lecture de statistiques d'accidents de la circulation, on se rend compte, en effet, que les jeunes conducteurs débutants y sont impliqués d'une façon disproportionnée.

Qu'est-ce qui définit un conducteur débutant ? Depuis le décret du 5 février 1969, on appelle ainsi un conducteur « titulaire depuis moins d'un an d'un permis de conduire ». On peut facilement reconnaître ce débutant au disque 90 qu'il doit obligatoirement placer à l'arrière et à gauche de son véhicule ; ce disque peut être amovible, le conducteur débutant est « tenu de ne pas dépasser la vitesse de 90 km/h ».

Au cours de cette étude, nous appellerons indifféremment nos sujets « jeunes conducteurs » ou « conducteurs débutants » : ils sont, en fait, à la fois jeunes, moins de 21 ans, et débutants, puisque tous ont commencé à nous communiquer leurs observations le jour où ils ont obtenu leur permis de conduire.

Le rapport que nous nous proposons d'en faire devrait permettre de mieux comprendre les difficultés des jeunes conducteurs débutants et de contribuer à la définition d'une politique active de sécurité pour cette catégorie de conducteurs.

La méthodologie utilisée ne se focalise pas sur l'accident, mais plutôt sur l'incident en utilisant les informations apportées par le conducteur placé en situation « d'observateur privilégié ».

A. — LES OBJECTIFS.

Les études les plus connues sur le thème « jeunes conducteurs » concernent surtout les accidents dans lesquels les jeunes sont impliqués : cf. Les document de travail du groupe O.C.D.E. (18) ; William Asher (2) ; Léon Goldstein (8).

David Harrington, par contre, a mené pendant quatre ans (1963-1967) une étude longitudinale très complète basée aussi sur le critère accident et sur la « prédisposition » des jeunes à l'accident, mais en ajoutant une orientation dans le domaine de la formation et une liaison avec le type de personnalité.

Pour essayer de mieux comprendre les difficultés des jeunes conducteurs et donc contribuer à la définition

d'une politique active de sécurité pour cette catégorie de conducteurs, nous avons entrepris également une analyse longitudinale sur un échantillon restreint de dix conducteurs débutants.

Nous nous proposons de faire, de ces conducteurs, des observateurs privilégiés et d'analyser au cours d'entrevues régulières, leurs impressions de conducteur, leurs incidents ou accidents de conduite. Notons dès maintenant que la relation duelle le jeune conducteur - « spécialiste de sécurité routière », a été constamment modulée sur les trois thèmes relationnels suivants :

- Enfant-parent,
- Homme-femme ou femme-femme,
- Patient-psychothérapeute.

Ce mode d'approche par les jeunes, placés eux-mêmes dans les conditions d'observateurs privilégiés, nous a paru original par rapport à l'ensemble des études déjà réalisées dans le domaine et intéressant à divers points de vue.

Quelques interviews rapides avaient montré qu'il était difficile d'impliquer des jeunes gens dans une expérience de sécurité routière concernant la banale conduite quotidienne, sans leur donner un rôle de responsable et sans leur permettre de prendre du recul par rapport à leur propre expérience et à celle des autres conducteurs. Placés en position d'observateurs privilégiés, ils devenaient du même coup solidaires de l'expérience dans son ensemble, ils avaient l'impression d'influencer son déroulement et, de plus, ce statut pouvait leur permettre d'être reconnus comme conducteurs adultes en particulier vis-à-vis des parents.

Il paraissait évident que cette fonction privilégiée allait en retour influencer sur le recueil même des observations, le vécu de l'expérience que ces jeunes gens allaient avoir, et aussi leur évolution comme accélérateur des processus ou comme système compensatoire. Nous avons accepté les limites de ce mode d'approche et nous en tiendrons compte dans l'exposé des faits.

Nous nous proposons en débutant cette étude, trois types d'objectifs.

1. Nous voulions révéler les lacunes les plus criantes de la formation actuelle des conducteurs et essayer d'établir une courbe de post-apprentissage.

On pouvait penser, en effet, à la suite des études rassemblées par le groupe de travail O.C.D.E. sur les jeunes conducteurs, que le pourcentage très élevé d'accidents dans lesquels ces jeunes étaient impliqués était en partie dû à une formation insuffisante, ou à une adaptation inadéquate de l'apprentissage à la tâche réelle de conduite. Les conclusions que L.G. Goldstein

présentaient en 1971 à un symposium sur les jeunes conducteurs allaient dans le sens d'un approfondissement des connaissances de ces jeunes et d'une période de contrôle qui s'étendrait au-delà de l'examen du permis de conduire. Inconscients ou mal formés ?

Nous souhaitons que les résultats de cette étude apportent quelques éléments de réponses à cette question puisque dans ce domaine le bon sens ne suffit plus.

2. D'autres auteurs, Pelz et Schuman, entre autres, ont mis en évidence l'importance de *facteurs psychosociaux* et la *liaison entre problèmes affectifs et prise de risque*. Nous espérons au cours de cette étude nous donner l'occasion de vérifier ces hypothèses et de pouvoir mieux cerner la notion de prise de risque chez les jeunes conducteurs et mieux connaître leurs motivations à la sécurité.

Un échantillon même réduit de jeunes conducteurs français réagit-il sous le coup d'une émotion, ou après boire, comme les jeunes Américains des études citées, en prenant des risques supplémentaires ?

Enfin, la pratique des tests de personnalité et des modes d'approche clinique souvent utilisés et souvent remis en question, nous a amené à faire une tentative complémentaire dans ce sens.

Indiquons simplement que ce mode d'approche non prévu au départ dans cette étude, y a été inclus en fonction de la progression « psychologique » des jeunes sujets, qui n'était pas sans liaison avec notre propre progression tout au long de cette étude. Nous avons pris conscience alors que les tests pouvaient fournir des renseignements standardisés pour certains et surtout rétablir une distance psychologique entre l'observateur et le sujet pour éviter que l'entretien ne devienne réellement psychothérapeutique, ce qui n'était pas le sujet de cette étude (*).

3. Notre troisième objectif découlait en toute logique opérationnelle des deux précédents : *il s'agissait de préciser les attentes et d'essayer de définir les besoins de divers types d'assistance de cette population.*

Quels conseils pédagogiques, psychologiques et sociaux peut-on apporter pour agir efficacement sur des habitudes et des attitudes en train de se forger ? Sous quelle forme présenter ces conseils et dans quel contexte les formuler ou les mettre en action, pour avoir une chance raisonnable d'impact au niveau de la sécurité routière ?

Si cette étude longitudinale pouvait apporter quelques réponses simples aux questions soulevées par les trois types d'objectifs qu'elle se propose d'atteindre, elle mériterait alors de venir grossir le lot des recherches

déjà entreprises et pourrait ainsi contribuer à la définition d'une politique réelle de sécurité des jeunes conducteurs.

L'objectif principal restant celui de l'assistance pour une action sur les habitudes et sur les attitudes, nous nous efforcerons d'en définir sa forme et ses modalités.

B. — METHODOLOGIE.

Nous avons adopté les principes de base de l'analyse longitudinale :

- choix d'un échantillon,
- suivi régulier de cet échantillon pendant 14 mois,
- recueil du maximum d'observations en fonction des objectifs.

I. — CONSTITUTION DE L'ECHANTILLON.

Elle s'est faite en deux étapes :

Première étape : Par l'intermédiaire de trois auto-écoles de la région de Montlhéry. Nous avons obtenu une liste de trente personnes qui venaient de réussir leur examen du permis de conduire depuis moins de quinze jours. Par lettre, nous avons expliqué le but de notre travail et avons fait appel à leur collaboration pour au moins un an. Nous avons reçu deux réponses positives : une seule personne, d'ailleurs, a réellement participé à l'expérience. Parmi les trois autres réponses négatives qui nous sont parvenues, les arguments les plus souvent avancés étaient la surcharge de l'emploi du temps, le faible kilométrage qu'on se proposait de parcourir et des problèmes financiers.

Nous verrons par la suite que ces prétextes cachaient d'autres causes plus profondes comme la peur d'être jugé, l'angoisse de conduire, les tabous et les attitudes magiques qui s'attachent au véhicule.

Deuxième étape : Devant l'échec manifeste de ce type de recrutement, nous avons pensé qu'un contact personnel sur les lieux mêmes de l'examen serait préférable. Nous avons pu ainsi motiver sept jeunes nouveaux promus en faisant valoir leur position d'observateur privilégié et les possibilités d'un défraiement mensuel.

Notons que les résistances à la collaboration ont été les plus fortes pour une classe d'âge de 35 à 60 ans, et dans cette classe d'âge plus fortes encore pour les femmes que pour les hommes.

En définitive, notre échantillon est constitué comme suit :

1. *Fabien* : 19 ans, élève de terminale technique (amené ensuite par José).
2. *François* : 18 ans, étudiant en première année de médecine.

(*) Cette approche par les tests de personnalité étant tout à fait marginale, nous ne l'exposerons pas ici.

3. *Frank* : 19 ans, élève de terminale classique (amené ensuite par Thierry).
4. *José* : 20 ans, élève de terminale technique.
5. *Marie-Christine* : 20 ans, étudiante dans une école de secrétariat.
6. *Patrick* : 19 ans, étudiant en mathématique supérieure.
7. *Paule* : 20 ans, aide-comptable.
8. *Pierre* : 18 ans, technicien, employé comme O.P. en attendant le départ au service militaire.
9. *Robert* : 19 ans, élève de terminale classique.
10. *Thierry* : 19 ans, élève de terminale classique.

Par la suite, les chiffres mis entre parenthèses feront référence à cette liste alphabétique des sujets dont nous voulons parler, ex. : (5), (7)...

Cet échantillon est homogène seulement pour les variables âge et niveau culturel. Il est regrettable qu'il ne soit pas mieux équilibré pour la variable sexe : d'autant plus regrettable que les deux jeunes filles ont cessé l'expérience au bout de neuf mois alléguant l'une, des fiançailles, et l'autre une impossibilité d'obtenir la voiture des parents.

Leur départ fut en réalité une fuite : elles ont l'une et l'autre, sans se connaître, « oublié » de venir au rendez-vous pris pour le mois suivant ; nos relances téléphoniques et postales sont restées sans écho. Elles avaient été visiblement ennuyées et émues à la fois lors de la passation d'un test d'associations de mots et du test des cubes de Kohs. Elles appréhendaient toutes les deux les autres tests annoncés, et gardaient une réserve proche de la méfiance à propos de leurs « ennuis » ou « problèmes personnels ».

Nous savons donc que l'échantillon ainsi constitué est non seulement limité, mais aussi biaisé ; pour cette raison, il nous sera difficile de généraliser les résultats obtenus.

Nous pouvons donc partir du postulat suivant : les grandes catégories de problèmes que nous allons exposer sont celles de jeunes garçons conducteurs débutants et il est impossible de les imputer à tous les conducteurs débutants quels que soient leur âge et leur sexe.

II. — TECHNIQUE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS.

Nous avons essayé de varier au maximum de nos possibilités les techniques de recueil des observations des faits de conduite.

1. — Observations écrites du conducteurs.

Cette première technique découlait du choix que nous avons fait d'utiliser nos sujets comme observateurs

privilegiés. Ils devaient eux-mêmes relever toutes les observations concernant leur vie de jeune conducteur. Pour éviter les imprécisions et les oublis nous avons imposé, dès le départ, la tenue au jour le jour d'un carnet de bord ; cette mesure autoritaire a été bien acceptée bien qu'ayant posée au début des problèmes d'organisation et de rédaction. Après un premier essai pendant quinze jours à trois semaines, nous avons revu chaque jeune et demandé, complété ou corrigé le contenu des notes ou leur présentation. Un mois après, les cahiers de bord étaient tenus de façon satisfaisante. Deux techniques ont été utilisées par les jeunes : ils notaient juste après la sortie en voiture les renseignements objectifs et leurs impressions, ou bien ils rédigeaient leurs notes une fois par semaine. Les deux formules ont été utilisées par chacun à des moments différents ; il semble que pendant les deux ou trois premiers mois la première formule a été le plus souvent utilisée ; c'est celle que nous avons conseillée ; au fur et à mesure et en particulier pendant les vacances ce sont les notes *a posteriori* qui ont obtenu le plus de faveur ; mais si un incident vécu comme important se produisait au cours d'une sortie, les notes étaient prises immédiatement comme si le fait d'écrire supprimait ou diminuait l'angoisse et la culpabilité qui étaient apparues.

On pourra peut-être tenir compte de ce fait quand nous aborderons le domaine de l'assistance et des conseils.

C'est sur le rythme d'une fois par mois que nous avons, avec le jeune conducteur, un entretien dont la durée variait entre une heure et quatre heures. Nous avons eu en moyenne neuf entretiens avec chacun des jeunes garçons et cinq seulement avec chacune des jeunes filles.

L'expérience s'est déroulée sur quatorze mois, mais nous avons évité les rendez-vous pendant les périodes de vacances scolaires. Les jeunes conducteurs devaient donc tenir à jour un cahier de leurs sorties en voiture en notant à chaque fois : le jour, l'heure, le temps qu'il faisait, le kilométrage parcouru, le type de routes empruntées, les boissons absorbées, le nombre de passagers transportés et leur identité et si les ceintures de sécurité étaient ou non attachées. Figurent aussi dans ces notes, des informations moins codifiables concernant : l'ambiance dans la voiture, l'humeur du conducteur, ses soucis et ses espoirs du moment, les erreurs commises, les incidents, les presque accidents, les accidents, les pannes, les impressions sur les autres, etc.

A chaque entretien nous commentions ces notes avec le jeune, et nous demandions des compléments d'information si besoin était. Ces journaux de bord ont eu très rapidement des résonances intimes et sont devenus très vite le lieu de décharges affectives fortes dont le jeune éprouvait encore le besoin de parler même un mois après.

2. — Epreuve de conduite personnelle.

En dehors du fait que ces notes déculpabilisaient et canalisait l'angoisse, il faut ajouter qu'elles permettaient une prise de conscience et comme une vision en miroir des erreurs, des peurs, des progrès des jeunes. Tous leur ont reconnu ce rôle. Ils ont d'emblée reconnu

aussi la fragilité de ces témoignages, surtout, quand après un certain nombre de kilomètres, ils se sont sentis plus libres et moins impliqués dans l'acte de conduite. Pour essayer de pallier les limites de cette méthode nous avons mis au point une méthode d'observation directe.

C'est ainsi que nous avons, à deux reprises, fait conduire les jeunes conducteurs sur des voitures qu'ils ne connaissaient pas et sur un parcours type également inconnu d'eux. Ce circuit de 45 kilomètres comprenait des situations de conduite aussi variées que possible, en ville, sur route (départementales et nationales) et sur autoroute. Nous notions à chaque fois comment les rétroviseurs étaient utilisés, si la coordination pied-main était bonne, comment le conducteur tenait son volant, comment il dépassait ou freinait et comment il tenait compte de la signalisation. Nous avons levé la limitation imposée par le disque 90 ; la seule consigne était de conduire comme il le faisait d'habitude. Au cours de la première épreuve de conduite personnelle, le conducteur devait se diriger à l'aide d'une carte routière. Nous donnions simplement une liste de cinq villes ou villages sur le circuit et nous notions les erreurs de parcours. La deuxième expérience de conduite personnelle a eu lieu environ cinq mois après sur le même parcours. Pendant les dix premiers kilomètres nous procédions alors à un test de surcharge mentale : nous demandions de multiplier par deux, des chiffres choisis au hasard que nous énoncions toutes les cinq secondes, et de donner le résultat à haute voix. Au cours de cette seconde expérience, nous notions les mêmes variables que la première fois.

Ce type de méthode d'observation directe a déjà été utilisé au cours de plusieurs recherches à l'O.N.S.E.R. Nous en connaissons les difficultés d'utilisation et donc les limites. Malgré ses défauts, cette méthode reste privilégiée dans le domaine de la recherche en sécurité routière et nous l'avons maniée avec les précautions d'usage.

3. — Test de connaissance du « code de la route ».

Là encore, la méthodologie est sujette à critique et nous connaissons les qualités des tests de connaissances et les défauts inhérents à ces qualités. Ce test choisi avait été mis à l'épreuve au cours d'une expérience précédente à l'O.N.S.E.R. et nous savons qu'il est un prédicteur correct de réussite à l'examen audio-visuel du permis et un outil de contrôle valable. Il nous a simplement permis de mesurer la persistance ou la dégradation des connaissances de nos sujets après quelques mois de conduite.

Ce test papier-crayon est composé de 110 questions à choix multiple où alternent des questions posées sur photographies en noir et blanc représentant des situations de conduite, et des questions dont la visualisation est plus difficile, sur les effets de l'alcool, l'utilité de la ceinture de sécurité, les effets de la vitesse, etc.

4. — Test d'acuité visuelle.

Nous l'avons fait à l'aide de l'échelle de Monoyer. Cette donnée supplémentaire a été recueillie à la suite de certains commentaires écrits sur la « mauvaise vision » de quelques-uns des sujets afin d'aider à l'interprétation de certains comportements.

C. — RESULTATS.

I. — EVOLUTION DU NIVEAU DE RESOLUTION DES PROBLEMES EFFECTIFS RENCONTRES PAR LES JEUNES CONDUCTEURS.

1. — La réussite à l'examen du permis de conduire.

Elle est donnée, pour chaque jeune, dans le tableau suivant, avec le nombre d'heures d'apprentissage jugées nécessaires par les moniteurs d'auto-écoles. Une grande dispersion du temps caractérise l'apprentissage du code et de la conduite.

TABLEAU 1 : En auto-écoles.

Sujets	Nombre de cours de code	Nombre d'heures de conduite	Réussite au permis		Voiture	
			Code	Conduite	Apprend sur	Conduit
1	5	8 h 30	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 8	Dauphine 1962 Alfa-Roméo R 8 (1966)
2	3	13 h	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 4	2 CV (1962) R 4 (1964)
3	4	2 h 30	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 8	VW
4	8	6 h	1 ^{re} fois (se présente au permis moto)	1 ^{re} fois	Moto 350 Honda	Moto Honda 750
5	10	24 h	1 ^{re} fois	3 ^e fois	Simca 1000	Simca 1500
6	8	8 h 30	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 10	404
7	16	27 h	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 8	Simca Aronde (1958)
8	0	8 h 30	1 ^{re} fois (a déjà le permis moto)	1 ^{re} fois	Simca 1000	Dauphine 1963
9	5	16 h	1 ^{re} fois	3 ^e fois	R 8	R 6
10	4	2 h 30	1 ^{re} fois	1 ^{re} fois	R 8	DS - R 12

Tous les élèves ont réussi à la première passation de l'examen audio-visuel ; la réussite à l'épreuve de conduite fut aussi brillante pour huit jeunes ; par contre, les sujets (5) et (9) ont dû passer trois fois cet examen sans avoir parfaitement compris la cause de leurs échecs successifs.

Notons maintenant que nos dix sujets ont eu un seul moniteur pendant toute la durée de leur apprentissage

en auto-école et qu'ils n'ont conduit qu'un seul type de voiture toujours différent de celui qui était à leur disposition ensuite. Des problèmes importants de transfert apparaîtront de ce fait.

Les jeunes (3) et (10) avaient déjà bénéficié d'un apprentissage expérimental de la conduite dans le cadre même de l'O.N.S.E.R., ce qui explique la rapidité de leur apprentissage en auto-école.

La durée globale de l'apprentissage en auto-école n'a pas été clairement spécifiée. Toutefois, chaque sujet s'est efforcé de la rendre minimale au sens de la théorie des jeux, c'est-à-dire en calculant en même temps la meilleure chance de réussite à l'examen.

Les deux motivations essentielles sont :

- a) Dépenser le minimum d'argent ;
- b) Obtenir le permis de conduire le plus vite possible.

Jusqu'à ce qu'ils soient convoqués pour l'examen du permis, tous les jeunes ont déclaré suivre régulièrement les cours de l'auto-école en moyenne à raison d'une heure par semaine pour l'apprentissage de la conduite. La fréquentation des « cours de code » est beaucoup plus variable : dans les deux semaines qui précèdent l'examen audio-visuel, les élèves assistent à deux ou trois séances qui sont du type bachotage.

Les deux jeunes de notre échantillon qui ont été reçus au permis pratique la troisième fois ont déclaré se lasser de la conduite et suivre irrégulièrement les cours.

Dans les deux semaines précédant l'examen, ils intensifiaient leurs efforts et demandaient à leur moniteur des séances de « rattrapage ».

Dans l'ensemble, cet apprentissage reste en mémoire comme un « bon souvenir ». Les détails sont rapidement oblitérés et les jeunes n'ont plus envie de parler de « ce passé ».

2. — La voiture et le kilométrage parcouru.

Les différents véhicules dont la marque est indiquée dans le tableau 1 appartiennent aux parents, soit à la mère seule, dans ce cas, c'est une seconde voiture pour la famille, soit au jeune lui-même. Dans ce dernier cas, l'état mécanique du véhicule peut être qualifié de dangereux, et finit par créer chez le conducteur une obsession de la panne et une angoisse permanente en conduite (1) (2) (7) (8).

Le tableau suivant résume les caractéristiques d'appartenance du véhicule et indique la progression kilométrique de chaque jeune conducteur pendant quatorze mois.

TABLEAU 2

Sujets	Les voitures appartiennent	Kilométrage parcouru :						
		au bout de 2 mois de permis	4 mois	6 mois	8 mois	10 mois	12 mois	14 mois
1	- aux parents - au jeune	500	1 000	2 000	3 000	3 800	4 500	6 000
2	- à la mère	600	1 200	1 900	2 000	2 000	2 100	2 100
3	- à la mère	372	730	1 700	1 850	1 850	2 000	2 000
4	- moto lui appartient - puis voiture à lui	2 000	3 000	3 500	6 700 100	7 500 500	8 200 900	10 000 1 000
5	- aux parents	300	960	1 100	Abandonne l'expérience			
6	- en copropriété avec un copain - aux parents	0	100	500	1 400	2 500	3 000	3 500
					(avec voiture des parents)			
7	- au jeune	500	1 000	2 000	6 000	10 000	Abandonne l'expérience	
8	- voiture en copropriété avec frère aîné - puis à lui	300	2 500	3 500	5 600	6 700	7 500	8 000
				(avec sa voiture personnelle)				
9	- aux parents	300	1 000	1 150	1 600	1 700	1 850	
10	- aux parents	1 000	2 500	4 000	4 000	4 500	6 000	

Fin légale
de la limitation
à 90

TABLEAU 3

	Permis obtenu depuis :						
	2 mois	4 mois	6 mois	8 mois	10 mois	12 mois	14 mois
Kilométrage moyen effectué	580 km	1 400 km	2 150 km	3 500 km	4 500 km	4 500 km	5 300 km
Nombre de jeunes conducteurs concernés	10	10	10	10	9	8	6

Quelques mots sur les usages du véhicule pendant ce kilométrage. On peut catégoriser les sorties comme suit :

— **Sorties familiales :**

Il y a dans la voiture au moins un membre de la famille, quels que soient l'âge et le lien de parenté. Les buts de ces sorties peuvent être : la promenade, les visites à la famille, les courses dans les centres commerciaux des environs, ou à Paris, ou dans les boutiques de quartier.

Environ les trois quarts du kilométrage parcouru sont consacrés à ce type de sorties, *si le véhicule n'appartient pas au jeune* ; si le véhicule est la propriété du jeune, ce type de sortie est négligeable.

— **Trajets de travail :**

Quatre sujets sont concernés : (7) et (8) font quotidiennement le trajet de leur domicile à leur lieu de travail. (1) et (4) utilisent leurs véhicules tous les jours pour aller au lycée.

Dans ce cas, les jeunes sont seuls ou transportent régulièrement ou non des camarades de travail ou de classe.

Ces jeunes-là sont propriétaires de leur véhicule et la moitié de leurs trajets sont de ce type.

— **Sorties entre copains :**

Le quart du kilométrage environ y est consacré si la voiture appartient aux parents et la moitié si la voiture appartient au jeune. Ces sorties se font le soir et les week-ends, parfois les jours de congés scolaires et peuvent passer inaperçues des parents. C'est naturellement pour ce type d'utilisation de la voiture que les parents sont le plus réticents, uniquement d'ailleurs si le véhicule leur appartient.

Etant donné la faiblesse quantitative de notre échantillon et ses biais, aucun test statistique ne paraît applicable. Nous nous bornerons donc à ordonner, à chaque fois que c'est possible, les données fournies par l'analyse de contenu du matériel et à commenter et discuter les résultats en fonction de nos objectifs.

On peut remarquer dès maintenant que le jeune conducteur n'est pas libre d'utiliser à sa guise un véhicule qui, dans la plupart des cas ne lui appartient pas. Cet obstacle semble majeur et peut expliquer le faible kilométrage moyen parcouru en un an : 4 500 kilomètres environ.

Quand le véhicule appartient au jeune conducteur, le kilométrage moyen est presque multiplié par deux.

Nous avons également retrouvé chez tous nos sujets une tendance à exagérer le chiffre des kilomètres au-delà de 1 000 km ; leur surprise était grande quand nous additionnions avec eux leurs parcours d'un mois. Dans certains cas, le chiffre intuitif avancé était simplement multiplié par dix, et en toute bonne foi semble-t-il.

Après quelques mois de cet exercice, le chiffre intuitif est devenu très proche du chiffre réel. Ce phénomène, comme nous l'avons dit, n'apparaît qu'après 1 000 km, c'est-à-dire en moyenne quatre mois après le permis. Il est peut-être possible de poser l'hypothèse d'une liaison entre cette distension et certains aspects financiers. Quand les jeunes ont leur propre voiture qu'ils entretiennent de leurs deniers, ou quand ils paient l'essence qu'ils consomment pour leurs sorties personnelles, ils ont dès le début une notion juste de leur kilométrage. Ce fut le cas pour le (3) qui payait l'essence à sa mère, et pour les (7) et (8) qui devaient établir leur budget mensuel en fonction de leur salaire. Ce fut aussi le cas du (4) qui travaillait comme mécanicien dans le garage de son frère dès qu'il avait des loisirs ; c'est avec des économies, accumulées depuis l'âge de treize ans qu'il s'est offert à dix-huit ans le permis moto, la moto et l'équipement adéquat*.

En conclusion de ce paragraphe, nous rappellerons donc :

- a) Que les jeunes conducteurs de notre échantillon parcourent en moyenne **500 km pendant les deux mois qui suivent l'acquisition de leur permis**, ce qui est très peu.
- b) Que le kilométrage moyen en un an est d'environ **4 500 km**.
- c) Que les jeunes font un kilométrage annuel double (entre 7 000 et 10 000 km) quand le véhicule leur appartient.
- d) Que les voitures appartiennent le plus souvent aux parents.
- e) Que le kilométrage est connu avec objectivité réelle quand le jeune est financièrement responsable du véhicule et que ce kilométrage est démesurément enflé quand ce sont les parents qui assurent le total du financement.

(*) Par curiosité, nous avons fait avec lui le total de la somme investie en un an par ce jeune de milieu modeste, orphelin de père, pour satisfaire son « désir de la moto ».

Moto Honda 750 neuve (avec réduction)	10 000 F
Coût du permis	350 F
Équipement vestimentaire	800 F
Équipement supplémentaire de la moto	600 F
Assurance	1 800 F
Pièces changées	1 000 F
Carburant	900 F
Huile (6 vidanges)	100 F
TOTAL	15 500 F

Cette somme correspond certainement à une dépense minimale pendant douze mois, au bout desquels il a rendu la moto inutilisable dans un accident sérieux ; à la fin de notre expérience, il n'allait plus qu'épisodiquement aux cours pour gagner l'argent qui lui permettrait de racheter une autre moto avant les vacances scolaires d'été. Nous n'avons rencontré qu'un seul sujet qui fasse preuve d'une telle obstination passionnelle ; mais lui-même a pu nous citer le cas d'un bon nombre de camarades qui agissaient comme lui.

f) Il semble que le kilométrage moyen effectué au cours de l'apprentissage en auto-école soit de l'ordre de 250 à 300 km pour 25 heures de conduite. Ce chiffre reste relativement constant d'une auto-école à l'autre ; notons que les moniteurs d'auto-écoles interrogés n'ont pas su donner de réponse immédiate.

De cet exposé des faits, il peut être important de faire ressortir les points suivants :

- Posséder ou non un véhicule est une variable à prendre en considération dans une étude sur les jeunes conducteurs.
- La surestimation du kilométrage parcouru semble un facteur original et intéressant. Nous n'avons pas trouvé dans la bibliographie que nous avons d'indications semblables, ce qui ne veut pas dire que ce fait n'a jamais été mis en lumière ailleurs.

L'hypothèse de la liaison estimation précise du kilométrage, responsabilité financière et, par extension, responsabilité tout court, mériterait peut-être un développement particulier sur un échantillon plus représentatif des jeunes conducteurs.

La variable « responsabilité » n'est peut-être pas la seule en jeu, et une comparaison avec un échantillon de conducteurs expérimentés adultes pourrait sans doute apporter des compléments d'information à ce sujet.

3. — Les cinq cents premiers kilomètres.

Avant de faire un dépouillement plus précis de cette période, nous dirons en quelques lignes sous quelle forme nous ont été remis les carnets de bord. Il s'agit le plus souvent de feuilles volantes manuscrites, souvent difficiles à déchiffrer. Vocabulaire et tournures de phrases sont souvent ceux du langage parlé, les termes familiers, grossiers ou argotiques y abondent. On ne trouve jamais de style télégraphique : les phrases sont toujours complètes et on sent même un souci de précision et un goût de détail.

Souvent aussi, on trouve des schémas ou des petits plans pour assurer une meilleure compréhension au lecteur que nous étions.

Chez le jeune (7) qui avait des problèmes mécaniques particulièrement aigus, on trouve beaucoup de vocabulaire « technique ». Mais il est parfois permis de se demander quelle « image opérative » elle pouvait en avoir. Elle parle par exemple des « cydres en blocs » au lieu des « silent-block ». Elle se demande pourquoi sa « titine ballotte ». Ses comptes rendus avaient à chaque fois une teneur surprenante de naïveté.

Un certain nombre de rapports ont été faits au jour le jour : l'emploi du présent de l'indicatif peut en apporter la preuve. Dans ce cas, les pages écrites sont un exécutoire :

(3) : « Je suis seul, mon moral est à zéro ; il est 10 h du matin, ma sœur vient d'être transportée à l'hôpital..., je vais la rejoindre... »

(2) : « Je m'aperçois que mon attention n'est pas assez éveillée..., je suis démoralisé pour le reste du voyage... »

(8) : « Nous partons mon frère et moi..., il est 3 h 30 du matin, il pleut déjà... »

(6) : « Je me trouve dans une vraie purée de pois. J'ai peur même à 30, 40 km/h ; le sol défile trop vite... »

(4) : « Je roule, je ne peux dire à quoi je pense ; mais je pense que mon plus grand désir est d'aller vite. »

En lisant ces lignes, on peut avoir jusqu'à l'impression qu'elles ont été écrites en conduisant, tellement le narrateur essaie d'impliquer le lecteur.

Les comptes rendus rédigés « a posteriori » se reconnaissent aussi au temps employé :

(1) : « Cette semaine, j'ai fait mon chemin habituel vers l'école, je n'ai rien de particulier à vous raconter. »

(10) : « Il devait être environ 18 h et il y avait des encombrements dans cette sacrée ville de Versailles... »

(9) : « Mon camarade était avec moi, nous allions faire un billard... »

(2) : « J'ai pris quelques virages un peu trop serrés, ce qui les a inquiétés et calmés car ils commençaient à s'engueuler. »

Il est très difficile de donner plus de précision sur ces journaux de bord. Nous avons eu 20 pages remplies au minimum et 100 au maximum : certains sujets éprouvant plus de difficultés que d'autres à mettre leurs observations par écrit ; à chaque entrevue, nous notions assez systématiquement ce qu'ils nous racontaient en complément de leurs notes.

Nous devons ajouter aussi que trois sujets nous ont envoyé des lettres de façon assez régulière entre les entrevues pour nous faire part de certaines impressions, ou de certains oublis concernant l'entrevue précédente, ou donnant des suggestions pour les suivantes : « Je ferai une remarque en ce qui est de la marche de nos entretiens... », « Je n'ai pas repris mes études ; ma mère après une longue discussion a admis », « Je rentre mercredi et je serai présent comme prévu jeudi à 1 h... », « J'espère que vous ne m'en voulez pas trop... », « Je pensais avoir le temps de vous rendre visite dès la fin du concours »...

Le simple fait d'envoyer ces courriers prouve l'attachement de ces jeunes à l'expérience et le désir d'impliquer plus intensément l'observateur. Ce besoin de soutien psychologique est certainement un point important qu'il sera difficile de négliger dans la suite à donner à cette étude.

Nous analyserons maintenant le comportement en conduite pendant les 500 premiers kilomètres, à travers les observations écrites de nos jeunes conducteurs et à travers le relevé de nos propres observations lors de

la première épreuve de conduite personnelle qui s'est située pour neuf sujets sur dix avant qu'ils n'aient parcouru 500 kilomètres.

a) *Synchronisation embrayage - passage des vitesses.*

Les automatismes de passage des vitesses ne sont pas suffisamment intégrés pour résister à un emplacement différent du levier de vitesses ou même à un ralenti du moteur et à une garde à la pédale d'embrayage réglés autrement que sur la voiture d'auto-école.

Les 100 premiers kilomètres sont donc ponctués de grincements au passage des vitesses, d'accélération brusques, d'erreurs dans l'utilisation des rapports de vitesse et de calages du moteur toujours très redoutés. L'utilisation de l'embrayage laisse encore à désirer au bout de deux mois de conduite : nous avons observé que trois jeunes laissent le pied gauche posé en permanence sur la pédale d'embrayage. Deux embrayent trop brutalement ou à des régimes inadéquats. Donc, trois sujets seulement ont acquis en 500 kilomètres un comportement adéquat. Nous reparlerons ultérieurement du rôle de conseil des parents ou amis qui souvent, au cours de ces deux premiers mois, renforcent les mauvaises habitudes mais les corrigent rarement.

Notre conductrice (5) a découvert seule qu'on pouvait redémarrer en « seconde » sans caler et « sans être obligé de repasser en première si on ne s'arrête pas complètement ! ».

b) *L'utilisation du clignotant.*

Elle est erronée si la position du clignotant est inversée par rapport à la voiture d'auto-école. Trois sujets (1), (5), (6) sur dix commettaient encore des erreurs après deux mois d'utilisation. Trois autres sujets (2)-(9)-(3) avaient encore besoin d'un temps rapide de réflexion en cas de fatigue ou dans des situations complexes.

c) *Utilisation des freins.*

Le freinage aussi pose quelques problèmes aux jeunes conducteurs : nos sujets indiquent tous qu'ils freinent très souvent pendant cette première période, ce qui leur vaut des coups de klaxon et des appels lumineux de la part des autres conducteurs.

Tous les sujets reconnaissent volontiers que c'est la lenteur de leurs décisions et leur difficulté à entreprendre des manœuvres, même si la décision en est prise qui les fait freiner. Le temps de latence important entre décision et passage à l'action fait que la situation de conduite évolue, implique une nouvelle prise de décision et impose un coup de frein pour se donner un nouveau temps de réflexion.

Nous avons fréquemment observé ce phénomène sur le parcours imposé, en particulier aux intersections où la règle de priorité à droite s'applique au panneau stop et à la balise de priorité.

Ce décalage entre prise de décision et action gêne les jeunes conducteurs eux-mêmes à tel point que certains

(2)-(3)-(5)-(6)-(7)-(8)-(9) préfèrent « se laisser conduire comme un wagon sur un rail », en renonçant au maximum à faire des manœuvres.

Les démarrages en côte restent un souci majeur pour certains conducteurs qui n'hésitent pas à faire des détours importants pour éviter un feu de carrefour en côte par exemple ou une intersection non prioritaire en côte. Après deux mois de conduite, seul (10) sait démarrer en côte sans utiliser le frein de parking. Le sujet (5) oublie encore souvent de desserrer le frein à main en démarrant et cale.

Les jeunes (8) et (10) utilisent dès le début le frein moteur et font preuve d'une manipulation adéquate à ce niveau lors de l'épreuve de conduite personnelle.

Nos sujets (1)-(7)-(8) se sont rendu compte que sur route mouillée leur voiture « n'obéissait plus » au freinage. Ils n'avaient jamais eu cette impression en auto-école : la peur qui en est résultée a fortement ébranlé la confiance qu'ils accordaient tous les trois à leur voiture, malgré les dix ou treize ans d'ancienneté de celle-ci.

Cette découverte qu'il existe des situations de conduite que les jeunes n'ont jamais rencontrées en auto-école et dont les moniteurs n'ont même jamais parlé est certainement importante dans l'expérience du conducteur débutant. Cette lacune de l'apprentissage devrait être prise en considération si cette étude a une suite opérationnelle.

Ces situations inattendues provoquent une forte angoisse que des réactions comportementales inadéquates ne peuvent que renforcer.

d) *Position du volant.*

Dans les cahiers de bord, nos sujets ont souvent abordé ce problème par le biais de ses conséquences les plus directes : « courbatures, crampes, fatigue, mal au dos, mal aux yeux ». Dans l'ensemble, la position de conduite provoque plutôt une crispation qu'une décontraction au moins pendant les deux ou trois premiers mois de conduite. Il est probable que ces malaises sont dus autant à la position du corps qu'à l'angoisse de conduire, puisque quand plus tard la peur au volant disparaît, le conducteur avoue se sentir à l'aise et détendu.

L'observation directe pendant le parcours imposé nous a permis de noter que sept conducteurs débutants ne prenaient pas le temps de faire les réglages nécessaires à un confort et à une sécurité minimums avant de conduire une voiture qu'ils ne connaissaient pas.

Il est difficile de dire si les trois jeunes (4)-(8) et (10) qui ont reculé le siège à fond et réglé les rétroviseurs l'ont fait par habitude, ou parce que la taille de leurs jambes ne leur permettait absolument pas de s'asseoir.

Ces trois mêmes sujets ont bouclé d'emblé la ceinture de sécurité. Les autres ne se sont attachés que sur nos conseils. Les réticences à propos de la ceinture de sécurité ne sont tombées complètement qu'après

avoir vu un film d'essais de chocs prêté par le laboratoire des chocs de l'ONSER à Lyon. Lorsque leurs voitures étaient équipées de ceintures, nos sujets disaient l'attacher ensuite tout en étant gênés pour effectuer certaines manœuvres.

Notre sujet (5) avait reçu de son père l'ordre de ne pas attacher la ceinture « parce que c'est trop dangereux » : elle enfreignait l'ordre les rares fois où elle avait la permission de conduire seule.

Nous avons noté aussi chez tous nos jeunes conducteurs un besoin « de voir le bout de l'aile avant droite », ce qui provoquait sur certains types de voiture des contractures du dos et de la nuque. Appuyer le dos contre le siège et utiliser d'autres repères visuels que le devant de la voiture a demandé à tous un effort réel, des qualités d'autocritique et une expérience de conduite d'environ 500 kilomètres.

La position des mains sur le volant, en particulier en virage, était inadéquate chez tous nos débutants ; nous avons jugé bon de faire avec chacun d'eux une série d'exercices de prise de virage sur piste pour aboutir à une tenue de route et à une technique en virage plus sûres. Ces exercices ont obtenu un grand succès ; la motivation à se perfectionner et à acquérir une maîtrise de soi-même était très forte et tous les jeunes ont tenu compte de ce post-apprentissage aussi rapide fût-il.

Les interventions correctrices que nous avons faites tout au long de cette étude qui se voulait une analyse descriptive se justifient à deux points de vue, même si elles sont éminemment critiquables et si elles ont orienté et accéléré le post-apprentissage.

— Du point de vue du « spécialiste en sécurité routière », il était impossible de laisser persister plus longtemps des habitudes que l'on savait en contradiction avec les règles les plus fondamentales de la sécurité.

— Du point de vue du chercheur expérimentaliste, il était tentant d'intervenir et de voir comment ces corrections étaient acceptées des sujets, combien de temps elles persistaient, et quels changements réels de comportement elles provoquaient. Comme nous nous proposons dans nos objectifs d'étudier les problèmes de post-apprentissage, il nous a semblé que ces interventions n'étaient pas dénuées d'intérêt.

e) *Utilisation des rétroviseurs et problème des dépassements.*

Nous abordons là un des problèmes majeurs du post-apprentissage : les cinq cents premiers kilomètres, en moyenne, s'effectuent comme « dans un tunnel ». Le débutant est complètement coupé du monde environnant au moins vers l'arrière et sur les côtés. Il est enfermé dans son habitacle et la première communication avec les autres conducteurs s'établit le plus souvent à cause d'un « presque accident ». Ou plutôt le presque accident est l'occasion de la redécouverte des rétroviseurs. Nous avons pris le « presque accident » au sens classique qu'il a dans les recherches en sécurité routière. C'est-à-dire que nous entendons sous ce terme un incident critique ou une situation critique de

conduite qui, s'il n'est pas corrigé rapidement par le ou les conducteurs impliqués peut aboutir à l'accident. M. Monsieur (cf. 17) a tenté une classification des conducteurs en fonction de « leur aptitude à faire face à des situations critiques », et en fonction de la « fréquence avec laquelle un sujet provoque des situations critiques ou accepte d'y être impliqué » ; ces deux facteurs ne sont d'ailleurs pas toujours indépendants. Il semble que pour les jeunes conducteurs, la situation critique avec ces deux facteurs est aussi à prendre en compte, mais avec un statut inverse :

- la situation critique semble entraîner des comportements de mieux en mieux adaptés et être génératrice de l'habileté ;
- la situation critique est mal acceptée ou vécue avec angoisse et jamais consciemment ou volontairement provoquée pendant les 500 premiers kilomètres.

La fréquence avec laquelle les jeunes conducteurs la provoquent ne semble pas liée à leurs motivations pendant cette période, mais plutôt à leur immaturité de conducteur et aux lacunes de leur formation.

Il apparaît donc que le presque accident a un rôle privilégié dans le post-apprentissage solitaire. Mais c'est une solution peu économique : perte de temps, angoisse et culpabilité, forte dépense d'énergie pour un résultat plus ou moins adéquat.

La création d'habiletés par ce biais devrait disparaître d'un véritable post-apprentissage dirigé et contrôlé.

Tout au long de l'apprentissage en auto-école, on insiste, semble-t-il, sur l'importance des informations à prendre vers l'arrière ; de plus, à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, l'utilisation des rétroviseurs semble aussi être un critère de jugement important pour les inspecteurs. Alors pourquoi, dès qu'il se retrouve seul responsable de son véhicule, le débutant oublie-t-il complètement l'existence des rétroviseurs ?

On peut essayer de répondre à cette question en émettant plusieurs hypothèses qui restent à valider :

- Tout au long de l'apprentissage, c'est le moniteur qui anticipe, c'est lui qui possède les stratégies prévisionnelles qu'il transmet rarement à l'élève, ou alors à des moments inopportuns (charge mentale trop importante, par exemple).
- L'élève sait que le moniteur interviendra avant même que la situation ne devienne vraiment critique ; il est là d'abord pour éviter les incidents et l'élève lui fait entièrement confiance. Sa seule présence est un gage de sécurité.
- Pendant cette période d'apprentissage, l'élève apprend à regarder le rétroviseur et non à voir ce qui se passe vers l'arrière, et encore moins à tenir compte des informations perçues pour les intégrer dans une stratégie.

— Enfin, de par notre morphologie, nous ignorons ce qui se passe dans notre dos et notre qualité de piéton ne nous impose pas ce souci supplémentaire. Ce comportement de prise d'information n'a donc rien d'un stéréotype et il faut un renforcement sérieux pour l'intégrer en situation de conduite.

Tous les conducteurs de notre échantillon ont rencontré les mêmes difficultés et nous avons pu observer au cours de l'épreuve de conduite sur le circuit imposé que le nombre de coups d'œil aux rétroviseurs a varié entre zéro pour le (5)-(9)-(3) et neuf pour le (4) sur un circuit de 45 kilomètres, soit pendant une heure de conduite. Il faut noter que les jeunes (4) et (8) qui ont regardé les rétroviseurs intérieur ou extérieur respectivement neuf fois et sept fois ont une grande habitude de la conduite motocycliste. Cette prise d'information vers l'arrière a eu lieu à chaque fois avant que le jeune n'entreprenne un dépassement.

Les autres jeunes utilisaient surtout le rétroviseur intérieur et dans deux circonstances :

- soit avant d'entreprendre certains dépassements ; il ne nous a pas été possible alors de comprendre quel type de situation influençait ce comportement : il semble pourtant que le dépassement des camions favorise la prise d'information vers l'arrière ; le dépassement des deux roues qui se fait chez tous les débutants avec un déport important sur la gauche n'implique aucune consultation vers l'arrière ;
- soit juste après avoir été surpris par un autre conducteur qui les dépassait et qu'ils n'avaient pas vu.

Ce comportement parfaitement inadéquat compensait souvent la frayeur qu'ils avaient eue, et s'accompagnait de jurons ou de paroles agressives.

La conductrice (5) a noté s'être servi du rétroviseur extérieur pour la première fois après un mois et demi de conduite (soit, au bout de 250 kilomètres).

C'est elle encore qui, après 500 kilomètres avait des hésitations pour juger la position des autres véhicules dans les rétroviseurs et comprendre leurs manœuvres.

Le conducteur (9) se rend compte qu'il utilise peu les rétroviseurs et pense que « c'est parce qu'il prend confiance en lui » !

Cette utilisation inadéquate des rétroviseurs ou cette non utilisation est un problème sérieux du post-apprentissage. Ce que nous avons observé renvoie non pas à une insuffisance du savoir, mais à une mauvaise intégration des processus du prélèvement et du traitement des informations. On peut penser alors que l'interrogation audio-visuelle même avec la présence du rétroviseur sur la diapositive, a des limites ; un apprentissage et un contrôle spécifiques amélioreraient certainement le comportement de prise et d'intégration de l'information. Les pourcentages de réussite aux diapositives de l'examen audio-visuel concernant ce type de problèmes seraient intéressants à connaître de façon à confirmer ou infirmer ces observations.

Pendant les cinq cents premiers kilomètres de conduite au moins, il semble que la présence d'un adulte, surtout d'un parent, dans la voiture ne favorise ni une prise de décision ni une prise de risque à propos des dépassements. Le conducteur débutant fait alors confiance au passager adulte et se guide sur les conseils que celui-ci ne manque pas de prodiguer en matière de dépassements. Que ces conseils soient perçus comme critiquables ou comme étant des critiques, le jeune modèle sur eux son comportement :

« C'est mon père qui prenait la décision de doubler les camions » (5). « Garde-toi à droite et dépasse moins vite, me dit ma mère » (2) ; « Ma mère me fait des remontrances quand je dépasse trop vite » (1) ; « Mon père me dit de ne pas doubler le camion avant la sortie de l'autoroute » (6) ; « J'ai peur de dépasser les véhicules lents et les cyclistes, je demande à mon frère si ça passe » (8) ; « J'étais énervé par les critiques de ma mère et quand j'ai doublé, elle a mis la main en avant du pare-brise » (10) ; « Ma mère s'est mise à hurler quand j'ai commencé à dépasser, je me suis vite rabattu, mais j'étais très énervé » (3) ; « Au début, c'est ma mère qui me guidait quand j'avais peur de dépasser » (7).

Tous ces commentaires relevés sur les carnets de bord démontrent pour le moins un état de malaise. Quand le jeune conducteur est seul en voiture il évite de se placer en situation de dépassement, et les jeunes (1)-(2)-(5)-(7) ont noté à plusieurs reprises avoir fait des kilomètres supplémentaires pour éviter des routes sur lesquelles il fallait dépasser des camions et des engins de chantier.

A la question : « Quels sont les véhicules qui vous ennuient le plus à dépasser ? » posée au cours des deux premiers mois de conduite, huit jeunes sur dix répondent les cyclistes, les cyclomoteurs et les camions ; un jeune (9) répond en plus, les « véhicules lents » et « les indécis » ; le (6) répond « tous les autres ».

Après cinq cents kilomètres de conduite en moyenne, les jeunes commencent à se sentir plus à l'aise ; ils sont moins contractés en dépassant ; « J'ai l'impression d'un lent processus », dit le (2) et le (5) entreprend de dépasser les camions « si une caravane, ou une voiture plus large que la mienne le fait devant moi » ; le (9) écrit : « J'ai l'impression que mes gestes s'automatisent et se synchronisent, et je suis plus libre pour dépasser. »

f) Tenue de route et vitesse.

M. Monseur, dans le travail déjà cité, utilisait l'indice de tenue de route comme descriptif de la conduite. Elle a observé que les conducteurs « pratiquant des vitesses élevées ont une tenue de route meilleure que les autres (H significatif à .05) ».

Cet indice semble pertinent pour bien discriminer les sujets « sous le rapport maîtrise du véhicule ».

Ces deux facteurs, tenue de route et vitesse ne semblent pas non plus indépendants chez les conducteurs débutants bien qu'aucun test statistique ne nous permette de le confirmer.

Pendant les deux premiers mois de conduite, un excès de prudence caractérise nos jeunes débutants : leur vitesse en agglomération est inférieure à 60 km/h et leur tenue de route à peu près satisfaisante mais rigide. On est frappé par leur application à tenir la droite et parfois effrayé par la faible distance latérale qu'ils laissent entre leur voiture et le trottoir, ou les voitures en stationnement. Les flancs des pneus touchent souvent le trottoir au cours des virages à droite. L'observateur assis comme passager réprime souvent des tendances à attraper le volant pour faire des corrections de trajectoire.

La tenue de route peut être aussi qualifiée de rigide : aucun trou de la chaussée, aucune flaque d'eau ne sont évités : la voiture est maintenue comme sur des rails et l'évitement de l'obstacle imprévu n'est pas programmé.

Sur route, le comportement diffère peu : la tenue de route présente le même caractère de rigidité, mais la distance laissée entre la voiture et le bord droit de la chaussée est nettement trop importante pour cinq conducteurs sur dix. La moitié des débutants de notre échantillon se guide sur la signalisation horizontale (bande continue ou discontinue centrale).

En l'absence de ce moyen de guidage sur des routes secondaires ces mêmes jeunes tiennent le milieu de la route sans avoir l'impression de prendre un risque.

Sur autoroute, ils s'installent sur la voie de droite ou sur la voie centrale, celle qui, selon le flot de circulation, permet d'éviter le maximum de manœuvres.

Aucun de nos débutants, au cours du premier parcours où nous étions observateur, n'a été capable de pratiquer des variations de vitesses fréquentes ou de grande amplitude.

Ils conduisaient pourtant pour la première fois sans leur disque « 90 ». Sur autoroute, la vitesse oscillait entre 100 et 110 km/h au compteur. Le (6) s'est laissé entraîner jusqu'à 140 ; quand il s'en est aperçu, il a eu peur et il a ralenti.

Seul, le (4) dit avec une certaine fierté qu'il n'a jamais respecté la limitation à 90 en moto. Nous verrons comment ces facteurs évoluent après 500 km.

Pendant le parcours sur autoroute, nous demandions aux sujets de dire à quelle vitesse ils roulaient, sans regarder le compteur. Les évaluations de la vitesse étaient systématiquement inférieures de 20 à 30 km à la vitesse réelle. Ces données confirment celles de la littérature ; mais pour le conducteur débutant, elles sous-entendent une prise de risque non consciente dont les lacunes de la formation ne peuvent qu'accentuer les dangers.

Il semble que pendant les deux premiers mois de conduite, le disque de limitation de vitesse soit vécu comme une protection, et utilisé un peu comme un

fétiche ; on n'oublie pas de le mettre et on le respecte bien involontairement. Quand le jeune se sent plus à l'aise, il l'oublie alors plus facilement avant une sortie et dépasse délibérément la vitesse limitée excepté quand des forces de police sont en vue. Une fois, le cap des 500 km franchi, le disque « 90 » est vécu comme une marque infâmante, un repère facile et gênant.

Il est intéressant de noter que ce disque prend une valeur affective importante pour tous les parents, qu'ils prêtent ou non leur voiture. La dernière recommandation avant de prendre le volant c'est : « N'oublie pas ton disque. » Il semble à travers les commentaires des jeunes que les parents y voient un signe d'immaturation, de non possibilité d'accorder leur confiance : c'est la marque du non initié et en même temps un moyen officiel pour protéger le jeune contre ses propres excès.

Cette évolution des attitudes envers le disque « 90 » mériterait une confirmation sur un échantillon plus important, et une prise en considération sérieuse au niveau d'un conseil psychologique et social pendant le post-apprentissage.

g) *Activité prévisionnelle.*

Elle est pratiquement inexistante pendant les premières centaines de kilomètres : le débutant fait face au coup par coup. C'est justement pendant ces premiers kilomètres que les stratégies prévisionnelles se créent ; elles sont la conséquence directe des erreurs ayant entraîné soit des incidents, comme nous le disions précédemment, soit simplement peur et malaise. Nos sujets sont très impressionnés au début par la façon de « s'imposer » qu'ont les conducteurs expérimentés : « Ce ne sont pas ces règles là qu'on nous enseigne ! »

Il semble, en effet, que l'activité prévisionnelle en conduite même au niveau le plus élémentaire ne s'apprenne pas à l'auto-école. Elle est due à un post-apprentissage solitaire et relève de la résolution de conflits, et d'une conduite par essais et erreurs, qui est éprouvante et peu économique.

D'autre part, une enquête rapide et une observation approximative des points de fixation en conduite permettent de dire que le point de fixation de nos débutants se situe à une dizaine de mètres au maximum en avant dans le prolongement de la ligne du capot de la voiture.

Un certain nombre d'études récentes (cf. Rapports O.C.D.E. 18) montrent que le point de fixation du conducteur expérimenté se situe en moyenne à 200 m en avant du véhicule dans des conditions normales de visibilité. Les raisons de cette différence et les conséquences pourraient faire l'objet d'une étude plus approfondie.

Nos jeunes conducteurs ne semblent pas non plus formés à la détection de la signalisation : pendant qu'ils conduisaient sur le parcours imposé nous les interrogeons sur les panneaux de signalisation que nous croisons ; si nous exceptons le stop, les feux tricolores, les balises de priorité, c'est-à-dire la signalisation de posi-

tion qui, en général, était correctement perçue, la présignalisation dans son ensemble n'était pas perçue ou pas décodée à temps. Les réponses à la question « que signifiait le panneau que nous venons de croiser ? étaient les suivantes : « Je n'ai pas vu de panneau. » « Je n'ai pas eu le temps de voir, je regardais le cycliste. » « Je n'ai pas fait attention... »

Nos sujets en étaient tous très étonnés et un peu irrités contre eux-mêmes. Au bout de quelques kilomètres de ce jeu, l'attention était en éveil et la détection nettement améliorée. Il semble que cette épreuve a eu un effet positif sur leur perception de la signalisation quand ils étaient seuls au volant par la suite.

Orienter les jeunes conducteurs pendant l'apprentissage et le post-apprentissage pourrait être utile et profitable surtout si comme les jeunes le disent ce comportement de détection persiste quand ils sont seuls. Quelques exercices simples de détection, mais bien distribués, pourraient apporter une aide efficace et peu coûteuse en particulier dans la prise de virage ou la reconnaissance de points critiques.

L'utilisation adéquate d'une carte routière est aussi difficile pour les débutants que pour les conducteurs confirmés (cf. : F. Rousseau 20).

Lier l'activité prévisionnelle d'un conducteur à sa capacité de bâtir un itinéraire et de le transposer en conduite sans erreur paraissait une hypothèse intéressante : conduire c'est, en effet, diriger son véhicule en fonction des autres, en fonction de la signalisation et de la qualité de la route, mais aussi en fonction d'une direction qui répond à des motivations et à un choix personnels.

Si le conducteur n'a pas en tête un schéma organisé et opératif des directions à prendre il passera autant de temps à l'arrêt à chercher son chemin, qu'à rouler.

Savoir organiser un itinéraire et donc prévoir des directions successives peut être inclus dans l'activité prévisionnelle de conduite.

Nous nous sommes aperçus que seuls le (8) et le (4) savaient se diriger et bâtir un itinéraire sur une carte routière. Il semble que leurs capacités d'organisation de l'espace et d'anticipation au volant se sont développées assez tôt.

Ceci peut être mis en corrélation avec leurs résultats au test des cubes de Kohs qui étaient brillants ; il faut noter que ce sont les deux motards de notre échantillon.

Les jeunes (4) et (8) ont d'ailleurs à plusieurs reprises indiqué dans leurs carnets de bord qu'ils utilisaient une carte routière pour étudier des longs trajets en évitant les voies à grande circulation quand elles étaient trop encombrées.

Par contre, les autres débutants n'avaient jamais appris et jamais eu l'idée de se servir de cartes routières ; les erreurs de parcours ont été nombreuses et les difficultés de lecture et de transposition importantes.

Notre sujet (5) est incapable encore après 500 km de mémoriser un parcours ; le trajet Palaiseau-Monthéry et retour, qu'elle a fait souvent en tant que passager, l'inquiète quand elle est seule. Avant le départ, elle note sur un papier un certain nombre de repères pour ne pas se perdre, mais elle ne sait pas utiliser la carte routière.

Notre sujet (3) est « paniqué » quand il ne connaît pas la route ; il a peur de se perdre et la carte routière ne lui est d'aucune utilité. Il préfère la présence rassurante des copains pour lui indiquer le chemin.

Le test d'acuité visuelle a, sur l'échelle de Monoyer, mis en évidence des perturbations sérieuses chez le (3) : 6/10 et 7/10 et chez le (5) : 7/10 et 7/10.

Certains jeunes conducteurs avaient déjà la vue corrigée par le port de lunettes, mais refusaient de les mettre pour des raisons de gêne ou d'esthétique personnelles. Il semble que nous soyons en face d'un problème dont l'importance n'est pas négligeable surtout en conduite de nuit. Les quatre sujets concernés en étaient conscients mais leur comportement sur ce point ne s'est pas modifié, même après un certain nombre d'incidents de nuit.

h) *Le stationnement.*

C'est certainement l'activité la plus anodine pour un conducteur expérimenté, et une des plus redoutées du débutant. Il semble que l'appréhension ne concerne pas tant la place à trouver que la manœuvre à effectuer. Les jeunes (5) et (7) n'osent pas rentrer la voiture dans leur garage pendant les deux premiers mois. (2)-(3)-(5)-(6)-(7) décrivent leurs stationnements dans les parkings des supermarchés, ou le long des trottoirs, comme des manœuvres difficiles, qui font peur, provoquent une forte transpiration et qui ne réussissent jamais du premier coup.

La manœuvre « de créneau » est redoutée parce que « les autres conducteurs jugent les maladresses et s'impatientent ou deviennent agressifs ».

Le stationnement dans les parkings est vécu comme « une jungle où le plus fort et le plus habile gagne ».

i) *Incidents - Pannes - Accidents.*

Le tableau 4 (cf. Annexe) fait le point à ce sujet pendant les deux premiers mois de conduite. A aucun moment nous n'avons cru bon de suspecter la bonne foi et l'objectivité de nos sujets dans la relation écrite ou orale qu'ils faisaient de ces incidents en qualité ou en quantité.

On est frappé par le nombre élevé d'incidents de conduite et leur diversité ; les réactions, par contre, présentent une grande ressemblance.

(4) et (8) expriment des sentiments de fierté très tôt par rapport aux autres qui restent saisis de peur sans plus.

Il semble que la voiture joue pour eux un rôle de révélateur d'un besoin de justification d'eux-mêmes et de leur narcissisme juvénile ; peut-être l'expérience de la moto joue-t-elle encore une fois un rôle important puisque les deux jeunes qui s'avouent fiers d'eux pour des comportements qui vont à l'encontre des impératifs de sécurité ont une longue habitude de la conduite motocycliste.

En lisant ce tableau, il ne paraît pas impossible de prédire, en fonction de ce que l'on peut connaître par ailleurs des conducteurs expérimentés, les incidents qui vont disparaître au fil des kilomètres et qui « relèvent de la maladie infantile ». Les problèmes aigus de maintien de la trajectoire doivent aller en s'amenuisant. Les incidents dus à des automatismes imparfaits : manœuvres inadéquates des clignotants, mauvaise utilisation

des lumières, brutalité excessive en freinant ou en embrayant doivent aussi faire place à plus de douceur et à une automatisation sans défaut.

Par contre, les incidents dus à une méconnaissance de la tenue de route par intempéries sont peu apparus étant donné que ces 500 km ont été parcourus pour tous les sujets entre avril et juillet. Les incidents dus aux pannes avec leur cortège d'angoisses et de pensées magiques n'ont, au contraire, pas de raison de diminuer.

En conclusion de cette analyse du comportement des jeunes conducteurs de notre échantillon pendant les cinq cents premiers kilomètres, nous nous proposons de récapituler dans le tableau suivant les aspects négatifs et les aspects positifs. Les améliorations possibles seront envisagées au chapitre II.

TABLEAU 5

Relevé des lacunes essentielles et des aspects négatifs en regard des impératifs de sécurité.	Relevé des aspects positifs.
<ol style="list-style-type: none"> 1. A propos de la manipulation du véhicule : <ul style="list-style-type: none"> — clignotant — passage des vitesses — utilisation du frein à pied — utilisation du frein de parking — non-utilisation des ceintures de sécurité — position de conduite — position des mains. 2. A propos de la maîtrise du véhicule : <ul style="list-style-type: none"> — tenue de route — trajectoire en virages — variations de la vitesse — stationnement. 3. A propos des stratégies de conduite : <ul style="list-style-type: none"> — activité prévisionnelle nulle — point de fixation rapproché — perception de la signalisation — perception des autres conducteurs — temps de latence entre prise de décision et passage à l'acte — manœuvres de dépassements — utilisation des rétroviseurs — utilisation d'une carte routière. 4. A propos de l'état des véhicules : <ul style="list-style-type: none"> — véhicules personnels très anciens — état technique déplorable. 5. A propos du rôle des parents : <ul style="list-style-type: none"> — leurs conseils en conduite — leur manque de confiance — leurs attitudes magiques 6. A propos des réactions aux incidents : <ul style="list-style-type: none"> — sentiments de culpabilité — agressivité — pensées magiques — énervement — pensées obsédantes 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Motivation à apprendre et à se perfectionner ; évolution dynamique ; certaine motivation à la sécurité. 2. Qualités d'autocritique. 3. Vécu positif et protecteur du disque de limitation de vitesse à 90 (en dessous de 500 km). 4. Transfert positif de l'expérience acquise en moto (adaptabilité). 5. Progrès et perfectionnement possible à partir des incidents critiques. 6. Possibilité de relation positive avec un adulte considéré comme spécialiste en sécurité routière. 7. La peur n'est pas inhibitrice de progrès.

La quantité et la qualité des incidents ainsi que la réaction des jeunes à ces situations critiques, pendant cette première période méritent peut-être un développement complémentaire. Si on considère le statut de l'incident personnel et son rôle dans le post-apprentissage tel que nous avons pu l'observer, on peut se demander quelle serait la valeur d'un enseignement qui aurait recours à une « méthode des incidents ». Les incidents critiques auraient été répertoriés, analysés, critiqués, et seraient provoqués au moment précis du post-apprentissage soit sur film, soit avec le recours d'un magnétoscope, soit en circulation avec ou non l'aide de compères.

Il est assez difficile de prédire l'impact d'une telle méthode ; elle aurait peut-être le mérite de dédramatiser l'incident critique et permettrait à l'élève d'avoir une information précise sur les conditions de création des situations critiques et les moyens d'y remédier. On peut penser aussi qu'une telle méthode risque d'entraîner une espèce d'escalade, en favorisant l'acceptation et même la recherche des situations critiques, en diminuant les marges de sécurité, et en provoquant une recherche de satisfaction personnelle peu compatible avec la sécurité comme certains de nos sujets ont déjà tendance à le faire.

Il serait peut-être moins audacieux dans un premier temps de faire prendre conscience au débutant des conséquences de certains de leurs comportements en les filmant en conduite sur un parcours défini, et en leur restituant presque immédiatement leur propre comportement au magnétoscope. On sait toute l'importance de « l'image en miroir » dans les apprentissages humains ; il est peut-être dommage qu'on n'en ait pas encore tenu compte dans le post-apprentissage des conducteurs débutants, sachant que cette prise de conscience pèse lourd et permet une cristallisation.

Il y a encore un point à aborder avant de clore ce paragraphe : c'est l'aspect ergonomique mis en lumière par ces premières observations. Le conducteur débutant est beaucoup plus sensible que le conducteur expérimenté, donc adapté, aux problèmes ergonomiques.

Nous avons vu les erreurs dues au changement de place des clignotants, les difficultés à garder la ceinture pour faire les démarrages en côte, le besoin de voir du siège le bout de l'aile avant droite, les difficultés à utiliser les lumières. Il semble que la normalisation de certaines commandes essentielles faciliterait la tâche du débutant. Mais on ne peut pas éloigner l'hypothèse qu'un changement fréquent de véhicule pendant l'apprentissage en auto-école favoriserait l'adaptation ultérieure à différents types de véhicules, permettrait une prise de conscience différente et donnerait à l'élève un vécu moins angoissant de la conduite.

4. — Entre 500 et 3 000 kilomètres.

La première étape des 500 kilomètres franchie, il nous a semblé qu'une maturation importante se produisait entre 500 et 3 000 kilomètres, le cap des 3 000 kilomètres marquant une nouvelle orientation dans les comportements de conduite.

Ce kilométrage correspond en moyenne à sept mois de conduite, mais nous avons vu (cf. tableau 2) que les jeunes (2)-(3)-(5)-(6)-(9), c'est-à-dire la moitié de nos sujets, auront besoin d'un temps double, entre douze et quatorze mois, pour parcourir ces 3 000 kilomètres.

L'analyse de contenu des carnets de bord et nos propres observations lors d'une seconde épreuve de conduite personnelle sur le même parcours imposé font apparaître un certain nombre de modifications dans le comportement de conduite, que nous présenterons en continuité de classement avec le tableau 5.

a) Modifications dans la manipulation du véhicule.

A la lecture des notes, une certaine « impression agréable et nouvelle de responsabilité et de possession » (2) apparaît : les jeunes conducteurs écrivent tous qu'ils commencent à avoir confiance en eux, qu'ils se sentent plus à l'aise et que leur conduite s'automatise. La manipulation du clignotant ne pose plus de problèmes ; seule, la conductrice (5) inversera encore le sens du clignotant jusqu'à la fin de notre expérience, quand elle change de type de voiture. Le passage des vitesses se fait maintenant d'une manière moins saccadée, plus en douceur et les erreurs en montant les vitesses ou en rétrogradant ont complètement disparu.

Un phénomène nouveau est décrit : l'envie de « pousser les vitesses », de faire ronfler le moteur, et de démarrer en faisant patiner les roues ; ces accélérations exagérées sont voulues et relativement bien contrôlées ; elles correspondent chez tous nos sujets à un besoin de « se faire remarquer » et « de jouer un peu au fou ».

Ces excès dans le comportement sont vécus comme une espèce de compensation à la maladresse, à l'angoisse et à la « conduite dans l'ombre » des cinq cents premiers kilomètres.

Dans cette même perspective le freinage peut être progressif et dosé, ou brutal et vigoureux à l'excès. Un comportement nouveau apparaît : les coups de frein s'accompagnent de coups d'œil au rétroviseur. « J'ai compris qu'il faut regarder derrière aussi quand on freine. » « Je regarde dans le rétroviseur parce que j'ai peur qu'ils ne voient pas que je freine. »

L'utilisation du frein à main pour les démarrages en côte semble satisfaisante : (1)-(3)-(6)-(7) ont appris eux-mêmes à démarrer en côte sans se servir du frein à main et décrivent cette découverte comme une libération.

Les discussions qui eurent lieu à la suite des expériences sur circuit imposé et des manœuvres simples sur piste ont provoqué des changements durables de comportement ; la position des mains sur le volant est corrigée et contrôlée systématiquement en conduite ; la ceinture de sécurité est attachée et réglée, bien que certaines appréhensions d'ordre irrationnel persistent à son sujet.

(6) « J'ai pensé à notre dernière discussion et je me suis dit qu'il valait mieux m'attacher. »

(3) « Hier... j'ai encore dévié dans un virage et j'ai senti que vous aviez raison, mes mains étaient mal mises sur le volant. »

(2) « Je fais attention, mais c'est difficile de changer d'habitude... »

La position au volant est décrite comme décontractée et il faut noter que la tenue du volant avec une seule main ne provoque plus de déviations de trajectoire :

(3) « Je peux conduire maintenant avec une seule main sans toucher le trottoir. »

Cette synchronisation et cette automatisation des gestes, cette impression de liberté dans le comportement qui apparaissent chez tous les sujets après 500 km, suivent une progression de type sinusoïdal avant de se stabiliser en plateau au voisinage des 3 000 kilomètres. Cela se traduit du deuxième au sixième mois de conduite par des périodes de « manipulation correcte et décontractée », suivies de périodes de « conduite brusque, dans un état de crispation », pour atteindre enfin un équilibre et arriver à « l'impression de ne plus faire de progrès ».

Nous avons fait conduire les jeunes sur le même parcours imposé que précédemment, alors qu'ils avaient déjà parcouru au moins 1 000 km et au plus 3 000. Nous avons pu observer que les modifications dans la manipulation du véhicule décrites ci-dessus étaient réelles.

D'autre part, les conseils et les exercices de démonstration ou de correction dont nous avons déjà parlé ont été suivis de changements profonds de comportement : les mains étaient correctement placées et les trajectoires de virage satisfaisantes ; la pré-signalisation était bien perçue et dans l'ensemble décodée à temps avec un sourire de connivence à l'observateur.

b) Modifications dans la maîtrise du véhicule.

Les trajectoires en virages et la tenue de route deviennent de plus en plus comparables à celles des conducteurs expérimentés ; les notes à ce propos disparaissent complètement des carnets de bord après 2 600 km de parcours. Nos débutants notent avec une certaine fierté diverses manœuvres d'évitement d'obstacles : (1) a évité de justesse une voiture arrêtée au milieu d'un virage sans visibilité ; ses genoux ont « claqué de peur », mais il était content de « ses réflexes ».

(2) a réussi à trois reprises successives à arrêter sa voiture ou à éviter la collision avec des véhicules qui devant lui ont freiné brutalement. (2)-(6) et (10) notent des manœuvres d'évitement sur route mouillée ou sèche qui ont empêché l'accrochage.

Seul (3) donne encore quelques « coups de trottoir » en agglomération, quand il conduit en discutant avec des camarades ou la nuit quand l'éclairage est faible.

Les variations de vitesse, malgré le disque 90, peuvent être maintenant importantes. Entre 1 500 km et 2 000,

tous nos sujets avouent dépasser la vitesse imposée de 90 km/h. Le sujet (1) fait au bout de 2 800 km, une pointe de vitesse à 160 km/h sur autoroute dans l'Alfa-Roméo de son père avec deux camarades qui l'incitaient à aller encore plus vite. Le jeune motard (4) roule aussi à 150 km/h sur route et jusqu'à 200 km/h sur autoroute pour le frisson que cette prise de risque procure.

Les jeunes (2)-(3)-(6)-(7)-(8) et (9) avouent rouler systématiquement entre 110 et 130 km/h avec plaisir, parce qu'ils s'en sentent capables, et sans prendre de risques particuliers.

Cette possibilité de moduler la vitesse est un phénomène nouveau caractéristique de cette deuxième étape que nous situons entre 500 et 3 000 km.

Lors du second parcours imposé, nous avons aussi laissé la vitesse libre et donc supprimé le disque 90 le temps de l'expérience. Les variations de vitesse que nous avons observées confirment ce que nous trouvions dans les notes. Cinq jeunes ont roulé à 140 km/h sur l'autoroute parfaitement conscients de leur vitesse et sans prendre de risques particuliers.

Les interrogations sur l'estimation de vitesse, compteur masqué, ont donné des approximations très satisfaisantes. L'erreur maximale sur l'ensemble des réponses était seulement de 10 km/h. Quatre jeunes nous ont avoué jouer fréquemment à deviner à quelle vitesse ils roulent.

Ceci prouve simplement l'impact des exercices réalisés et la volonté d'améliorer leurs scores.

Le disque 90 n'est naturellement plus vécu comme une protection, mais comme un repère gênant « qui n'a plus sa raison d'être quand on a confiance en soi », et qui, en plus, « rend les autres conducteurs méfiants » (*).

Cette confiance que nos jeunes conducteurs s'accordent maintenant à eux-mêmes, ils aimeraient la retrouver chez les autres, en conduisant. Or, tous se sentent épiés, surveillés, et même agressés par des coups de klaxon et des appels de phares, alors que leur comportement de conduite se réfère maintenant, leur semble-t-il, à la norme du groupe.

(3) écrit : « Je conduis maintenant (3 000 km) comme si je conduisais depuis des années, mais les autres se méfient à cause du 90. »

Il semble, en effet, que les jeunes débutants ressentent les autres conducteurs comme moins agressifs ou provocateurs quand rien ne peut les distinguer. C'est en partie à cause de cette impression que le disque 90 fait l'objet d'oublis de plus en plus nombreux et volontaires.

(*) La limitation générale de la vitesse à 90 km/h, pour tous les conducteurs, intervenue depuis la rédaction de ce rapport peut avoir modifié considérablement le vécu du disque 90.

Paradoxalement, on trouve encore pendant cette période des incidents concernant le stationnement, et surtout beaucoup d'appréhension même dans les parkings, entraînant encore des pensées et des attitudes magiques.

Il faut ajouter, pour conclure ce paragraphe, que le perfectionnement dans la maîtrise du véhicule ne se vit pas sans un aspect ludique important. C'est ainsi que (1) s'amuse à poursuivre une autre voiture à quatre heures du matin pour voir jusqu'où il peut aller dans la maîtrise de son véhicule et de lui-même : il abandonne ce jeu quand il se sent « très fatigué », en sueur et un peu crispé de peur.

(3) s'amuse à accélérer si on veut le dépasser aussi, « pour le plaisir » que cette provocation lui cause ; (4) fait monter dix camarades dans une camionnette 2 CV et joue à faire basculer tout le monde en virage ; même le jeune (6), particulièrement calme, recherche quelques sensations nouvelles en faisant dérapier la voiture quand il est seul au volant ; (7) joue surtout avec les accélérations ; (8) essaie de s'imposer dans la circulation à la manière des conducteurs expérimentés et joue à suivre des voitures un peu plus rapides que la sienne ; il avoue aussi que c'est très fatigant de soutenir un rythme imposé en conduite.

(9) et (10) effectuent plusieurs fois des dépassements « très justes » pour faire peur à leur passager, qui, dans chaque cas se trouvait être leur mère !

Cette aisance et ce comportement provocateur ne suppriment pas l'appréhension de conduire à Paris : « Il faut faire attention partout en même temps et c'est très fatigant. »

Cette phase ludique a été décrite avec des termes équivalents, et a donné lieu à des comportements analogues pour tous les jeunes conducteurs. Que tous ces jeunes même les plus calmes comme le (6) passent par cette phase nous paraît important. Cet aspect ludique est certainement le signe qu'une étape a été franchie ; il donne aussi l'impression que c'est une phase nécessaire de la progression du jeune conducteur. Pour mieux en connaître les fonctions réelles, il faudrait là encore poursuivre l'étude sur un échantillon plus vaste et plus représentatif. En s'interrogeant sur les fonctions de cette phase on peut penser aussi aux observations que Piaget a décrites d'une phase similaire dans le développement du jeune enfant : ce peut être un entraînement plus ou moins systématique visant à un perfectionnement et donc positif. Ce peut être aussi la continuation de la période égocentrique avec une valorisation de la relation dominant-dominé, dans laquelle assumer une manipulation correcte du véhicule permet enfin d'être dominant. Il peut y avoir aussi dans cette phase une manifestation de défi qu'il soit personnel ou qu'il implique les autres.

Si cette phase est aussi fondamentale qu'il nous semble, elle devrait être contrôlée et canalisée dans des exercices de post-apprentissage qui interviendraient entre 500 et 1 000 kilomètres par exemple. On peut penser que des manœuvres imposées, des exercices sur piste avec des quilles, l'apprentissage de certaines techniques

manipulatoires d'urgence, ou des mini-compétitions sur piste seraient profitables dans le cadre du post-apprentissage en permettant un contrôle du « jeu ».

c) Apparition de stratégies de conduite.

C'est une des acquisitions majeures de cette deuxième période de la vie du conducteur débutant. Il semble que ce soit la redécouverte ou plutôt l'utilisation des rétroviseurs qui déclenche une activité prévisionnelle et une organisation dynamique des informations en fonction de l'environnement.

Le débutant quitte cette phase égocentrique, souvent nous l'avons vu, à la suite d'un incident critique, et commence à tenir compte de la présence des autres tout autour de lui ; seule notre sujet (5) abandonnera l'expérience avant d'avoir réellement abordée cette seconde phase de l'évolution du conducteur débutant.

Si nous reprenons les points indiqués dans le tableau 5, à ce propos, nous constatons tant à travers l'analyse des notes qu'au cours de la seconde épreuve sur le circuit imposé que :

- Une activité prévisionnelle s'ébauche, concernant à la fois les manœuvres des autres et du jeune lui-même.
- Les prises de décision sont le plus souvent précédées d'une prise d'information loin devant, vers l'arrière et latéralement : « J'ai pris conscience du rôle du rétroviseur (à 2 000 km) dit (2), et je le trouve même trop petit. »

Cette prise d'information se fait maintenant « longtemps avant de changer de direction ». La trajectoire, la position sur la chaussée deviennent dépendantes d'une prise d'information : c'est bien la naissance de stratégies de conduite.

Le point de fixation paraît maintenant situé beaucoup plus loin devant puisque les jeunes disent être gênés lorsqu'ils suivent un camion, une fourgonnette ou une voiture aux vitres opaques qui suppriment la visibilité vers l'avant et « empêchent de prévoir ».

Un élément nouveau apparaît aussi à propos de la perception de la signalisation que (3) formule ainsi : « Au début, j'avais le code en tête par cœur, mais je ne pouvais pas m'en servir, maintenant j'arrive à concilier code et conduite. » Il semble, en effet, que la signalisation et plus particulièrement la présignalisation s'intègre aux comportements de conduite et est utilisée de plus en plus comme un guide, un indicateur dont le jeune tient compte ou non, selon les circonstances ou la connaissance préalable qu'il a de la route qu'il emprunte.

Un contrôle rapide de la connaissance des règles de circulation à partir de 110 questions à choix multiple posées sur des photographies de situations de conduite, a donné des résultats très positifs chez tous les jeunes conducteurs : la moyenne des bonnes réponses étant de 100.

Tous les progrès que nous avons notés à propos de la maîtrise du véhicule et de l'activité prévisionnelle sont encore fragiles et résistent mal à un test de charge mentale (cf. Michaut, 16).

En effet, au cours de la seconde épreuve de conduite, sur le circuit imposé, tous les sujets devaient effectuer un test simple de calcul mental ; cette épreuve qui a eu lieu environ cinq mois après la première est intervenue pour tous les sujets entre 1 000 et 3 500 km de conduite.

Les conséquences d'une charge mentale importante pendant l'activité de conduite sont très homogènes malgré les écarts de kilométrage : tant que la circulation est fluide et qu'il y a peu de décisions importantes à prendre, les jeunes conducteurs assument cette charge supplémentaire facilement ; si la circulation est dense ou inattendue (sortie d'école par exemple, engins agricoles nombreux sur la chaussée, travaux ou déviations, etc.), le jeune conducteur ne peut plus faire face ; deux possibilités se présentent alors :

- soit en plus effectuer la multiplication mentale demandée, aussi longtemps que dure la perturbation de la circulation ;
- soit éviter toute manœuvre, ralentir exagérément, et parfois même s'arrêter pour donner le résultat de l'opération.

Le jeune (4) qui avait déjà parcouru 6 700 km en moto, mais seulement 500 km en voiture, a bien supporté cette épreuve, mais effectuait ses manœuvres au ralenti et a monté la roue arrière de la voiture sur le trottoir en tournant à droite. Le comportement au cours de ce test est confirmé par chacun dans les notes écrites : (6) est gêné par les cris de sa petite sœur quand il conduit, il n'écoute pas les conversations de ses parents pour continuer à conduire correctement ; (7) et (3) ne peuvent pas participer à une discussion et conduire en même temps ; (8) n'a pas envie de parler au volant ; trois autres jeunes ont pu commencer à fumer en conduisant seulement à partir de 2 000 ou 2 500 kilomètres ; (1) s'est installé un poste de radio à 3 000 kilomètres, (7) à 1 000 kilomètres, pour se décontracter et ne plus entendre les bruits inquiétants de leurs voitures.

d) A propos des véhicules.

L'état de délabrement des véhicules personnels empire et est la cause d'incidents répétés pour les jeunes (1)-(7)-(8) : (1) dérape à 90 km/h en virage sur route mouillée à trois heures du matin, il se retrouve à cheval sur un talus ; le camarade qui l'accompagnait est contusionné. (1), encore lui, évite un chien, à deux heures du matin, il cogne un trottoir à 80 km/h, glisse, fait un tête-à-queue : un passager à un pied coincé, une passagère fait une crise nerveuse. Un pneu éclate sur la voiture de (1), il réussit à éviter un piéton après être monté sur un trottoir. Ce jeune « prend conscience que

sa voiture se dégingue » et il s'attend toujours à un accident pour cette raison : là encore il essaie de conjurer la fatalité par des conduites magiques, mais n'interviendra auprès de ses parents qu'à la fin de sa première année de conduite, pour qu'ils lui achètent une voiture moins dangereuse. Les parents ont été immédiatement d'accord pour investir 1 700 F dans une Renault 8 de 1965 qui n'avait roulé que 23 000 km.

La conductrice (7), dont la voiture est sans cesse en panne, s'offrira une Renault 6 neuve après 6 000 km de conduite et arrêtera l'expérience, comme si sa participation à cette expérience était une attitude magique supplémentaire.

Le jeune (8), après quelques pannes et quelques incidents dus à des pneus en mauvais état, s'offrira à 5 000 km des pneus neufs et une semaine de vacances pour refaire à neuf moteur et embrayage sur sa Renault Dauphine, dans le garage de son oncle en province.

Ces problèmes n'apparaissent pas quand le jeune conduit la voiture des parents.

Le problème de l'état technique des véhicules personnels n'est pas négligeable tant au niveau des conséquences psychologiques : attitudes magiques que cela entraîne.

Le mauvais état des pneus et de la suspension en général est un fait sérieux à prendre en considération. Le système de freinage est lui aussi souvent déficient. Les pannes les plus fréquentes décrites ensuite concernent la batterie, l'allumage et l'embrayage. Il semble que la prise de conscience de l'état technique n'apparaît qu'après les cinq cents premiers kilomètres. Avant, on ne fait pas d'estimation, puis dans la deuxième étape, il y a en général une sous-estimation des conséquences que peut entraîner un mauvais état du véhicule ; la confiance « dans la machine » est relativement bonne jusqu'au jour où la panne ou l'incident se produisent. Alors, la peur et la méfiance s'installent, il y a un état d'angoisse et l'apparition de pensées et de comportements magiques : « Si je pense à mettre de l'eau, ça lui fait plaisir à Titine et elle marche bien toute la journée. » « Tout allait mal et je savais bien qu'elle allait tomber en panne. » « Elle-a refusé de redémarrer deux fois à ce feu, maintenant j'y passe plus... »

Une information sérieuse sur les principaux organes de sécurité d'une voiture, associée à une dédramatisation et à quelques exercices pratiques pourraient apporter une aide réelle.

e) Modifications dans l'attitude des parents.

Elles sont reconnues à l'unanimité par les jeunes : « Maintenant, mon père me fait confiance » (1) ; « Ma mère me reproche encore mon déséquilibre entre une conduite décontractée et une conduite brusque, mais elle n'a plus peur » (2) ; les commentaires de ma mère m'énervent encore, mais elle en fait bien moins souvent (3) ; ma mère trouve que je conduis mieux, mais mon beau-père me critique sans arrêt et garde les clés de

la voiture parce qu'il n'aime pas que je conduise » (5) ; « Ma mère n'a plus peur, elle me trouve même trop mou » (6) ; « Mon père n'est pas mécontent, et j'aime bien quand il me parle de ma conduite » (6) ; (8) est venu à un rendez-vous avec un copain, témoignage vivant de « sa bonne conduite ». Les sorties de (9) s'effectuant en cachette des parents, une interdiction formelle de conduire s'en est suivie quand les parents ont découvert ses escapades et le jeune ne fait plus de commentaires à propos de ses parents.

Il semble que, dans l'ensemble un climat de confiance se crée entre parents et enfants, ce qui ne supprime pas pour autant les conflits à propos de l'emprunt du véhicule familial. Le comportement des parents reste ambivalent : ils sont fiers des progrès et de l'aisance apparente de leurs enfants au volant, mais redoutent l'accrochage ou l'accident qui entraînerait des frais et une immobilisation de la voiture ; les blessures qui pourraient résulter d'un accident restent un sujet de discussion-tabou, à tel point, que trois jeunes se sont posés la question de savoir si « l'objet social » qu'est la voiture ne comptait pas plus qu'eux.

Cette modification dans la relation jeune conducteur-parents n'est relatée que par les jeunes qui utilisent la voiture familiale. Est-ce que cette amélioration peut être considérée comme la fin de la « maladie infantile » du jeune conducteur et de la période de « régression » ? Ou inversement, est-ce qu'un début d'évolution dans la relation ne met pas un terme au vécu de délaissement angoissant de la première période ? Il est difficile de trancher, mais il faudrait tenir compte de l'élément « parents » dans une politique de post-apprentissage.

f) Comment sont vécus les incidents ?

Si nous exceptons les ennuis dus à un mauvais état de la voiture, nous trouvons des incidents de deux types :

- ceux dus aux premières intempéries hivernales : brouillard, verglas, pluie. La surprise et la peur furent les réactions immédiates, puis un nouveau comportement de conduite « sur la défensive » est apparu ;
- ceux dus à des excès de provocation ou d'impression d'avoir été provoqué : ils s'en suivaient alors un sentiment de culpabilité et des réactions fortement agressives.

Le tableau 6 (cf. annexe) récapitule les incidents survenus à chacun entre 500 et 3 000 km.

Ce relevé des incidents peut paraître fastidieux et les descriptions rebondantes, on n'en est pas moins frappé par l'importance des conduites agressives qui semblent vraiment la marque de cette seconde période et qui peuvent être vécues comme un masque à l'angoisse ; on peut alors penser que dans ce cas l'agression est un signe de maturation ; c'est un pas ambigu et certainement inadéquat à l'égard de la sécurité, pour dépasser la solitude et l'autisme angoissants de la première phase. S'il en est réellement ainsi comment canaliser

cette angoisse pour éviter la violence de certains comportements observés ? Il n'y a certainement pas de solution miracle. C'est peut-être à ce niveau qu'un conseil psychologique et social non « sauvage » serait profitable.

Il paraît assez clair que le comportement de (3) par exemple est à la limite du pathologique. Un soutien de type psychologique et social dans le cadre d'une assistance clinique bien calibrée pourrait aider à dédramatiser les situations qui s'installent à la suite de problèmes scolaires, de discussions familiales ou d'ennuis sentimentaux.

Pour mettre un terme à cette description du comportement du jeune conducteur débutant entre 500 et 3 000 km de conduite, nous proposons la récapitulation suivante :

TABLEAU 7

Comportement entre 500 et 3 000 kilomètres

PROGRES

- **Automatisation des gestes de conduite.**
- **Amélioration dans la manipulation et la maîtrise du véhicule :**
 - modulation possible de la vitesse
 - manœuvres d'évitement possibles
- **Apparition de stratégies de conduite :** une conduite de type défensif s'ébauche et s'organise.
- **Persistance des comportements de sécurité appris avec l'observateur.**
- Adoption des règles subjectives de circulation utilisées par les conducteurs expérimentés.
- **Intégration du « code de la route » à la conduite.**
- Confiance en soi. Reconnaissance des progrès par les parents, et approbation de cette confiance.
- **Impression de possession et de responsabilité.**
- Les incidents dus aux premières intempéries entraînant des éléments de conduite défensive.

HANDICAPS

- **Apparition rapide de la fatigue en conduite.**
- Difficulté à réaliser des manœuvres de stationnement.
- Appréhension à circuler dans Paris.
- **Perturbations importantes dans la maîtrise de la voiture si on augmente la charge mentale.**
- **Besoin de se faire remarquer entraînant des provocations en conduite.**
- **Aspect ludique de la conduite.** Besoin d'affirmation de soi-même qui se traduit par une recherche de ses possibilités et de ses limites dans la maîtrise d'une voiture.
- **Impression d'être épié** et même provoqué à cause de cette marque distinctive qu'est le disque 90.
- Impression de ne plus faire de progrès (vers 3 000 km).
- Ambivalence dans le comportement des parents favorisant des irrégularités du comportement en conduite.
- **Affectivité exacerbée** provoquant des irrégularités en conduite et favorisant une forte agressivité.
- Les **conduites magiques** servent maintenant à conjurer les pannes et les incidents qui pourraient en résulter.
- Les **incidents sont très variés** et sont dus soit à une mécanique défectueuse, soit à une agressivité exacerbée qui entraîne des comportements de provocation ou de vengeance.

5. — Après 3 000 kilomètres de conduite.

Nous n'avons suivi que cinq jeunes conducteurs. (1)-(4)-(7)-(8) et (10) au-delà de 3 000 km, les autres n'ayant pu atteindre ce kilométrage, même au bout de douze ou quatorze mois de conduite.

Une attitude nouvelle semble se dégager après 3 000 km de conduite : *l'aspect ludique disparaît*, la voiture redevient un objet utilitaire indispensable à un certain confort quotidien ; elle n'est plus un moyen d'affirma-

tion de soi-même et son usage commence même à engendrer une certaine lassitude, allant parfois jusqu'au « dégoût ». Ce phénomène est apparu successivement chez les cinq jeunes conducteurs un peu après avoir franchi le cap des 3 000 km. Il est difficile de généraliser à toute la population des conducteurs débutants ou même des jeunes conducteurs, pour les raisons précédemment indiquées. Il serait intéressant de confirmer ou d'infirmier l'apparition de ce manque de conviction par une recherche ultérieure sur un échantillon plus représentatif.

Cette *tendance générale à la désaffection* peut paraître surprenante après l'implication affective des premiers temps. On note, en effet, des comportements de recul, de retrait, comme si le « jouet » avait donné tout ce qu'on attendait de lui.

Les symptômes de ce désintérêt se révèlent d'abord à travers l'analyse de contenu des notes écrites et au cours des entretiens :

(1) : « Je m'aperçois que je conduis de moins en moins sport. De plus en plus, je conduis lentement, et cela parce que je veux garder ma voiture en bon état, mais aussi, des jours, on n'a pas de chance avec les autres conducteurs. » « Maintenant, je suis calme quand je rentre dans la voiture. » « Conduire et bien conduire maintenant est devenu une habitude. »

(7) : « Je suis devenue très prudente ; maintenant, je pars de la maison tranquillement, je suis plus calme. » « Aujourd'hui, la circulation était très fluide. Je suis quand même revenue très prudemment. » « Ça ne me fait plus rien de me faire doubler ou de me faire klaxonner. Je suis blasée maintenant, je ne m'énerve plus. »

(8) : « Maintenant, c'est toujours pareil et ça finit par devenir une corvée de conduire. » « Avant conduire, c'était un peu un jeu d'adresse dans lequel l'efficacité, la rapidité et aussi la prudence sont les règles principales ; maintenant, je deviens plus désintéressé. »

(10) : « C'est drôle, je n'ai plus envie de faire l'andouille au volant. » « Ma fougue et ma « rage » du double débrayage et de la vitesse sont passées. » « Heureusement, maintenant, je suis habitué à conduire dans Versailles, car il y a de quoi se paniquer. » « Absolument rien à dire, j'ai roulé calmement comme un chef. » « La route passe toute seule maintenant ; il y a des moments où ça devient rasant. » « C'est toujours pareil, je n'ai plus grand-chose à vous raconter. »

Cette étape se caractérise encore par un certain nombre de comportements et d'attitudes que nous classons comme suit :

a) *A propos de la vitesse.*

L'envie de conduire vite s'estompe ; le comportement se modèle sur celui des autres conducteurs et s'intègre à l'ensemble. La disparition du disque 90 au bout d'un an de conduite n'incite pas à des comportements d'excès de vitesse. Il y a, à propos de la vitesse, comme une mise en réserve des possibilités, une espèce de *potentialité* dont le jeune conducteur sait qu'il peut disposer à chaque instant, mais dont il n'a plus envie d'abuser.

Il se sent l'égal des conducteurs expérimentés et il l'est légalement.

Ressentiments, provocations et actes agressifs vis-à-vis des autres conducteurs disparaissent peu à peu, ce qui tend à confirmer l'impression qu'ils étaient en partie liés à la présence du disque 90.

b) *Fatigue — stress — charge mentale.*

Les jeunes conducteurs restent encore très sensibles à la fatigue au volant ; ils redoutent en particulier la conduite à Paris.

Ils éprouvent tous les cinq, même après 3 500 km de conduite, des difficultés à soutenir une conversation suivie en conduisant, mais supportent très bien maintenant d'écouter une conversation et de participer de temps en temps. Si la situation est particulièrement difficile ou stressante, les jeunes écrivent qu'ils se coupent volontairement des autres à l'intérieur de la voiture, pour mieux mobiliser leurs forces et leur attention. Les situations difficiles provoquent encore de fortes transpirations, ou des états de « vide intérieur » suivis d'envie de gifler ou d'agresser, mais sans passage à l'acte.

c) *A propos d'un sentiment nouveau de responsabilité.*

Ce sentiment de responsabilité était apparu chez (2) aux environs de 1 500 km. Ce jeune présentait certainement un niveau de maturité supérieur aux autres garçons de son âge.

C'est après 3 000 km que les autres jeunes se découvrent responsables au volant. Responsables vis-à-vis des passagers qu'ils transportent, surtout si ces passagers sont des enfants ou des auto-stoppeurs.

A ce stade, les jeunes conducteurs admettent qu'ils ont pris des risques importants au cours de l'étape précédente, et avouent n'avoir aucune confiance dans les conducteurs débutants. La peur réelle qu'ils éprouvent dans une voiture conduite par un camarade qui vient d'avoir son permis est assez éloquente. Il faut passer ce cap des 3 000 km pour que les jeunes ressentent cette impression, leur jugement en dessous de ce seuil est absolument opposé comme s'il s'agissait de défendre, à un niveau affectif, un membre de la même communauté.

Ces processus de changement du groupe de référence et du groupe d'appartenance sont intéressants et mériteraient un approfondissement sérieux. Comment objectiver et mesurer ces changements ? Un des moyens auxquels nous avons eu recours avec une extension limitée peut être le différenciateur sémantique d'Osgood utilisé comme témoin de la représentation. Dans le cas d'un prolongement de cette étude, on pourrait envisager de jalonner l'itinéraire de groupes de conducteurs plus ou moins anciens pour comparer l'évolution de la représentation de certains mots particulièrement significatifs de la vie du conducteur. Il faudrait pour cela mettre au point une échelle d'attitude spécifique.

d) *A propos des incidents et accidents.*

Une information univoque et définitive est impossible sur ce point. Sur les cinq jeunes qui ont parcouru plus de 3 000 km, seuls (1) et (4) ont décrit un accrochage en voiture et deux accidents en moto dont ils n'ont pas été reconnus responsables : les constats amiables en font preuve. Le sujet (10) fait mention de sept « presque accidents », dont quatre environ sont dus à une « inattention » de sa part.

Seul un prolongement de cette étude sur une plus vaste échelle pourrait apporter des résultats plus complets et généralisables.

e) *A propos du besoin de s'exprimer.*

L'affirmation de soi-même par la voiture ne paraît plus être un besoin aussi fort qu'au début ; mais le besoin de s'exprimer subsiste. L'analyse de contenu des notes, à partir de 3 000 km, montre que les observations concernant la conduite y tiennent de moins en moins de place.

« Je n'ai plus rien à raconter sur ma conduite » (8).
« C'est très difficile maintenant de prendre des notes : je ne sais plus quoi écrire après une sortie » (10).

Par contre, les jeunes exposent encore plus facilement leurs points de vue dans les domaines les plus variés. Ceci nous amène à parler d'un phénomène qui a pris une importance toute particulière dans l'échantillon que

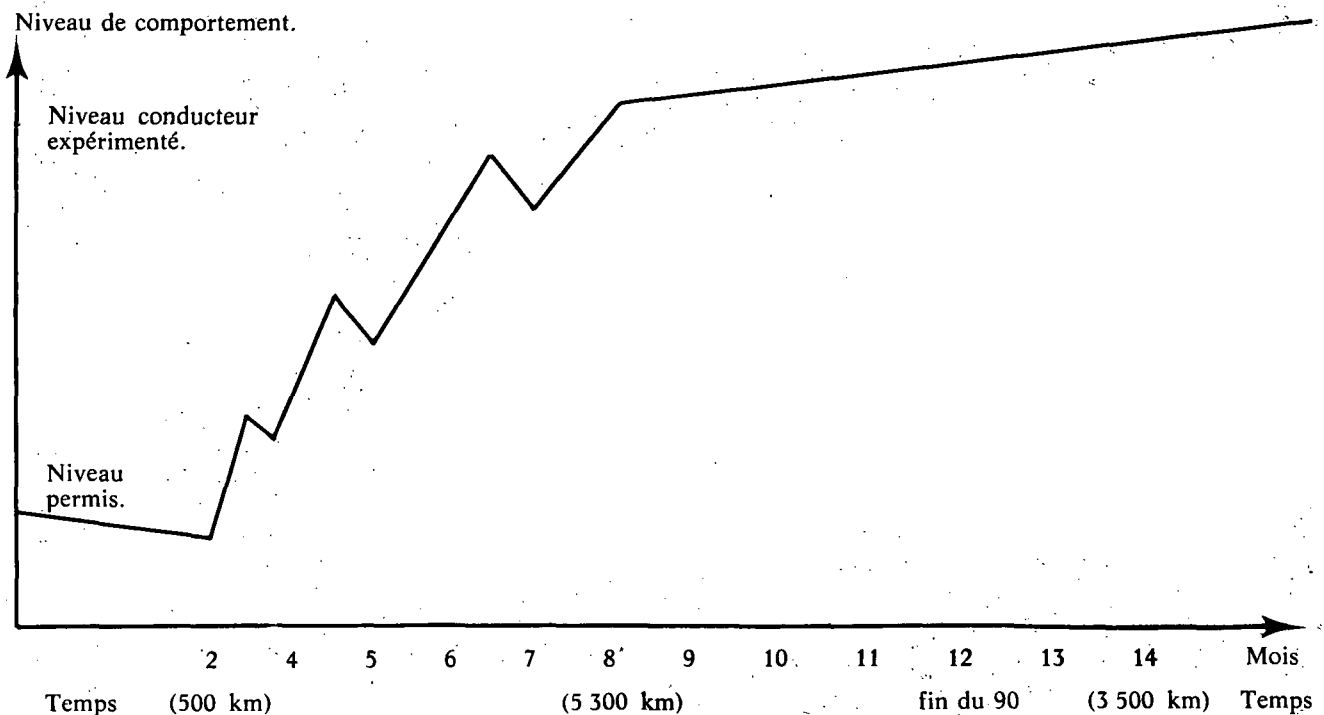
nous suivions : deux jeunes, utilisaient régulièrement des stupéfiants. Chez l'un d'eux, un réel état d'accoutumance était installé ; il semble que l'autre éprouvait moins le manque et qu'il a réussi à éviter cette habitude. Après cette découverte, nous avons interrogé les autres jeunes et appris que quatre autres avaient tenté l'expérience de fumer du haschich « pour voir », sans donner suite, ayant éprouvé plus de peur et de dégoût que de plaisir.

Il paraît important de souligner que deux au moins des jeunes ont conduit dans un état que l'on peut qualifier de faible conscience avec tout le risque que cela implique.

6. — **Conclusion.**

Pour mettre un terme à cette analyse de contenu des observations des jeunes conducteurs, nous proposons le schéma récapitulatif suivant :

TABLEAU 8



Les 500 premiers kilomètres ou les deux premiers mois de conduite peuvent être considérés comme une *période de conduite égocentrique*, au cours de laquelle l'élève serait plutôt en régression qu'en progression par rapport au niveau du permis de conduire.

Puis on assiste à une espèce d'éveil qui permet au débutant une *intégration progressive par essais et erreurs*,

et favorise l'adoption d'un modèle de comportement qui se rapproche de celui du conducteur expérimenté. Cette seconde phase dure au minimum six mois : le temps d'atteindre 3 000 kilomètres.

Enfin, passé ce cap, le jeune accède à un *palier dans ses performances et manifeste une espèce de lassitude* : ses efforts pour conduire mieux ne donnent plus de

résultats aussi spectaculaires que pendant la seconde période de progression. La poursuite d'une telle étude sur un laps de temps plus important pourrait peut-être montrer une nouvelle continuité dans cette progression.

Il semble que la position d'observateurs privilégiés qu'avaient les jeunes de notre échantillon a été une motivation permanente et on peut penser qu'elle a aidé l'accélération du processus de post-apprentissage. Le vécu de cette expérience a été très positif chez tous nos sujets garçons ; le bilan reste plus discutable chez nos deux sujets filles. Les motivations de ces dernières à participer à l'expérience sont plus délicates à exprimer ; leurs progrès n'ont pas été aussi rapides et persistants que ceux des garçons et elles ont vécu leur participation à cette étude avec une forte angoisse qu'aucun exercice, entretien ou test n'a réussi à effacer ou même à apaiser. On ne peut nier à ce niveau l'influence certaine d'un meneur de jeu femme. Là encore, un prolongement de cette expérience avec un groupe de jeunes conductrices et de moins jeunes apporterait des informations qu'il ne nous est pas possible de fournir ici.

Il faut noter encore que la halte imposée par la rédaction de ce rapport a été acceptée avec bienveillance par l'ensemble des jeunes, et a été l'occasion pour eux d'exprimer un certain nombre de regrets. Ils auraient aimé participer à des cours de perfectionnement et d'apprentissage de techniques d'urgence. Ils auraient souhaité voir des films de conduite sportive, et connaître mieux ce qui se passe dans d'autres pays. Ces demandes qui arrivaient à un moment de saturation dans leur expérience propre sont intéressantes par l'ouverture qu'elles sous-entendent.

Ce travail est, en fait, comparable à la pose de la première pierre d'un édifice : seul, il soulève les questions et n'en résout aucune, il propose des orientations et des compléments de recherche sans lesquels aucune généralisation n'est possible.

La distinction que nous avons faite des trois phases de l'après-permis donne déjà une orientation des aides spécifiques à apporter à chaque étape. Seule la troisième étape pose un problème : est-ce que ce « palier » est un artefact dû aux conditions de l'expérience ? Est-il au contraire un aboutissement logique du post-apprentissage solitaire qui suivrait la loi implicite des rendements décroissants ? Dans ce cas, quelle place restait-il pour l'action par et sur le conducteur ? Et comment envisager cette action avec une certitude minimale d'efficacité ? Ce sont les problèmes que nous abordons maintenant.

II. A PROPOS DES TYPES D'AIDE A FOURNIR.

Faiblesse et biais de notre échantillon seront des handicaps importants à la décision de ces types d'aide. Il semble malgré cela qu'un certain nombre d'aménagements peuvent être apportés à différents niveaux, pour fournir une aide réelle aux débutants, surtout s'ils

sont jeunes conducteurs. Si nous procédons chronologiquement, nous aboutissons au plan d'action suivant :

a) *Ce qui aurait pu être acquis avant le permis.*

Nous connaissons par d'autres études les difficultés que rencontrent les moniteurs d'auto-école dans l'exercice de leur métier, et nous savons aussi que leur efficacité peut être doublée quand ils ont les moyens d'appliquer réellement leurs méthodes pédagogiques.

D'autre part, nous avons noté aussi la présence, dans notre échantillon de deux « anciens élèves de l'ONSER ».

Ces jeunes ont été formés à la manipulation du véhicule avec une progression détaillée et rigoureuse, sur piste, et leurs performances contrôlées systématiquement.

Avec toutes les réserves d'usage, on peut dire que cette formation a eu un double impact :

— d'abord, elle a permis de réduire de façon considérable le nombre d'heures d'apprentissage à l'auto-école (voir tableau 1) ;

— ensuite, elle a eu un effet facilitateur et a permis à ces deux jeunes de vivre la période des 500 premiers kilomètres avec un peu moins d'angoisse en appliquant un peu plus tôt certains types de manœuvres : démarrage sans frein à main en côte, double débrayage et utilisation du frein moteur, par exemple.

Nous devons noter, avec les mêmes réserves, que ce type de formation ne semble pas avoir eu d'influence nette sur la motivation à la sécurité et que ses acquisitions ne résistent pas aux périodes de stress qui peuvent survenir en circulation.

Les performances de tous nos sujets étant sensiblement équivalentes après l'examen, il est permis de penser que le mode de formation n'est pas seul en jeu et que la motivation à conduire et à obtenir le permis de conduire est un facteur complémentaire de réussite.

Nous pensons qu'un certain nombre de points doivent être éclairés et on peut exprimer quelques suggestions dont l'application en auto-école ne paraît pas utopique.

- La manipulation de voitures de types et de marques différents, de même que le changement de moniteur au cours de l'apprentissage pourraient avoir un effet facilitateur.
- L'apprentissage de situations de conduite plus ou moins variées : route, autoroute, différentes conditions climatiques et de visibilité (films ou photos pourraient être des palliatifs de la belle saison), devraient être inclus dans la formation.
- L'utilisation réelle des rétroviseurs devrait faire l'objet d'un apprentissage et d'un contrôle plus systématique.

- Une partie de l'apprentissage devrait se faire sur piste : étude de trajectoires, de prise de virage, freinage.
- Quelques leçons, en fin d'apprentissage, devraient être données avec le moniteur assis à l'arrière de la voiture, l'élève étant seul à l'avant. Il est également possible d'envisager que le jour de l'examen pratique, l'inspecteur prenne place à l'arrière.
- Les leçons sur autoroute ne devraient pas rester à l'état virtuel.
- L'apprentissage devrait se faire dans le sens d'une meilleure information concernant la sécurité active et la conduite défensive.
- 300 kilomètres de conduite ne sont peut-être pas suffisants pour un apprentissage aussi complexe.

Ces suggestions sont loin d'être exhaustives et prêtent le flanc à la critique. Mais dans le cadre d'une politique globale de sécurité routière, les auto-écoles devront prendre conscience du chemin qui leur reste à parcourir pour assumer pleinement leur tâche de formation des conducteurs.

b) Conseil pédagogique : aide de post-apprentissage.

On ne peut nier l'efficacité de certains exercices dont nous avons eu l'initiative pendant la période de post-apprentissage. On ne peut davantage nier l'intérêt d'un suivi systématique du débutant, au moins pendant ses 500 premiers kilomètres.

Une telle intervention devrait pouvoir montrer au conducteur que de nouveaux efforts amènent de nouveaux progrès et une intégration plus rapide et moins agoussée dans la circulation.

L'aide pendant cette période pourrait être du type détection des erreurs ou des insuffisances et correction ou apport de compléments par des exercices courts sur le terrain, ou des méthodes audio-visuelles en salle.

L'activité prévisionnelle, le point de fixation en conduite, le décodage rapide de la signalisation, l'acuité visuelle, les variations de vitesse, la prise de décision pourraient être des thèmes privilégiés immédiatement utilisables.

Etant donné l'influence, dans l'ensemble positive, d'une formation à la conduite moto, on pourrait envisager une étude plus précise de ces problèmes en relation avec la sécurité et les facteurs de risque, pour approfondir notre connaissance dans le domaine et aboutir à des conclusions opérationnelles qu'il n'est pas possible de tirer de la présente étude.

c) Conseil psychologique et social :

Ce niveau de conseil paraît aussi très important, mais plus délicat à réaliser.

C'est tout le problème de l'usage de l'automobile qui est en jeu et ce problème est bien trop vaste pour que nous puissions offrir, après une étude si brève, des solutions efficaces à coup sûr.

Il devient évident après avoir suivi ces jeunes conducteurs qu'une assistance clinique peut être utile si elle est bien calibrée et menée en douceur. Il conviendra alors d'agir avec précaution et d'éviter certaines pentes qui pourraient être des impasses. Les modalités de conseil restent à mettre au point de façon précise avant d'être institutionnalisées. On peut penser que des séances répétées après un, deux et trois mois de conduite apporteraient une aide réelle. De tels points de référence à autrui et au monde dans un but de diagnostic et d'expression peuvent parfaitement être envisagés : on pourrait y ajouter une épreuve sur un circuit reconnu d'une cinquantaine de kilomètres qu'on répéterait à trois mois d'intervalle par exemple en les accompagnant de critiques et de conseils.

Parmi les quelques points mis en lumière ici, trois mériteraient aussi un développement plus approfondi :

- l'importance remarquable des attitudes et des pensées de type magique avec, en toile de fond, le rôle signifiant des parents ;
- l'influence du domaine affectif sur le comportement en voiture, en liaison avec le besoin d'expression et de communication qu'ont les jeunes ;
- le rôle de la responsabilité financière en relation avec un sens tout court des responsabilités, c'est-à-dire avec la pleine conscience « d'être l'auteur incontestable d'un événement ».

On ne peut mener qu'une action très prudente en face de processus aussi complexes : une action de type psychothérapeutique de soutien, basée sur les techniques d'entretiens, de passation de tests et de discussions de groupe, pourrait être envisagée.

CONCLUSION.

Cette étude sur les problèmes de sécurité routière des jeunes conducteurs débutants s'est déroulée pendant quatorze mois sur un échantillon restreint et biaisé quant aux variables sexe et âge.

Rappelons, en effet, que la constitution de l'échantillon n'a pas été sans difficultés. Une fois le permis obtenu les futurs conducteurs n'ont pas de motivation évidente à participer à une expérience de longue durée dans laquelle ils se représentent — à tort ou à raison — comme des « cobayés ». Pour provoquer un début d'intérêt et renverser cette représentation, nous avons donc placé les jeunes en position d'observateurs privilégiés. Ce parti-pris a servi de lien logique à notre méthodologie, lui a imposé des limites et lui a donné d'emblée une orientation différente de celle qu'on trouve classiquement dans une bibliographie concernant les jeunes conducteurs.

En effet, une revue rapide de la littérature dans ce domaine met en évidence un souci de mieux comprendre les jeunes conducteurs à travers les accidents dans lesquels ils sont impliqués. Les statistiques concernant ces accidents sont édifiantes sur ce point : dans la classe d'âge 18 à 25 ans, on comptait environ 60 % de décès dus à des accidents de la circulation routière par rapport au total des décès accidentels de cette classe d'âge en 1969. Dans cette même tranche d'âge, on comptait environ 18 % de jeunes impliqués, alors que cette tranche d'âge ne représentait que 7,6 % de la population française au recensement de 1968.

Etant donné l'espèce de pauvreté dans la méthodologie d'approche de ces problèmes, il n'était pas interdit de penser qu'une autre vision des choses, en particulier par le conducteur lui-même et sans focalisation sur l'accident, pouvait apporter un éclairage nouveau.

Cette tâche d'observateur privilégié a consisté à faire noter par les sujets d'une manière systématique *toutes les informations concernant leur vie de conducteur*. Ils tenaient en fait un carnet de bord de toutes leurs sorties et nous en faisaient un rapport en apportant des compléments d'informations au cours d'un entretien mensuel. Pour éviter les biais de cette méthode nous avons fait conduire les jeunes par deux fois sur un circuit imposé de 50 km offrant une grande variété de situations et nous observions leur conduite. Un certain nombre d'épreuves complémentaires ont été utilisées aussi dans le but de nous apporter des informations tant sur le comportement en situation de conduite que sur les capacités et les attitudes des jeunes conducteurs.

Nos objectifs étaient de trois ordres :

1. Détecter les lacunes les plus criantes de la formation.
2. Cerner mieux les motivations et les comportements de prise de risque et l'évolution de post-apprentissage.

3. Proposer des types d'assistance de post-apprentissage et des modalités de conseil psychologique et social pour avoir un minimum d'impact sur les habitudes et les attitudes.

Si nous examinons les principaux résultats obtenus au cours de cette étude longitudinale, il ressort clairement que :

1° *La formation donnée à l'auto-école n'est pas suffisante pour permettre au conducteur débutant de se sentir libre et sûr de ses automatismes lorsqu'il aborde seul les situations de conduite.* La faiblesse du kilométrage parcouru, et le manque de variété des situations étudiées expliquent en partie les difficultés rencontrées pendant les cinq cents premiers kilomètres. La manipulation des éléments principaux d'un véhicule est défectueuse : l'utilisation du clignotant, des freins, des rétroviseurs, la tenue du volant ou la synchronisation embrayage-accelérateur posent de réels problèmes. La charge mentale que cette manipulation impose, ne laisse pas une place suffisante à l'activité prévisionnelle en conduite et à la prise d'information qu'elle porte sur les autres ou sur la signalisation. *C'est pourquoi la période des cinq cents premiers kilomètres est vécue avec beaucoup d'angoisse*, comme une jungle où l'on apprend à se défendre et à s'imposer par ses propres moyens. C'est un stade de délaissement et d'autisme où règne une régression désorganisatrice qui peu à peu, aussi contradictoire que cela paraît, permet de faire prendre conscience des enjeux et de l'affrontement contre les autres. C'est pourquoi les incidents personnels pendant cette période acquièrent un statut particulier. C'est à travers eux que s'organise la prise de conscience : ils sont un révélateur et la peur qu'ils engendrent n'est pas inhibitrice de progrès, au contraire. Il reste malgré tout indéniable que certains des incidents relèvent de la « maladie infantile » et doivent disparaître au fil des kilomètres. Une procédure rationnelle de formation devrait empêcher leur apparition dans un système qui se voudrait économique.

On se rend mieux compte à l'examen de ces résultats de l'intérêt de la méthodologie adoptée pour cette étude. Une recherche basée sur l'analyse des accidents aussi fine soit-elle, ne peut donner le même type d'information que l'analyse de l'incident critique pris comme élément de l'ensemble de la tâche à accomplir.

2° *L'apparition d'un aspect ludique dans la conduite*, indique certainement qu'une étape a été franchie. Que l'on considère cette fonction-jeu comme un défi personnel ou un défi à autrui, ou encore comme une valorisation de la relation manipulative, on ne peut en nier l'intérêt dans la mesure où elle apparaît chez tous les sujets à un kilométrage équivalent.

L'apparition simultanée de conduites de provocation et d'agression est intéressante aussi par les excès mêmes qu'elles provoquent. *Ces deux critères de « jeu » et « d'agressivité » peuvent être considérés comme la marque d'une seconde étape qui se situerait entre 500 et 3 000 km et sont vécus comme des signes de maturation et d'affranchissement.* Là encore, il conviendrait de

canaliser sérieusement ces facteurs par des actions spécifiques qui en modéreraient les excès et apporteraient économie et harmonie.

3° On aboutit ensuite à une phase de retrait relatif, d'implication moindre, qui se manifeste par une espèce de « lassitude du jouet » dont on a tiré le maximum. *La loi du rendement décroissant de l'effort et de l'exercice s'applique ici dans une période qui commence après 3 000 km.* Cette tendance qui peut surprendre touche la majorité de notre échantillon. Il reste à prouver qu'elle n'est pas le fait de cet échantillon de jeunes conducteurs débutants, et qu'elle s'applique bien à tous les conducteurs débutants.

4° Il semble que nous soyons en face d'un certain nombre de constantes fondamentales qui devraient se retrouver chez tous les conducteurs débutants même non suivis. On peut penser, en effet, qu'une expérience de ce type même si elle a eu un effet accélérateur sur le franchissement des étapes, n'a pu créer de par le simple soutien expérimental, les phases que nous avons observées.

5° Il faut se situer délibérément dans une orientation active à partir de la base évaluative que représente cette analyse de la situation du conducteur débutant, étant bien entendu que cette orientation vers l'action devient, en retour, principe de choix des investigations à consentir.

Comment agir pour avoir une chance de modifier en profondeur et se situer délibérément dans une politique intégrée de sécurité routière des conducteurs débutants ?

Au début de la chaîne, une action d'information des moniteurs d'auto-école pour les aider à mieux évaluer leur impact pourrait être efficace.

Ensuite, une action systématique au niveau du post-apprentissage sous forme de critiques, de conseils, d'exercices sur piste, d'observation de la conduite personnelle du sujet sur des parcours imposés, pourrait être envisagée pendant les trois premiers mois de conduite au moins. Un ou deux entretiens parallèles apporteraient un soutien psychologique intéressant pour dédramatiser la période d'après-permis, diminuer et canaliser l'angoisse, autrement que dans des conduites agressives ou de type magique.

Cette position de recul, ou de miroir par rapport à soi-même a connu ailleurs une réussite réelle qui, on peut l'espérer, est transférable à la situation de jeune conducteur débutant.

Ce type d'intervention, les moments de cette intervention, le cadre même devront être précisés avec beaucoup de détails avant de passer à une action même de faible importance dans un premier temps. Le « succès » de cette expérience de suivi de jeunes conducteurs a été tel auprès de cette population qu'il paraît difficile d'en rester à ce stade expérimental.

BIBLIOGRAPHIE UTILE

1. Actes du IV^e Congrès international de Médecine des accidents et du trafic. Paris, 11-15 septembre 1972.
2. ASHER William, SHAPIRO Michelle : *Young drivers severe automobile accidents in Joint Highway Research Project*. Number 19, sept. 1971.
3. ANDREASSON Rune : *Youth and driving. A survey of the problems. In HS 3499 International Assoc. for accident and traffic medicinen*. Suède.
4. BONNICHSEN Roger, MAEHLY Andreas, MOLLER Marianne, AQUIST Stig : *Médicaments et aptitude à la conduite in Blutalkohol*, Hambourg. Vol. 9, n° 1, janv. 1972.
5. CARLSON William L., KLEIN David : *Familial vs. Institutional socialization of the young traffic offender, in Journal of Safety Research*, vol. 2, Number 1, March 1970.
6. FERGENSON P.E. and al. : *The problem driver : Personality and demographic variables. Davidson Laboratory - Hoboken, New Jersey*, 1968.
7. FERGUSON Wayne S. and al. : *A theory of driver motivation. "The results of strudents Virginia Youth and traffic safety"*. Virginia - Highway Research Council. May 1968.
8. GOLDSTEIN Léon G. : *Youthful drivers as a special safety problem, in Accident Analysis and Prevention*. Vol. 4, n° 3, sept. 72.
9. HARRINGTON David M. : *The young driver follow-up study : an évaluation of the role of human factors in the first four years of driving, in Accident Analysis and Prevention*. Vol. 4, n° 3, sept. 1972.
10. HARRINGTON David M., McBRIDE Robins : *Traffic violations by type, age-sex and marital status, in Accident Analysis and Prevention*. Vol. 2, 1970.
11. HARTEMANN F., TARRIERE C. : *L'aptitude à la conduite rapide*. Document R.N.U.R., 1971.
12. JOHNSON H.O. : *Ages of car driver rasualtics in 1970*. Road Research Laboratory, Crowthorne, Berle-shire, RRL Report LR 431, 1972.
13. KIRK David T. : *Drivers talk to themselves in Washington State in Traffic Safety*. Août 1973.
14. LYONS D.J. : *Aspects of driving experience in the first year as a qualified driver*. Road Research Laboratory. West Drayton Middlesex. Juin 1966.
15. Magazine 90 : *Club Antar*. Octobre 1972, n° 2.
16. MICHAUT G. : *Charge mentale et conduite. Travail humain*, n° 1/2, janvier-février 1968, p. 95 à 110.
17. MONSEUR M. : *Prise de risque en automobile : étude expérimentale d'un parcours routier*. Cahier d'étude O.N.S.E.R. Bull. n° 27, juillet 1970.
18. O.C.D.E. :
Julius MAREK, Norvège, chapitre 1 : *Introduction*.
Rosemary MILLS, Canada, chapitre 2 : *Exposure*.
QUENAULT, Angleterre, chapitre 3 : *Expérience*.
Anders TALQVIST and Martti NAKI, Finlande, chapitre 5 : *Mental and sensory Motor abilities*.
FALL and Vincent JESPOSITO, U.S.A., chapitre 8 : *Data collection and analysis*.
Documents de travail O.C.D.E. Groupe de recherche S 8, 1973.
Recherche sur les accidents dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs.
19. PELZ Ronald C., Stanley H. SCHUMAN : *Are young drivers really more dangerous after controlling for exposure and experience?* In *Journal of Safety Research*, 1971, 06, vol. 3, n° 2.
30. ROUSSEAU F. : *Itinéraires bis et de délestage*. O.N.S.E.R. Rapport interne 1973.

ANNEXES

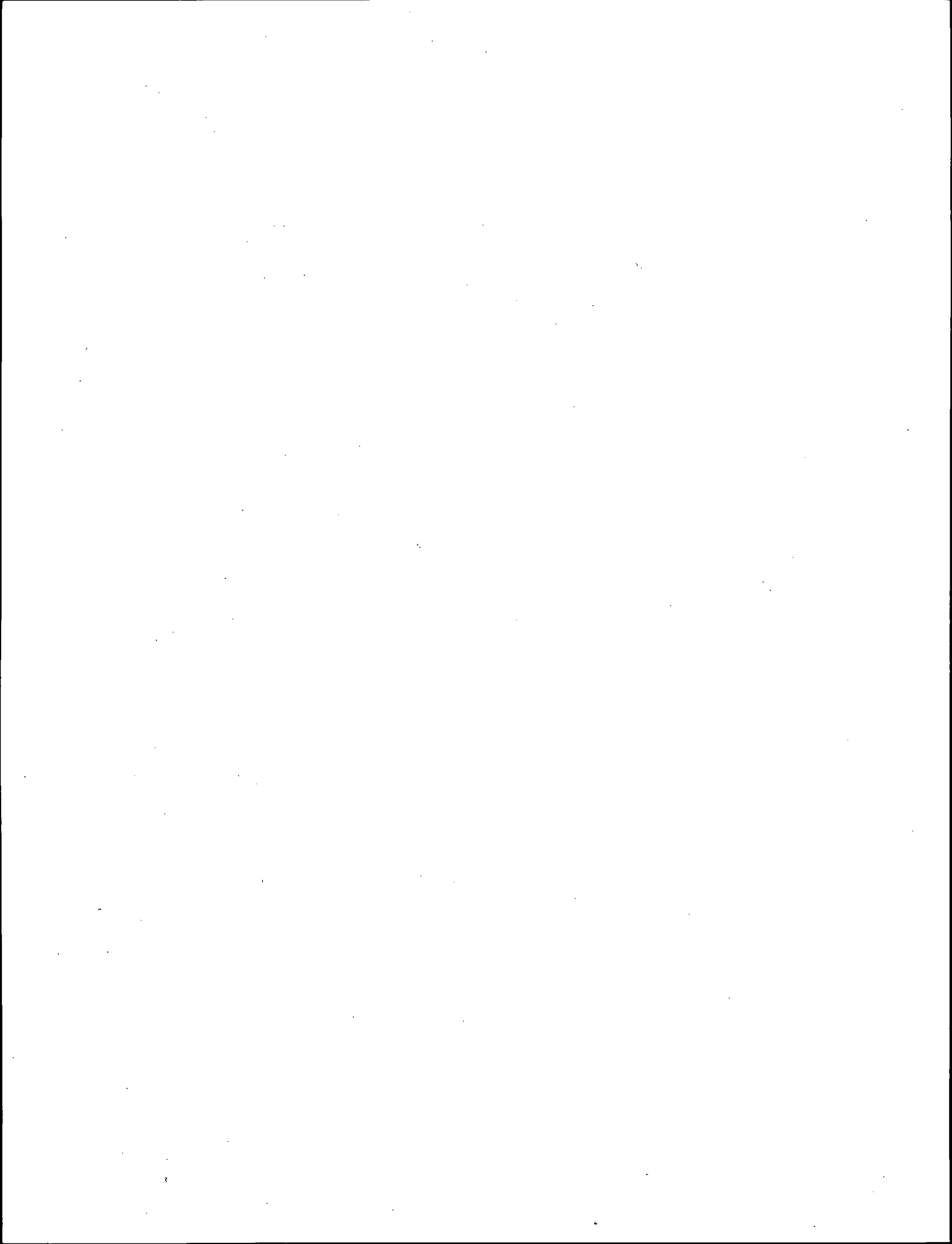


TABLEAU 4

Sujets	Circonstances des incidents des deux premiers mois	Réactions	Conséquences
1	<ul style="list-style-type: none"> — Tonneau avec une 4 CV Renault pour avoir voulu jouer les cascadeurs sur deux roues, sur une place de marché, vide. — « Grillé un feu rouge .» — Problèmes de maintien de trajectoire. — A failli emboutir une voiture à la sortie d'un parking après une altercation avec un professeur. — Deux crevaisons. — Ennuis mécaniques variés. 	<ul style="list-style-type: none"> — peur — culpabilité — tout joyeux puis un peu embêté. — énervement — ne se sent pas en sécurité — peur de la panne 	<ul style="list-style-type: none"> — voiture abîmée — pensées magiques
2	<ul style="list-style-type: none"> — Dépasse un camion à l'arrêt sur une route étroite en même temps qu'une autre voiture après beaucoup d'indécision : la conductrice a eu un sourire condescendant et ironique. — Problèmes de maintien de trajectoire. — Coupe le contact en croyant arrêter le clignotant. — Envoie un passager dans le pare-brise en voulant rétrograder. — S'est fait surprendre au milieu de la route : il rêvassait. — Problèmes de batterie et de freins. — A plusieurs reprises s'est laissé déporté en virages. 	<ul style="list-style-type: none"> — choqué — vexé — émotion — peur — affolement — peur — ne se sent pas en sécurité — peur 	<ul style="list-style-type: none"> — pensées magiques
3	<ul style="list-style-type: none"> — Touche le trottoir à plusieurs reprises à la nuit tombée, parce qu'il voyait mal ou était aveuglé. — Roule en feux de position, a failli accrocher un piéton : il pensait être en feux de croisement et trouvait qu'ils éclairaient peu. — A failli accrocher une voiture qui lui laissait la priorité, alors qu'il commençait à rouler doucement, roues braquées à gauche, tout en regardant à droite. — A plusieurs reprises, de mauvaises trajectoires en virage. — A fait deux refus de priorité. 	<ul style="list-style-type: none"> — peur — panique — tremblement de peur — peur — crispation — transpiration — très peur 	<ul style="list-style-type: none"> — traces sur pneus — pensée magiques

Sujets	Circonstances des incidents des deux premiers mois	Réactions	Conséquences
4	<ul style="list-style-type: none"> — Un conducteur de camion tourne à gauche à un carrefour sans l'avoir vu l'obligeant à un écart latéral brusque. — Une DS dépasse devant lui, le coince contre la bordure gauche de la route. — Sur autoroute, gêné à plusieurs reprises par des voitures très rapides sur la voie de gauche : dépasse quand même au ras de la berme centrale parfois en touchant les voitures avec le cale-pied. — Altercations multiples avec des automobilistes qui, ne l'ayant pas vu, dépassent ou ouvrent leurs portières à l'arrêt. — Fait de la provocation avec les automobilistes : force la priorité au mépris du danger. — Plusieurs fois perte d'adhérence du pneu arrière sous la pluie. 	<ul style="list-style-type: none"> — « la colère me prit » — se sent déculpabilisé et protégé pour quelque temps — aime les émotions fortes que ça procure — peur mais content de lui et fier de sa puissance — sait que c'est « fou » mais ne peut résister — émotions — fier de la maîtrise et de la technique qu'il a 	<ul style="list-style-type: none"> — injures réciproques — attitude magique — a l'impression que les gendarmes en veulent aux jeunes — agressivité renforcée — pense que les motards sont les bouc-émissaires des conducteurs — change les pneus
5	<ul style="list-style-type: none"> — Très mal placée sur la chaussée, en faisant un demi-tour, a failli provoquer une collision en chaîne. — Placée sur la file de gauche pour tourner à droite, a arrêté toute la circulation. — A passé dix minutes à comprendre comment fonctionnaient les lumières de la voiture alors qu'il faisait déjà nuit. — A plusieurs fois reculé en démarrant en côte. — Frotte souvent roues arrière contre le trottoir en tournant. — Se laisse entraîner en virages plusieurs fois. — Frôle souvent les voitures en stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> — ne s'est rendu compte de rien — panique — énervement — énervement — transpiration — très peur — vexée — peur — ne s'en rend pas compte 	<ul style="list-style-type: none"> — laisse le volant à son père — en veut à son père et au moniteur de ne pas lui avoir appris — passagers ont eu très peur — son père crie

Sujets	Circonstances des incidents des deux premiers mois	Réactions	Conséquences
6	<ul style="list-style-type: none"> — Casse la boîte de vitesses de sa voiture. — S'est fait surprendre parce qu'il déviait sa trajectoire. — Conduite en état d'ivresse une fois : <ul style="list-style-type: none"> • ne trouvait plus son chemin • calculait mal les distances • roulait toujours en deuxième • roulait en phares et avec la lumière à l'intérieur de l'habitacle. 	<ul style="list-style-type: none"> — ennuyé à cause de la dépense — ravi de la réparer lui-même — peur, transpiration — culpabilité, peur rétrospective 	<ul style="list-style-type: none"> — assure la réparation — s'est juré de ne plus recommencer
7	<ul style="list-style-type: none"> — Pannes successives : <ul style="list-style-type: none"> • batterie-démarrreur • pneus, pot d'échappement • « shimmy » créant des embouteillages ou provoquant l'agressivité des autres conducteurs. — A calé plusieurs fois à des feux rouges. — Feu dans son moteur : un chiffon qu'elle avait coincé pour s'essuyer les mains en cas de panne a pris feu. — Radiateur fuit : un autre conducteur l'avertit qu'elle perd de l'eau. 	<ul style="list-style-type: none"> — obsession permanente de la panne — peur de causer un accident — peur — énervement — très peur — ennuyée — inquiète 	<ul style="list-style-type: none"> — pensées et conduite magiques — dépannage par un garage — a du mal à reprendre confiance en « sa machine »
8	<ul style="list-style-type: none"> — Vérification de papiers. — Accident en moto : on lui a refusé la priorité. — Après avoir bu deux bières : <ul style="list-style-type: none"> • Gai, provocation, prend des risques pour le plaisir, roule en deuxième, relief troublé. — Procès-verbal en Italie pour excès de vitesse. 	<ul style="list-style-type: none"> — inquiet — les motards sont les boucs-émissaires des automobilistes peur rétrospective mais assez fier de lui — vexé 	<ul style="list-style-type: none"> — a l'impression que les gendarmes en veulent aux jeunes — favorise le passage des motos quand il conduit une voiture

Sujets	Circonstances des incidents des deux premiers mois	Réactions	Conséquences
	<ul style="list-style-type: none"> — Accident à 6 h du matin après avoir dormi en voiture pendant qu'un camarade conduisait, prend le relais, dérape dans un virage dans les Alpes, sur sol humide. Accroche une autre voiture. Deux camarades éjectés et légèrement blessés. — La voiture avait un pneu Uniroyal à l'avant gauche et trois pneus Michelin. — Conduit en ayant sommeil : touche le bas côté plusieurs fois, hypnotisé par les feux des voitures. 	<ul style="list-style-type: none"> — a eu vraiment très peur — trouve que c'est une expérience intéressante. Son appréhension s'est calmée quand il a vu que personne n'était gravement blessé — content d'avoir pu éviter le pire — assez fier de lui 	<ul style="list-style-type: none"> — dépannage par Europe Assistance — ennuis financiers — l'accident a été vécu comme une initiation qui libère et donne confiance en soi
9	<ul style="list-style-type: none"> — N'a noté aucun incident à cause d'une sensibilité exacerbée à l'auto-critique (son agressivité en conduite est remarquable). 		
10	<ul style="list-style-type: none"> — A l'arrêt pour laisser passer une camionnette qui sortait sur sa droite : l'autre lui arrache une aile. — Après une nuit blanche, monte plusieurs fois sur le bas-côté en somnolant au volant. — A essayé plusieurs fois de se faufiler dans des embouteillages : s'est fait injurier. — Est monté sur le trottoir en tournant à droite. — A évité un accrochage en braquant brusquement à gauche. — A une station-service, la nuit, on lui a demandé de conduire un blessé chez lui. Il propose de l'emmener en clinique. La police est arrivée à ce moment-là. — Problèmes de maintien de trajectoire et de freinage par temps de pluie. — Provoque plusieurs fois les autres automobilistes pour « épater et s'amuser ». 	<ul style="list-style-type: none"> — « vidé », « ahuri » — peur — vexé, énervé — surpris désagréablement — fier de lui, peur rétrospective — « refroidi et énervé », tremblement « le serrais le volant et les mâchoires, je me suis disputé avec ma passagère » — inquiet — c'est un défoilement — puis culpabilise 	<ul style="list-style-type: none"> — pense qu'il faut non seulement faire attention mais aussi prévoir

TABLEAU 6

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
1	<ul style="list-style-type: none"> — Enfonce doucement une portière en reculant. — Altercation avec une conductrice qui ne voulait pas céder le passage. — Plusieurs glissades sous la pluie. — Sur autoroute, assiste en roulant à 140 km/h à un « jeu de la mort » entre une 404 et une Matra. Ses parents somnolent à l'arrière. — Premier verglas et première glissade. — Après avoir bu deux bières, réagit plus brutalement. — Joue au fou plusieurs fois avec les copains. — Frôle et touche une voiture auto-école, sous le coup d'une colère après une remarque agressive d'un professeur. — Plusieurs fois dans le brouillard a l'impression d'être perdu et se retrouve au milieu de la chaussée ou à gauche dans des virages. — Deux éclatements de pneus, touche le trottoir. — Presque accrochage : une conductrice en Fiat 124 refuse de le laisser doubler : double sur le trottoir, fait une queue de poisson et pile. Il descend furieux. Il a envie de la gifler. Il se retient en pensant à l'observateur. — Panne de frein, rentre au frein à main. 	<ul style="list-style-type: none"> — refuse le constat demandé par l'autre, s'enfuit en trombe — énervement colère — genoux tremblent — très peur — crispation sur le volant — transpire beaucoup — se sent dans un brouillard — mal au cœur peur rétro-spective — peur — transpire — peur — transpire beaucoup — très peur — agressivité — repart calmé — très peur 	<ul style="list-style-type: none"> — peur — culpabilité — renforcement d'un jugement « a priori » sur les « femmes au volant » — attention renforcée par mauvais temps — peur de l'accident. Se tient sur ses gardes — culpabilité — essaie de prendre d'autres indices — pensées magiques

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
2	<ul style="list-style-type: none"> — Incidents s'il est fatigué : <ul style="list-style-type: none"> ● laisse le cignotant, ● change de vitesse à n'importe quel moment. — « Shimmy ». — Par trois fois a failli rentrer dans la voiture devant. — Rentre doucement dans une mobylette. Il n'a pas freiné à temps. — Pannes fréquentes d'allumage. 	<ul style="list-style-type: none"> — peur — peur — peur — vexé — vexé, il y avait deux auto-stoppeurs avec lui — colère 	<ul style="list-style-type: none"> — essaie des conduites d'évitement — se promet de faire plus attention — impression d'être impuissant devant la mécanique — pensées magiques
3	<ul style="list-style-type: none"> — Accélère si on veut le doubler. — Très souvent ébloui la nuit. — Presque accident en doublant sur une route à deux voies très étroite. — Presque accrochage en se faulant pour doubler un camion dans une rue étroite à double stationnement. — Deux presque accidents dus à un état « léthargique ». — Après boisson avec copains : <ul style="list-style-type: none"> ● klaxonne sans arrêt ● zigzague ● chante ● fait des « idioties ». — Fait semblant de pousser les conducteurs lents. — Presque accident : un conducteur passe de la troisième file à la deuxième, obligeant : (3) à prendre la première file, et (3) l'empêche de tourner à droite, tout en klaxonnant. — Accident : « pile » à un feu rouge. Un cyclomoteur l'emboutit par l'arrière. 	<ul style="list-style-type: none"> — « ça m'énerve » — peur, contracté — excitation — abattement — peur — peur puis indifférence — impression de défoulement agréable — exaspéré et amusé — cette provocation l'amuse et donne de l'intérêt à la conduite — furieux après l'autre 	<ul style="list-style-type: none"> — dégoût de la voiture — peu de dégâts

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
	<ul style="list-style-type: none"> — A plusieurs reprises fait des queues de poisson aux 2 CV. — Plusieurs presque accidents dans Paris avoués sans détails. — A grillé trois feux rouges la nuit. — Multiples queues de poisson, dépassements en frôlant, ou par la droite. — Presque accident : roulait à 100 km/h. Il y avait des travaux sur sa voie. Trop tard pour freiner, il se déporte à gauche en frôlant une voiture qui arrivait en face. — A empêché un taxi de changer de voie. Celui-ci excédé a fait une queue de poisson à (3) qui a failli lui rentrer dedans. — Presque accident : arrêté à un stop ; une autre voiture arrive avec le clignotant à droite. (3) s'engage et l'autre avait oublié son clignotant et allait tout droit. — Après provocation de (3) un autre automobiliste accroche une voiture à l'arrêt. — Presque accident : dépasse dans une descente étroite un « Espagnol qui l'embêtait » et une 2 CV arrive en face : (3) frôle l'aile avant en finissant son dépassement. — Accident : un conducteur « brûle un stop » et lui rentre dedans. — « Brûle un stop » et refuse une priorité un jour de grand énervement avec sa mère. — Presque accident : avec de grosses chaussures, a accéléré au lieu de freiner. — Sur verglas, a failli écraser deux piétons en partant en glissade. 	<ul style="list-style-type: none"> — satisfait — « ça défoule » — un peu peur — « je me venge avec beaucoup de sévérité quand un type m'a embêté » — très peur — transpire — tremble — fou furieux — énervé — agressif — peur — « j'étais heureux » — en écrivant. pense que ça aurait pu être catastrophique — sans émotion pour le moment — vidé — fou furieux — énervé — un peu peur 	<ul style="list-style-type: none"> — dégâts matériels très importants (2 semaines d'immobilisation)

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
4	<ul style="list-style-type: none"> — Beaucoup de dérapages en moto sur route mouillée. — Emprunte une Alfa Roméo dans le garage de son frère : casse l'embrayage avec cinq copains dedans. — Plusieurs fois en voiture : <ul style="list-style-type: none"> • rabattements trop courts • dépassements justes • Virages pris trop vite. — Chute en moto. — Dépassements critiques. — Presque accrochage à cause d'une voiture qui prenait un sens interdit. 	<ul style="list-style-type: none"> — ne se sent pas en sécurité — peur de la punition — soulagement d'auto-punition — donne coups de bottes dans les voitures — donne un coup de poing au conducteur, très peur, furieux 	<ul style="list-style-type: none"> — essaie d'éviter les chutes à cause des problèmes financiers qui en résultent — moto abîmée — pense ensuite à l'observateur
5	<ul style="list-style-type: none"> — Se fait klaxonner beaucoup. — A failli accrocher des voitures en stationnement plusieurs fois. 	<ul style="list-style-type: none"> — crispée — transpire — très enfermée et craintive 	<ul style="list-style-type: none"> — ne conduit presque plus, 40 km en un mois
6	<ul style="list-style-type: none"> — Se fait klaxonner souvent. — Espèce d'angoisse permanente du dépassement. 	<ul style="list-style-type: none"> — très calme en apparence jusqu'à l'indolence — angoissé — plaisir de conduire quand même 	

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
7	<ul style="list-style-type: none"> — Se fait souvent klaxonner. — Pannes multiples. 	<ul style="list-style-type: none"> — agacée et klaxonne systématiquement les cyclistes en retour — angoisse — difficulté à reprendre confiance 	<ul style="list-style-type: none"> — cherche à comprendre pourquoi — pensées magiques — après toutes ces pannes envisage de chercher du travail plus près plutôt que de changer de voiture
8	<ul style="list-style-type: none"> — Peur avant de partir seul pour un long trajet. — Essaie plusieurs fois d'imposer sa priorité. — Problèmes de joint de culasse et d'amortisseurs. — Arrêté pour vérification de papiers. — Plusieurs petites « bêtises ». 	<ul style="list-style-type: none"> — peur mais se sentait dans son droit — assure les réparations avec un certain plaisir — émotion — fait une analyse personnelle très stricte de sa conduite 	<ul style="list-style-type: none"> — fait des révisions mécaniques, emporte 2 roues de secours
9	<ul style="list-style-type: none"> — Arrêté pour contrôle d'identité. — Plusieurs dépassements critiques. — Tête-à-queue sur le verglas — « Grille » souvent des feux rouges ou des stops. 	<ul style="list-style-type: none"> — irrité — envie de cogner — énervé — a eu peur — indifférent, certain plaisir 	<ul style="list-style-type: none"> — roule moins vite

Sujets	Incidents entre 500 et 3 000 km	Réactions	Conséquences
	<ul style="list-style-type: none"> — Subit des appels de phares très souvent. — Problèmes dans le brouillard et sur le verglas. — Après avoir grillé un feu rouge est monté sur un trottoir pour éviter un car. — A gêné une mobylette qui a dérapé sur le verglas. — S'est vu interdire formellement d'utiliser la voiture après l'avoir prise plusieurs fois sans permission. 	<ul style="list-style-type: none"> — énervement — agressivité — peur — peur, s'enfuit — un peu coupable mais ne s'arrête pas — brouille avec ses parents. Est resté 3 semaines sans leur parler alors qu'il utilise généralement une logorrhée morbide comme moyen de défense 	
10	<ul style="list-style-type: none"> — Conduite à 150 km/h sur autoroute avec un chien qui dort sur ses genoux. Gêné pour freiner. — Frôle la glissière de sécurité pour dépasser une 4 L qui roulait trop à gauche sur autoroute. — Presque accident : double dans une courbe sur autoroute très vite. D'un seul coup manque de lumière, ralentit et donne un coup de volant pour éviter la glissière. — Presque accident sur route et route de campagne, en pente ; prend un virage à 90 : il y avait une BMW au milieu. Il monte sur le talus pour doubler. — Provoque des incidents après un repas trop arrosé. — A failli rentrer dans la voiture devant. 	<ul style="list-style-type: none"> — très peur — tremblements — très peur — transpiration — il a eu très peur et les 5 passagers sont « verts » — gai, ravi — agressif contre sa mère qui lui parlait à ce moment-là 	<ul style="list-style-type: none"> — a pensé en l'écrivant que ce n'est pas sérieux

Sujets		Réactions	Conséquences
	<ul style="list-style-type: none"> — Casse le moteur de la DS de ses parents. — Plusieurs incidents parce qu'il était « survolté et très malheureux en même temps ». — Presque accident en dépassant un « gêneur » sans voir qu'une voiture arrivait en face. — Plusieurs incidents dans le brouillard. 	<ul style="list-style-type: none"> — énervé — agressif — très peur 	<ul style="list-style-type: none"> — 2 semaines d'immobilisation — se dispute avec sa mère

