

INSERR



FORMATION
DES
ACTEURS



CAPITALISATION
DES
CONNAISSANCES



INNOVATION



PÔLE
DE
RÉFÉRENCE

Etude sur les réitérants de stages : description des conducteurs qui reviennent en stages « permis à points »

Rapport sur Convention DSCR-INSERR n°2200657614

Sous la direction scientifique de **Laurence Weber**,
psychologue, conseillère technique INSERR.

Equipe de recherche :

Inesse Laouini, doctorante en psychologie, Université
Paris XIII

Marjorie Maugendre, docteure en psychologie,

Arnaud Morange, docteur en sociologie, chercheur à
l'Institut régional du travail social de Basse-Normandie

Décembre 2014

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 3 |
| Contexte | 3 |
| Objectifs | 3 |
| Equipe de recherche | 4 |
| Population d'étude..... | 5 |
| Mode de recrutement des organismes et des stagiaires | 5 |
| Passation des questionnaires | 5 |
| Présentation des outils utilisés..... | 6 |
| Remerciements | 7 |
| I. REVUE DE LITTÉRATURE FRANÇAISE | 8 |
| Introduction | 8 |
| Fondements du permis à points et des stages | 8 |
| 1. L'évaluation de l'efficacité des stages : données épidémiologiques | 8 |
| 2. Caractéristiques psychosociales des conducteurs contrevenants..... | 11 |
| 3. Résistances ou processus de changement ?..... | 19 |
| 4. Les outils d'évaluation du comportement routier | 21 |
| II. METHODOLOGIE GENERALE DE L'ETUDE | 24 |
| 1. Méthode et outils | 24 |
| 2. Population et lieu d'étude..... | 27 |
| 3. Dispositif préliminaire..... | 27 |
| 4. Dispositif final..... | 28 |
| III. L'APPROCHE PSYCHOLOGIQUE | 30 |
| 1. Résultats de l'analyse statistique des variables | 30 |
| 2. Test de personnalité : le MMPI (Minnesota Multiphasic Personality Inventory) | 44 |
| 3. Procédure..... | 48 |
| 4. Les profils de personnalité | 54 |
| 5. Synthèse et discussion des résultats | 57 |
| IV. L'APPROCHE SOCIOLOGIQUE | 64 |
| 1. Les principales infractions et la manière d'en parler..... | 64 |
| 2. Le rapport au Code de la route et la négation du risque..... | 64 |
| 3. Personnalité et conduite..... | 68 |
| 4. Santé, hygiène de vie..... | 71 |
| 5. Conduites accidentogènes | 73 |
| 6. Le changement à l'œuvre grâce aux stages | 74 |
| 7. Propos libres..... | 76 |
| V. VIGNETTES SOCIO-CLINIQUES | 77 |
| Nathalie, 35 ans, Arcueil (profil 3 : transgresseurs agressifs)..... | 77 |
| Mehmet, 42 ans, Ile de France (profil 3 : transgresseurs agressifs) | 79 |
| Robert, 65 ans, Versailles (profil 2 : transgresseurs impulsifs)..... | 81 |
| Gabriel, 23 ans, Nancy (profil 2 : transgresseurs impulsifs) | 83 |
| Kim, 30 ans, Livry Gargan (profil 1 : pseudo-légalistes)..... | 85 |
| CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS | 88 |
| 1. Synthèse | 88 |
| 2. Proposition critique (sociologie) | 92 |
| 3. Perspectives d'applications | 94 |
| ANNEXES | 96 |
| 1/ Références bibliographiques | 96 |
| 2/ Guide d'entretien..... | 99 |
| 3/ Protocole questionnaires | 101 |
| 4/ Mini Mult (version abrégée du MMPI)..... | 122 |
| 6/ Transcription de deux entretiens | 124 |

Introduction

Contexte

Entre 2002 et 2014, la population des conducteurs ayant suivi un stage de sensibilisation à la sécurité routière est passée de 50 000 à 333 734. Au sein de cette population, on distingue plusieurs classes de conducteurs : les stagiaires « volontaires », qui suivent un stage dans le but de récupérer des points ; les stagiaires « obligatoires », titulaires d'un permis probatoire, qui ont l'obligation de suivre un stage lorsqu'ils commettent une infraction lors de cette période entraînant la perte d'au moins trois points ; ou encore les stagiaires adressés par la justice en peine complémentaire ou en alternative aux poursuites. En 2013, le nombre de stagiaires entrant dans les deux premières catégories est de 253 582 pour les stagiaires volontaires et de 55 929 pour les stagiaires obligatoires. Ce nombre continue à progresser entre 2012 et 2013.

Au cours de cette même période, le nombre d'animateurs de stages a également augmenté pour se situer à 1 063 (555 experts en sécurité routière et 508 psychologues) ; les programmes de stages ont donc été revus à l'aune des avancées scientifiques et des évolutions de la population. Les principes et la finalité de la loi d'origine¹ sont inchangés à savoir que ce dispositif (le stage) constitue le volet psycho-éducatif du permis à points et qu'il vise la réduction de la récurrence d'infractions par la prise de conscience et le changement de comportement chez les conducteurs.

Des modifications réglementaires intervenues dans les dernières années ont à la fois entraîné une hausse du nombre de stagiaires et introduit une certaine souplesse en matière de perte et de récupération de points. Ainsi la loi LOPPSI 2 a, depuis mars 2011, réduit le délai minimal pour suivre un stage de deux à un an, ce qui mécaniquement accroît la population de stagiaires "réitérants". Les organisateurs et les animateurs de stage font le constat d'un nombre plus important de stagiaires qui reviennent en stage d'une année sur l'autre. Pour tenir compte de ce phénomène, les arrêtés du 26 juin 2012 posent le principe d'un entretien personnalisé obligatoire pour les stagiaires ayant déjà participé à deux stages. La notion de réitération s'en trouve précisée : l'entretien personnalisé « est obligatoire pour les stagiaires dès lors qu'ils ont déjà participé à deux stages de sensibilisation à la sécurité routière »². Dans la pratique, ces entretiens ne sont pas encore mis en œuvre mais ils ouvrent la voie à des modes d'intervention différents en fonction des problématiques du public.

La réitération de stage constitue un objet d'interrogation pour les politiques, pour les organisateurs de stages, pour les animateurs et pour les stagiaires eux-mêmes sur des plans différents. Doit-on y voir l'échec d'un système ou au contraire son succès ? Quel est l'impact des décisions réglementaires ayant assoupli le système ? Comment comprendre que des conducteurs reviennent régulièrement en stage, quels sont les motifs sous-jacents à ce comportement de répétition ? Quels en sont les déterminants situationnels, socio-culturels, personnels ? Qui sont ces conducteurs, constituent-ils une catégorie homogène, sur le plan de la personnalité, de leur rapport aux autres, de leur relation au risque ? Changent-ils ou résistent-ils ? Et pour quelles raisons, quel bénéfice ?

Objectifs

Pour répondre à ces questions, dans le cadre d'une étude exploratoire, la DSCR a confié à l'INSERR la réalisation d'une étude qui vise à décrire de façon plus spécifique la population de conducteurs « réitérants ». Les objectifs dans la convention signée entre l'INSERR et la DSCR³ sont les suivants :

1. Mieux connaître la population des conducteurs « récidivistes » en matière d'infractions grâce à la description de la population des participants qui reviennent plusieurs fois dans les stages de sensibilisation
2. Décrire ces conducteurs réitérants d'un point de vue socio-démographique

¹ Loi n°89-469 du 10 juillet 89 complétée par le décret n°92-559 du 25/06/92 modifié par décret n°92-1228 du 23/11/92.

² Arrêté du 26 juin 2012 fixant les conditions d'exploitation des établissements chargés d'organiser les stages de sensibilisation à la sécurité routière, annexe 6.

³ CONVENTION DSCR/INSERR n° 2200657614. Notifiée le 25 octobre 2012 pour une durée de 14 mois; modifiée par avenant le 23.10.2013 fixant la durée à 26 mois à compter de la notification.

3. Appréhender les mécanismes et les déterminants socio-culturels à l'origine de ces comportements de réitération du point de vue des stagiaires concernés et des autres acteurs du dispositif d'un point de vue psychologique et sociologique
4. Faire émerger une typologie croisant les deux approches (psychologique, sociologique)
5. Proposer des interventions adaptées pour ces conducteurs.

Cette étude a été envisagée dans un premier temps sous un angle quantitatif et sous un angle qualitatif. Toutefois, il n'a pas été possible de mener à bien l'aspect quantitatif compte tenu des difficultés d'accès au fichier du permis de conduire.

Récidive ou réitération ?

D'un point de vue strictement judiciaire, on distingue la récidive légale de la réitération. La **récidive** (en matière délictuelle ou criminelle) décrit la commission, dans un temps donné⁴, d'un même délit ou crime.

Il y a **réitération** d'infractions pénales *lorsqu'une personne a déjà été condamnée définitivement pour un crime ou un délit et commet une nouvelle infraction qui ne répond pas aux critères de la récidive légale. Cette définition récente a été introduite dans le code pénal en 2005 par la loi n°2005-1549*⁵.

Dans le dispositif du permis à points, la récidive fait référence à la commission d'infractions ayant entraîné une nouvelle perte de points sur le permis de conduire.

« *Les stages de sensibilisation à la sécurité routière visent à éviter la réitération des comportements dangereux* » (arrêté du 26 juin 2012 fixant les conditions d'exploitation des établissements chargés d'organiser les stages de sensibilisation à la sécurité routière)

Les conducteurs, à partir du moment où ils viennent en stage pour une reconstitution partielle de leur capital de points ont, en général⁶, commis plusieurs infractions.

Les réitérants, tels qu'ils sont définis dans l'arrêté du 26 juin 2012, sont des conducteurs ayant suivi au moins deux stages. Nous avons donc retenu pour notre étude les conducteurs qui en étaient à leur troisième stage au moins.

La population qui nous intéresse dans cette étude est celle qui revient en stage pour récupérer des points et qui a suivi au moins deux stages : elle appartient à la catégorie « stagiaires volontaires » ou « stagiaires obligatoires » dont elle constitue un sous-ensemble. Nous n'avons pas pu la chiffrer au plan national pour des raisons d'accès au FNPC (fichier national du permis de conduire). Plusieurs estimations la situaient dans les années 2000 autour de 10%.

Equipe de recherche

L'INSERR s'est entouré d'une équipe de recherche composée de psychologues et d'un sociologue:

- Laurence WEBER, psychologue, coordinatrice de l'étude
- Marjorie MAUGENDRE, docteure en psychologie
- Inesse LAOUINI, doctorante en psychologie : université de Paris XIII
- Arnaud MORANGE, sociologue, chercheur à l'IRTS de Basse-Normandie
- Sonia LEPRI, chargée d'études à l'INSERR, a relu et mis en forme le rapport

⁴ Délai de cinq ans en matière délictuelle, de 10 ans en matière criminelle (Art.132-10 du Code pénal).

⁵ JOSNIN R. in Une approche statistique de la récidive des personnes condamnées, avril 2014, Infostat Justice.

⁶ Pour les titulaires d'un permis probatoire, une infraction entraînant le retrait de 3 points et plus les conduit obligatoirement en stage.

Population d'étude

Nous avons retenu comme « stagiaires réitérants »:

- les stagiaires qui ont déjà participé à deux stages de sensibilisation à la sécurité routière (pour être en cohérence avec l'arrêté du 26 juin 2012). Pour pouvoir être inclus dans l'échantillon, ils en sont donc à leur troisième stage au minimum,
- les stagiaires éligibles à la récupération de points à l'issue du stage et les stagiaires en période probatoire, également éligibles.

Il était prévu de rencontrer une vingtaine de participants réitérants de stages comme annoncé dans la convention (hors étude de faisabilité) : **nous en avons rencontré 45 (étude de faisabilité comprise) qui ont accepté de passer les questionnaires et échelles psychologiques. 18 entretiens sociologiques ont été réalisés.**

Compte tenu de la non réalisation de l'étude quantitative, nous n'avons pas pu affiner les critères de sélection des participants en fonction des enseignements du FNPC⁷, pour rendre compte de la répartition des stagiaires réitérants par nombre de stages/temporalité, âge, sexe et infractions.

Dans le cadre de cette étude exploratoire, il n'était pas prévu de groupe témoin. Nous avons toutefois pu réaliser des comparaisons avec d'autres échantillons statistiques issus d'études préalables, notamment le groupe de conducteurs « tout venant » dans l'étude de Berdoulat (2012)⁸.

Mode de recrutement des organismes et des stagiaires

Le choix des organismes respecte une certaine représentativité dans le système et une certaine diversité géographique (Paris et région parisienne, région nord-est de la France). Un courrier officiel annonçait la démarche et encadrait la réalisation de l'étude sur le terrain.

Le choix des stages s'est fait en accord avec les responsables de centres et les animateurs étaient libres d'accepter ou de refuser de participer. Leur rôle était essentiel dans le recrutement des stagiaires et l'annonce de l'étude.

Les animateurs avaient la charge d'identifier les stagiaires remplissant les critères d'inclusion, à partir d'informations recueillies lors de la présentation et dans la fiche de renseignements remplie en début de stage.

Passation des questionnaires

Les stagiaires recrutés ont été soumis à une batterie de questionnaires et un entretien sociologique.

Recrutés par les animateurs de la session, ils ont été reçus pendant le temps de stage à l'écart du groupe par un membre de l'équipe de recherche. Cette organisation supposait une autorisation de la part de la DSCR, adressée par l'INSERR aux organismes participants :

- d'extraire ces stagiaires du stage durant une ou deux heures maximum (pour valider le stage malgré cette absence); le moment le plus opportun étant choisi d'un commun accord avec les organismes et les animateurs (a priori durant le deuxième jour du stage),
- de disposer d'une salle à part dans laquelle installer les stagiaires afin qu'ils remplissent les questionnaires ou pour conduire l'entretien.

Le membre de l'équipe présent était chargé d'expliquer le mode de remplissage des questionnaires et de les y aider si nécessaire.

⁷ Fichier national du permis de conduire.

⁸ BERDOULAT E. (2012). *Conduite automobile agressive et transgressive : motivation, colère et parcours de vie*. Université Toulouse 2 Le Mirail.

Un entretien sociologique était prévu avec les mêmes stagiaires après la passation des questionnaires ou après le stage.

Présentation des outils utilisés

La batterie de questionnaires a été élaborée par l'équipe de chercheurs en charge de l'étude et discutée avec le comité scientifique.

Autant que possible, nous avons retenu des outils validés et déjà utilisés dans les recherches consultées, aux fins éventuelles de comparaison. Nous avons eu le souci de ne pas reproduire ce qui avait déjà été fait sur la même population et de nous centrer sur les objectifs de cette recherche, à savoir : cerner le profil de la population réitérante et les motifs de la réitération de stage.

La grille d'entretien a été réalisée en collaboration avec l'ensemble de l'équipe de recherche afin de pouvoir par la suite croiser les regards et analyser les entretiens en utilisant une approche sociologique et psychologique.

L'ensemble de ces outils (questionnaires et grille d'entretien) dans sa version finalisée, est présenté en annexe.

Nous recenserons dans une première partie les études françaises sur la question en nous centrant sur les significations des comportements, sur les dimensions de personnalité dans leur lien avec la conduite, la transgression et la conduite agressive. Nous recenserons les différentes études ayant décrit des typologies de conducteurs et cherché des significations ou des liens entre des traits de personnalité et la conduite automobile. Enfin nous rappellerons les résultats les plus récents concernant les changements d'attitude ou de comportements suscités par ce type d'approche.

L'approche psychologique, réalisée à partir de la passation de questionnaires comprenant un questionnaire de personnalité, a pour objectif de décrire la population sur le plan socio-démographique et psychologique.

L'analyse statistique permet d'établir des profils incluant des variables indépendantes, dépendantes et des traits de personnalité ; et d'effectuer des comparaisons avec des populations issues d'autres études sur le sujet.

L'approche sociologique est réalisée à partir de l'analyse d'entretiens.

Des vignettes socio-cliniques viendront illustrer les profils avec un double regard porté au plan psychologique et sociologique.

Enfin nous proposerons une synthèse des résultats de l'étude afin de répondre aux questions soulevées dans l'introduction et soumettrons des pistes de réflexion aux fins d'amélioration des prises en charge de ces publics.

Remerciements

- **Aux animateurs et organisateurs ayant permis l'accès aux stages et aux stagiaires :**

Sandra ABDOUL

Paul BARRE

Philippe BELCHEM

Véronique BOUHARD

Léo BOUMRA

Mathieu DAHLER

Monique GASCHET

Véronique LE CALVEZ

Peggy LUYA

Seher MURTAZA

Corinne NEYT-DUMESNIL

Richard PUDLO

Michel SALAUN

Marion SALY

Madeleine STOBIERSKI

Johanne SYMANSKI

Didier VASSAL

Amandine VIARD

- **Aux organisateurs ayant permis l'accès au stage et aux stagiaires :**

Actiroute, Paris 11ème et Livry-Gargan (93)

Alert 57, (57)

Allo Permis, Arcueil (94) et Versailles (78)

Automobile club association, Paris 8ème

Prévention routière formation, Nancy (54)

Vauban Formations, Nancy (54) et Metz (57)

- **Aux universitaires pour leur contribution :**

Emilie BERDOULAT, maître de conférences en psychologie, Université Pierre Mendès France, Grenoble.

David VAVASSORI, maître de conférences en psychologie clinique et psychopathologie, université de Toulouse Le Mirail

Marie-Paul ROSS, psychothérapeute, Ph.D, Québec.

- **A Annick BILLARD**, psychologue, secrétaire générale Association prévention routière, pour la relecture attentive du rapport.

Et à tous les stagiaires ayant participé à l'étude

I. Revue de littérature française

Introduction

En France, la littérature relative au stage de sensibilisation à la sécurité routière s'articule principalement autour de l'évaluation de l'efficacité des stages ; de la description des participants au stage ; du processus de changement ainsi que des mécanismes qui le sous-tendent.

A l'exception de quelques données épidémiologiques, la littérature semble moins fournie lorsqu'il s'agit de s'intéresser au phénomène de réitération de stage.

Nous avons retenu quelques recherches universitaires, des rapports d'évaluation issus d'organismes organisateurs de stages et des études d'évaluation commandées par l'Etat, parfois anciennes, qui nous ont permis :

- de saisir l'impact des stages en terme de « récidive » à travers le suivi de l'évolution des habitudes de conduite ;
- d'apporter une meilleure connaissance des conducteurs engagés dans des comportements routiers infractionnistes et accidentogènes, notamment par la mise en évidence de profils de conducteurs contrevenants ;
- de comprendre la manière dont s'effectue ou non le changement au sein des stages ;
- d'apporter une meilleure connaissance des outils et des méthodes utilisées dans l'analyse des comportements routiers.

Fondements du permis à points et des stages

Avant de reprendre chacun de ces points, il convient de revenir aux fondements du permis à points pour comprendre de quelle manière il constitue un dispositif de prévention de l'insécurité routière.

Institué par la loi du 10 Juillet 1989, la légitimité et le fondement d'un tel dispositif reposent sur l'hypothèse que la répétition d'infractions au code de la route est révélatrice de comportements dangereux. Ainsi, les sanctions successives infligées au titulaire du permis de conduire doivent-elles inciter le conducteur à adopter des comportements moins dangereux et plus respectueux du code de la route (Nallet, 2009⁹ ; Weber et al., 2012¹⁰).

Jugé principalement répressif, ce dispositif-sanction qui ne garantit pas de façon systématique un comportement plus respectueux du code de la route a alors donné lieu à des mesures de réhabilitation. « *Le complément nécessaire à la répression devient l'éducation* » (Nallet, 2009, p.136).

Entrées en application par la loi du 25 juin 1992 en France, elles prennent principalement la forme de « stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route ». Cette formation, « *destinée à éviter la réitération des comportements dangereux* », comme la législation le stipule, s'inscrit clairement dans une dimension préventive (Weber et al., 2012). L'évolution d'un tel système – tant dans ses modèles théoriques que dans le choix de ses outils – a nécessité la mise en place d'une évaluation du stage « *en tant que processus global qui vise à réduire le récidivisme* »¹¹.

1. L'évaluation de l'efficacité des stages : données épidémiologiques

Les données épidémiologiques dégagées à partir de ces enquêtes questionnent la pérennité – à court et moyen terme – des comportements routiers adoptés depuis le stage¹².

⁹ N. NALLET (2009). *Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route : qui sont les stagiaires permis à points ?* Thèse de doctorat. Université Lumière, Lyon.

¹⁰ L. WEBER, H. MARTINEAU, A. BILLARD, A. MORANGE, L. PETER, M. MAUGENDRE (2012). *Approche pluridisciplinaire autour de la notion d'autoévaluation dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière*. Rapport de convention. INSERR

¹¹ *Op. cit.* 3 p.8

¹² A. BILLARD, J. BENAROSCH, F. GRILLON (1995). *Stage de sensibilisation à la sécurité routière proposé dans le cadre de la procédure pénale lors d'une conduite en état d'alcoolémie*. Prévention Routière Formation ; A.

Le suivi de l'évolution des habitudes des conduites déclarées met en évidence la persistance de certains comportements infractionnistes et pointe parfois la multiplication des stages pour un même conducteur. A travers ces deux points, c'est en partie la question de la résistance au changement qui est convoquée.

Pour de nombreuses études, il apparaît difficile d'imputer au seul stage les modifications perçues.

Un certain nombre, en effet (Billard et al. 1995 ; Billard et Gallois, 2000 ; Billard 2002 ; Billard, 2012) font état de leurs limites méthodologiques, telles que le caractère déclaratif, le faible échantillonnage, ou encore l'absence de groupe témoin. S'ajoute à cela l'absence d'examen longitudinal qui ne permet pas de suivre de manière fine l'évolution des carrières infractionnistes et accidentogènes. Quelques variables intermédiaires – telles que le degré de satisfaction, les intentions de changement ou les comportements déclarés – ont alors été dégagées comme critères d'évaluation des stages.

Dans ces enquêtes, la difficulté à statuer sur l'efficacité réelle des stages se manifeste, par exemple, dans le contraste apparent entre le pourcentage élevé de participants qui déclarent le stage comme bénéfique – c'est-à-dire qui déclarent avoir modéré leur vitesse de conduite (Billard, 2002), observé davantage le code de la route (Billard, 2012), ou ne plus boire et conduire (Billard, 1995) – et le pourcentage, tout aussi élevé, qui concerne les infractions et les accidents déclarés depuis le stage.

1.1 Evolution des habitudes de conduite

Les données épidémiologiques montrent que le dépassement de la vitesse constitue l'infraction la plus fréquemment commise.

Pour Delhomme¹³ (2003 ; 2005) tous les participants de stage sont, à des degrés variables, concernés par ce type d'infraction.

Deux enquêtes s'intéressent particulièrement à l'évolution de ce type de comportement à la suite du stage. Les participants sont interrogés à quatre reprises sur une période allant de quelques semaines à quelques mois après le stage.

Dans la première étude¹⁴, 46% et plus des participants déclarent avoir dépassé les limitations de vitesse quelques semaines après le stage ; ils sont 51% et plus à faire une telle déclaration quelques mois après le stage.

BILLARD et P. GALLOIS (2000). *Stages de sensibilisation à la sécurité routière proposés en alternative à la sanction ou en reconstitution partielle du capital de points initial du permis de conduire : effets des stages sur les 18/25 ans*. Prévention Routière Formation ;

A. BILLARD (2002). *Les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route pour une reconstitution partielle du capital de points du permis de conduire : du 1^{er} Janvier au 30 Juin 2000*. Prévention Routière Formation ;

P. DELHOMME (2003). *Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route*. Rapport de convention. DSCR. INRETS ;

P. DELHOMME (2005). *Infléchir les comportements à risque des automobilistes en matière de vitesse dans les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route via une intervention basée sur l'engagement*. Rapport de convention. DSCR.INRETS ;

Enquête permis à points auprès de personnes ayant suivi un stage en Janvier/Février 2011 ou en Janvier/Février 2012. Sous la direction de A. BILLARD, Prévention Routière Formation, 2012 ; L. WEBER, et al., 2012.

¹³ P. DELHOMME (2003). *Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route*. Rapport de convention. DSCR. INRETS ;

P. DELHOMME (2005). *Infléchir les comportements à risque des automobilistes en matière de vitesse dans les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route via une intervention basée sur l'engagement*. Rapport de convention. DSCR.INRETS ;

¹⁴ P. DELHOMME (2005). *Infléchir les comportements à risque des automobilistes en matière de vitesse dans les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route via une intervention basée sur l'engagement*. Rapport de convention. DSCR.INRETS ;

Dans la seconde étude¹⁵, ils sont 46% et plus à déclarer avoir dépassé les limitations de vitesse quelques semaines après le stage et 47 % et plus à faire une telle déclaration quelques mois après le stage.

Pour l'auteure, la tendance à réduire sa vitesse de conduite se retrouve moins chez les participants venus en stage pour une infraction liée à la vitesse, ou qui assistent à un stage dans le cadre d'une récupération volontaire de points, que chez les conducteurs qui assistent au stage en alternative à la poursuite judiciaire ou en tant que « novice ».

Le pourcentage de déclarants atteint son paroxysme dans une enquête¹⁶ réalisée auprès de jeunes stagiaires âgés de 18 à 25 ans. Ils sont 87% de jeunes à déclarer dépasser régulièrement ('parfois' ou 'toujours') les limites de vitesse depuis le stage.

Cependant, cette pratique est exclusive à ce type d'infraction puisque de manière générale les comportements déclarés sur d'autres infractions sont rares.

Par ailleurs, dans cette étude, 47% des jeunes interrogés ont déclaré avoir été impliqués dans un ou plusieurs accidents corporels et/ou matériels depuis le stage. En accord avec les constats nationaux présentés dans l'étude ces chiffres confirment la sur-implication des jeunes dans les accidents de la route.

Si ces estimations relatives aux infractions déclarées paraissent élevées, elles diminuent clairement lorsqu'elles concernent les verbalisations déclarées.

Ainsi, dans la précédente étude, 47% des jeunes interrogés ont déclaré avoir fait l'objet d'une nouvelle verbalisation après le stage, dont la moitié pour des infractions liées à la vitesse¹⁷.

Deux enquêtes réalisées en 1993 et 1995 indiquent respectivement que : 13% des participants effectuant un stage en alternative aux poursuites judiciaires, et 18,5% des participants effectuant un stage dans le cadre d'une reconstitution partielle de points, déclarent avoir fait l'objet d'une nouvelle verbalisation liée principalement à un dépassement de la vitesse autorisée¹⁸.

Enfin, selon une autre enquête¹⁹, 25,5% des participants à un stage dans le cadre d'une reconstitution partielle du capital de points déclarent avoir été verbalisés pour une ou plusieurs infractions suite à un stage. Comme pour les études précédentes, la majorité des infractions verbalisées (64%) est liée au dépassement des limites de vitesse.

1.2 La réitération de stage

Dans la précédente enquête²⁰, 11% des stagiaires déclarent avoir participé à un ou plusieurs stages dans le cadre de la récupération partielle de points. Cette estimation du nombre de réitérants constitue à notre connaissance, l'une des premières en France.

Plusieurs enquêtes récentes situent ce chiffre entre 30% et 36% (Billard, 2012 ; Weber et al., 2012).

Si ces enquêtes donnent à voir un chiffre trois fois plus élevé qu'en 2002, l'enquête de Billard (2012) apporte quelques précisions quant à la manière dont les infractions, en cas de réitération, se répartissent selon que le stage est effectué dans le cadre du dispositif réglementé du permis à points, ou qu'il relève d'une procédure judiciaire.

Il apparaît que l'alcool et la vitesse sont les infractions les plus représentées en cas de réitération de stages et que les stages sont constitués en majorité de conducteurs inscrits dans le cadre d'une récupération volontaire de points.

¹⁵ P. DELHOMME, 2005.

¹⁶ A. BILLARD et P. GALLOIS, 2000.

¹⁷ *Ibid* 8

¹⁸ Rapport au Parlement. 2002. *L'évaluation des stages de formation et de sensibilisation institués par l'article L. 223-6 du code de la route.*

¹⁹ A. BILLARD, 2002.

²⁰ *Ibid* 11

L'enquête de Billard (2012) souligne que, pour 63% des participants qui déclarent avoir effectué un stage pour la 2^{ème} ou la 3^{ème} fois, la réalisation du stage s'inscrit dans le cadre du dispositif réglementé du permis à points.

Dans cette catégorie, les conducteurs venus recapitaliser volontairement leurs points sont les plus représentés. Comparés aux stagiaires venus en application d'une mesure judiciaire, dont les infractions sont essentiellement liées à des excès de vitesse et à un état d'alcoolémie au volant, ces stagiaires sont marqués par la profusion et la diversité des infractions commises (vitesse, alcool, téléphone, stop/priorité/feu rouge, infraction casque/ceinture).

Ce constat, pour l'auteure, rejoint l'hypothèse défendue dans une étude précédente (Billard, 2002) selon laquelle les stagiaires qui participent à une formation dans le cadre d'une mesure judiciaire ne sont pas les mêmes que ceux qui participent volontairement dans le cadre de la reconstitution de leur capital de points et dont le profil serait plus déviant.

Enfin, l'étude réalisée dans le cadre universitaire par Nallet (2009), distingue le pourcentage de réitérants par *genre*. Seulement 1,1% des femmes interrogées ont déjà effectué un stage contre 8,4% chez leurs homologues masculins. Pour cette auteure, même si les stagiaires hommes sont semblables²¹ aux stagiaires femmes, ces dernières seraient plus sensibles à la sanction.

1.3 Vers une première description des stagiaires

Dans les différentes enquêtes il apparaît : que la population masculine est largement majoritaire, les pourcentages allant de 80 à 90% (Billard, Benarosch et Grillon, 1995 ; Billard et Gallois, 2000 ; Billard, 2002 ; Nallet, 2009 ; Billard, 2012 ; Weber et al., 2012) ; que les stages sont essentiellement composés de stagiaires venus dans le cadre d'une recapitalisation volontaire de points (Billard, 2002 ; Delhomme 2003, 2005 ; Billard, 2012) et que les jeunes conducteurs constituent une catégorie singulière au regard de leur accidentologie (Billard et Gallois, 2000).

Ainsi, l'âge, le sexe ou le type de permis semblent constituer des facteurs déterminants d'engagement ou non dans des conduites dangereuses et transgressives.

D'autres études, se rapprochant des notions de prise de risque et de conduite à risque ont tenté d'identifier les facteurs de risque routier ainsi que les dimensions de personnalité impliquées dans de telles conduites. Certaines sont parvenues à isoler quelques profils de conducteurs contrevenants.

2. Caractéristiques psychosociales des conducteurs contrevenants

2.1 Définition de la prise de risque

Selon une définition de G. Michel, D. Puper-Ouakil et M.C. Mouren-Siméoni (2002)²², la prise de risque se définit comme « un engagement délibéré et répétitif dans des situations dangereuses, [sources d'excitations] ».

Elles prennent des formes multiples, allant « de la consommation de substances psychoactives telles que le tabac, l'alcool, les drogues [...] aux rapports sexuels non protégés [...] aux fugues, à la conduite de véhicules motorisés, [aux] tentatives de suicides, [au] jeu du « fouldard », en passant par la pratique de sport de glisse [...], les sports à risques »²³.

Elle s'inscrit dans le développement normal de l'individu en tant qu'elle constitue un processus inhérent à la construction de son identité. C'est pourquoi les conduites à risque sont très fréquentes à l'adolescence.

²¹ Ce thème est explicité dans le paragraphe 2..3.2 Typologie des conducteurs stagiaires

²² G. MICHEL, D. PUPER-OUAKIL et M.C. MOUREN-SIMEONI. Prise de risque chez les jeunes. Les conduites dangereuses en véhicules motorisés. *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, 2012, 50, p.584.

²³ *Ibid.* p.584

▪ La prise de risque et la conduite automobile

Caractéristiques de la prise de risque à l'adolescence :

Michel et al. (2012) soulignent la sur-implication des jeunes, en particulier des garçons, dans les accidents routiers.

Parmi les facteurs déterminants les risques routiers chez les adolescents, Michel et al. (2002) mettent en avant l'usage de toxiques avec en premier lieu la consommation d'alcool. Les jeunes seraient ainsi sur-impliqués dans les accidents routiers liés à la consommation d'alcool²⁴.

Pour Chatenet et al. (1998), les jeunes de 18 à 24 ans représentent 19% des contrevenants en matière de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique. Dans cette étude²⁵, l'analyse quantitative des données judiciaires relatives aux contentieux routiers de ces jeunes conducteurs condamnés par le Tribunal de Châlons en Champagne a permis de dégager un profil type de jeune conducteur ayant conduit sous l'influence de l'alcool.

Il s'agit dans la majorité des cas d'un homme entre 22 et 25 ans, né dans la Marne et y habitant. Il réside dans l'agglomération de Châlons en Champagne, d'Epernay ou aux alentours. Il est de nationalité française, célibataire et sans enfant. Il est ouvrier lorsqu'il travaille ou sans activité professionnelle.

Il a un permis B au minimum qu'il possède depuis au moins deux ans. Il est propriétaire de son véhicule qui est assuré. Il a une chance sur trois d'avoir des antécédents judiciaires le plus souvent « hors circulation ». Il est interpellé dans les trois, quatre derniers jours du mois, plutôt en mai ou en août, et généralement le week-end.

Son taux d'alcool est mesuré par éthylomètre. Il se situe entre 0,6 et 0,7 mg/l d'air expiré ou entre 1.3g et 2.4 g/litre de sang lorsqu'il est mesuré par prise de sang. Ce jeune conducteur ne réclame pas d'analyse de contrôle. Lors de son examen de comportement par un médecin, il est affecté à la catégorie « être sous l'emprise d'un état alcoolique léger ».

Il consomme de la bière seule ou associée à un autre alcool et boit aussi du champagne, particularité régionale. Il déclare une consommation se situant entre cinq et six verres. Il consomme plutôt dans un cadre public et convivial sans événement festif particulier et dans un temps de loisir. Il boit son/ses dernier(s) verre(s) d'alcool la nuit.

Il conduit un véhicule léger qui est plutôt une petite voiture ou une berline. Il est jugé dans un délai de trois mois suite à son infraction. Il est plutôt interpellé en zone rurale par la gendarmerie alors qu'il rentre chez lui après s'être divertit.

En cas d'accident il est accompagné par un jeune homme, d'environ 20, 21 ans qui est un ami.

Suite à cette infraction il fait l'objet d'une suspension administrative de deux à quatre mois. Il est convoqué par un officier de police judiciaire, il est jugé en janvier, avril, juin ou novembre. Il est condamné par le Tribunal de Châlons à une suspension de permis de conduire inférieure ou égale à 6 mois et à une peine d'emprisonnement avec sursis d'une durée d'un mois.

Lorsqu'il a un accident, celui-ci a lieu, de nuit, par temps sec, sur une route départementale ou une voie communale. Il implique peu les autres véhicules en circulation. S'il y a collision c'est contre un obstacle fixe et sa voiture est très endommagée. Il est blessé une fois sur deux et ses passagers sont plus souvent blessés que les autres usagers.

La tendance forte des jeunes à faire appel à des conduites infractionnistes et accidentogènes doit être examinée au regard de la tranche d'âge concernée. Entendue comme un rite de passage vers l'âge adulte, la répétition de comportements infractionnistes et accidentogènes rend compte des nombreuses

²⁴ Les auteurs évoquent, par ailleurs, la sous-estimation des risques encourus ; l'adoption de comportements risqués tels que la vitesse excessive, le non-respect des feux de signalisation, les comportements exhibitionnistes. et la conduite pour l'amusement ; la présence de passagers ou encore l'usage de toxique avec en premier lieu l'alcool (Michel et al., 2002, p.585-586)

²⁵ F. CHATENET, L. WEBER et F. GRILLON (1998). *Les jeunes, l'alcool et la conduite automobile : les techniques d'entretiens comme outils de prévention*. Rapport de convention. DSCR. INRETS.

prises de risques propres à cette période de vie. Ceux-ci sont autant de manières de mettre à l'épreuve leurs limites et de faire le deuil de la toute-puissance infantile²⁶.

A l'adolescence, la prise de risque a une fonction individualisante et personnalisante²⁷.

▪ **Sexe masculin versus « masculinité »**

Les hommes sont sur-impliqués dans les accidents routiers (Michel et al., 2002) ; ils sont hyper-représentés au sein des stages (Billard, Benaroch et Grillon, 1995 ; Billard et Gallois, 2000 ; Billard, 2002 ; Nallet, 2009 ; Billard, 2012 ; Weber et al., 2012) ; et présentent une tendance plus forte à réitérer les stages (Nallet, 2009, Weber et al., 2012).

Cependant pour Vernet²⁸, ce n'est pas le sexe qui intervient comme un facteur de risque mais la masculinité en tant que trait de personnalité.

Selon Vernet (2001), ce n'est pas le sexe mais la « masculinité » - dégagée à partir du questionnaire de Guilford-Zimmermann²⁹ – qui constitue le facteur de risque le plus pertinent. Ce trait de personnalité est présent chez la majorité des stagiaires hommes et chez certaines femmes ayant eu un antécédent d'accident corporel.

Pour ces hommes et ces femmes, explique l'auteur, le véhicule serait le lieu d'une identification narcissique importante. « Virilité » et « domination », selon les termes de l'auteur, s'actualiseraient à travers l'objet et le comportement routier. Pour l'auteur, l'existence de ces traits de personnalité est moins dépendante de l'infraction commise que du type de permis. Ainsi, l'identification narcissique est plus importante chez les conducteurs ayant un permis moto. Enfin, le fonctionnement de certains conducteurs marqué par la multiplicité des infractions est dominé par l'instabilité émotionnelle.

S'il reconnaît l'idée de traits de personnalité, l'auteur, à l'inverse d'autres études développées dans le chapitre qui suit, récuse celle d'une typologie propre aux conducteurs contrevenants.

▪ **Typologie des preneurs de risques routiers**

Deux modèles de preneurs de risque :

- Déstabilisés versus hédonistes

Cherchant à identifier les caractéristiques liées à la prise de risque chez les adolescents, Michel et al. (2002) reprennent la typologie proposée dans une étude menée par le Crédoc³⁰. Sur les cinq profils psychosociaux dégagés (les jeunes « sans problème » ; les jeunes « qui contrôlent » ; les jeunes « mal dans leur peau » ; les jeunes « déstabilisés » et les jeunes « hédonistes ») les auteurs insistent sur les deux derniers qui correspondent aux deux types de profils chez les preneurs de risques³¹.

Selon les auteurs, ces deux profils, bien qu'ils concernent une minorité d'adolescents, cumulent les risques aussi bien sur la route que dans d'autres domaines de la vie.

Les jeunes, appartenant à ces deux profils, présentent une grande tolérance au danger ; un refus de considérer la loi comme légitime. Ils présentent par ailleurs une forte co-occurrence de conduites à risque telles que la prise de substances psychoactives ainsi que certains comportements déviants (agressivité, bagarres).

²⁶ A. BILLARD et P. GALLOIS, 2005.

²⁷ *Op. cit.* 13

²⁸ A. VERNET (2001). « Comportements, personnalité, conduite des véhicules automobiles », *Recherche, transports, sécurité*, n°72, p.56-59.

²⁹ L'inventaire de tempérament de Guilford-Zimmermann est un questionnaire qui examine dix traits de caractère : activité générale ; contrainte ; ascendance ; sociabilité ; stabilité émotionnelle ; objectivité ; bienveillance ; médiation ; relation interpersonnelle, masculinité.

³⁰ Crédoc ou Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie.

³¹ Ces profils ont été dégagés dans une étude réalisée en 1999 par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie. L'étude a été réalisée auprès de 700 adolescents âgés de 15 à 25 ans. L'objectif était de caractériser les adolescents à partir non seulement de leurs comportements routiers mais aussi en fonction de leurs pratiques culturelles, de leurs loisirs et de leurs comportements sanitaires.

Malgré la similarité des profils, les motifs qui sous-tendent la prise de risque constituent le point de divergence pour ces deux groupes.

Ainsi, en ce qui concerne le profil des jeunes *déstabilisés*, les comportements à risques sont l'expression d'un « mal-être » ; de difficultés morales et sociales. Les adolescents *déstabilisés* ont une faible estime d'eux-mêmes et éprouvent de grandes difficultés à se projeter dans l'avenir. Il y aurait une dimension auto-agressive ou une intentionnalité mortifère cachée sous leurs comportements à risque, leurs conduites déviantes.

En revanche, pour les adolescents *hédonistes*, les activités à risque sont motivées par la recherche de plaisir, de sensations agréables. Ils sont presque deux fois plus nombreux que les jeunes *déstabilisés* ; ils n'ont pas de difficultés morales, ni sociales ; ils sont satisfaits d'eux-mêmes et estiment ne pas avoir besoin de se préserver du danger.

- Fuyeurs versus compensateurs

La typologie précédente se rapproche de celle mise en évidence par Taylor et Hamilton (1997)³² qui insiste sur les motivations à l'origine du besoin de sensations et de prise de risque. En référence au modèle de l'auto-régulation de Carver et Scheier (1981)³³, les auteurs opposent le profil *compensation* au profil *fuite*.

Selon la typologie, les sujets *ayant un profil « fuite »* fuiraient la réalité dans des conduites à risque ; les sujets *compensateurs*, plus équilibrés psychologiquement trouveraient dans la recherche de sensations un moyen de se valoriser, par exemple dans les sports à risque (Weber et al., 2002).

▪ **Typologie des participants de stage de sensibilisation à la sécurité routière**

- Recherche de sensations et prise de risque

Ce dernier modèle a été appliqué à une population de conducteurs contrevenants participant à un stage de sensibilisation. Les résultats ont mis en évidence que la majorité des participants (79.8%) présentent un profil de type *compensation*, c'est-à-dire qu'ils chercheraient des sensations dans les activités à risque afin de se valoriser. 20,2% des participants ont un profil de type *fuite*, c'est-à-dire qu'ils chercheraient à échapper à la réalité par certaines conduites à risque telles que la consommation de drogue ou d'alcool.

Si ces travaux interrogent l'homogénéité de la population qui vient en stage, d'autres recherches, de type universitaire, tentent de comparer sur des aspects variés, cette population à d'autres populations de conducteurs (incarcérés pour un délit routier ; tout-venant). Là encore des profils ont été mis en évidence.

Dans sa thèse, Nathalie Nallet³⁴ effectue une comparaison entre les conducteurs qui ont participé à un stage et les conducteurs « tout-venant »³⁵ afin de mettre en évidence les facteurs qui déterminent la participation à un stage et d'identifier des profils de conducteurs stagiaires.

Les stagiaires se distingueraient des conducteurs tout-venant. Commettant plus d'infractions que les autres, leur personnalité³⁶ serait dominée par une composante extraversive qui se traduirait par une tendance plus forte à rechercher des activités stimulantes ou à prendre des risques, comme dans la conduite automobile. Le fait de commettre des infractions serait alors peu lié au danger ressenti ou à la sanction (c'est pourquoi ils y seraient peu sensibles et la répression aurait peu de prise sur leur fonctionnement).

³² Cité par D. LAFOLLIE, C. LESCANFF, P. FONTAYNE (2008). Adaptation française de « l'inventaire de risque et d'activation » (IRA). *Canadian Journal of Behavioural Science*, 40 (2), p. 113-119.

³³ Cité par L. WEBER et al., 2012.

³⁴ N. NALLET (2009). *Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route : qui sont les stagiaires permis à points ?* Thèse de doctorat. Université Lumière, Lyon.

³⁵ Les conducteurs « tout-venant » sont ceux qui n'ont participé à aucun stage de sensibilisation routière.

³⁶ Dans cette étude, la recherche de sensation est examinée sous l'angle de l'extraversion

Sur ce point, les stagiaires femmes constituent une exception. Même si leur profil est semblable à celui des stagiaires hommes en ce qui concerne les aspects socio-démographiques, l'exposition au risque, le mode de vie, les comportements de santé, les infractions (celles qu'ils commettent, celles qu'ils se représentent comme souvent sanctionnées et celles qu'ils considèrent comme dangereuses) ou bien les aspects de personnalité, les femmes stagiaires seraient plus sensibles à la sanction puisque seulement 1% d'entre elles déclarent avoir effectué plus d'un stage.

Examinant les facteurs qui déterminent la participation à un stage, l'auteure effectue deux constats.

Premier constat : il existerait une différence inter-genre. Les variables explicatives ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agisse de stagiaire homme ou de stagiaire femme.

La présence des stagiaires hommes s'expliquerait par leur exposition au risque ainsi que par des variables plus personnelles (professionnelle, sanitaire, familiale)³⁷. En revanche la présence des femmes s'expliquerait moins par des caractéristiques socio-démographiques que par un certain mode de vie et un type de représentation³⁸.

Deuxième constat : la personnalité ne ressort pas dans l'analyse factorielle comme un élément déterminant la participation au stage. L'auteure nuance ce propos et explique la possibilité que celle-ci soit prise en charge par les autres variables. Par ailleurs, l'auteure distingue deux modes de fonctionnement mental chez les stagiaires selon qu'ils reconnaissent ou non leur responsabilité vis-à-vis de l'infraction commise ou qu'ils s'en exonèrent.

- Deux modes de « fonctionnement mental »

Les premiers, les « *coupables* » conscients de leur jeu dangereux avec les règles, sont des stagiaires plutôt jeunes et actifs. L'extraversion constitue la composante principale de leur fonctionnement. Ils privilégient ainsi les activités stimulantes et leurs prises de risque sont souvent associées à l'alcool. Chez les stagiaires les plus jeunes, le danger et la sanction sont difficilement reconnus. La prise de risque s'inscrit dans une recherche de limite et s'accompagne d'une tendance forte à l'instabilité émotionnelle.

Les seconds, les « *victimes* », auraient une tendance à attribuer la cause de leurs infractions à des éléments extérieurs tels que les forces de l'ordre, par exemple, ou la fatalité. Le déni peut chez certains être total prenant la forme du syndrome de « Caliméro »³⁹ caractérisé par un sentiment fort d'injustice. Ce sont des stagiaires généralement âgés (plus de 35 ans) qui refusent de prendre en compte le temps qui passe et dont le discours est ponctué de nostalgie.

Ces éléments, comme la recherche de stimulation, la tendance à attribuer à l'extérieur la cause des événements vécus ou encore l'inefficacité de la sanction sont explicités dans le travail de Berdoulat⁴⁰.

- Agressivité et transgressivité

Pour l'auteure⁴¹, l'agressivité joue un rôle déterminant dans les conduites transgressives.

³⁷ L'analyse factorielle a mis en évidence huit facteurs. La présence des hommes en stage est liée de façon décroissante au fait de se sentir verbalisé très souvent ; d'être professionnellement actif et plus particulièrement d'avoir une profession indépendante ; de conduire seul ou avec des amis ; d'être très jeune (18-24 ans) ; de penser la perte du permis comme plus probable que l'accident ; de passer sur la route plus de 90 minutes par jour ; d'être issu d'une famille nombreuse ou au contraire d'être enfant unique, de fumer.

³⁸ De manière décroissante, la présence des femmes en stage est liée au temps passé sur la route ; au fait d'aimer prendre des risques en loisirs ; au fait de conduire fréquemment avec des amis ou seule ; au fait de penser la perte de permis comme plus probable que l'accident ; de considérer son véhicule comme une annexe de son bureau.

³⁹ « Le syndrome de Caliméro est un syndrome émotionnel qui se manifeste face à l'injustice. Il relève d'une perception autocentrée et d'une difficulté à se mettre à la place des autres. L'injustice est fantasmée mais la souffrance est réelle. Le sentiment d'injustice fait souvent résonance à une souffrance ancienne. Il se construit sur le sentiment que les autres décident à la place du sujet et qu'il se retrouve face à l'arbitraire. Pour traiter ce symptôme, l'orientation sur une appropriation des décisions qui passe par la justification et la rationalisation semble favorable. » (Nallet, 2009, p.225).

⁴⁰ E. BERDOULAT (2012). *Conduite automobile agressive et transgressive : motivation, colère et parcours de vie*. Thèse de doctorat. Université Toulouse 2 Le Mirail.

Les conduites agressives et transgressives sont présentes aussi bien chez des conducteurs tout-venant que chez des conducteurs qui présentent des antécédents de violations routières (stagiaires) ou chez ceux qui présentent des condamnations pénales liées à des délits routiers.

Cependant les motivations qui sous-tendent le respect des règles de conduite, la transgression des règles, l'agressivité ou la non-agressivité ne sont pas les mêmes. Celles-ci s'organisent autour de plusieurs facteurs définis dans un « inventaire des motifs d'agression, de non-agression, de transgression et de respect des règles de conduite » élaboré par Berdoulat (2012).

- « Inventaire des motifs d'agression, de non agression, de transgression et de respect des règles de conduite »

Les motifs de transgression s'articulent autour de trois facteurs :

La *transgression comme recherche de sensations et de maîtrise* : les transgressions (vitesse, dépassement, distance de sécurité) représentées par ce facteur sont gouvernées par un référentiel centré sur soi et caractérisées par la recherche de sensations, la maîtrise de la situation ou des autres et une opposition à la réglementation.

La *transgression instrumentalisée*⁴² est caractérisée par des transgressions (feu rouge) réalisées en considérant une pleine maîtrise de la situation, la règle est vécue comme une contrainte.

La *transgression comme opposition* est caractérisée par des transgressions (alcool, stationnement) réalisés pour atteindre un but et gouvernées par un sentiment général de confiance en soi et en ses capacités.

Les motifs d'agression s'articulent autour de trois facteurs :

L'*agression verbale réactive*⁴³ est caractérisée par des agressions verbales (insultes, usage du klaxon) qui interviennent en réponse aux comportements transgressifs des autres. Ce facteur renvoie à un désir de se libérer, d'évacuer la colère provoquée par le comportement transgressif des autres.

L'*agression pour s'imposer à l'autre* est caractérisée par des agressions majoritairement physiques réalisées dans le but de s'imposer à l'autre ou de répondre à un comportement perçu comme une offense personnelle.

Dans l'*agression comme protection altruiste* les comportements agressifs sont réalisés dans le but de protéger les autres.

Enfin les motifs de respect des règles et de non agression s'organisent autour de deux facteurs :

Dans le facteur *respect des règles et non agression comme élément protecteur altruiste*, les items sont gouvernés par un référentiel centré sur la prise en compte des autres et le respect de leurs besoins, une aspiration vers le calme, la sérénité, un état d'esprit sérieux avec lequel l'individu s'engage dans l'atteinte d'un but à long terme et considérant la règle comme un élément protecteur.

Dans le facteur *respect des règles comme obligation*, la règle est vécue comme restrictive mais est respectée pour des motifs centrés sur des préoccupations personnelles.

Cet inventaire, que l'auteure accompagne d'autres questionnaires explorant différents aspects de l'agressivité, de la transgressivité et de la colère - parmi lesquels l'agressivité au volant ; la colère état-trait ; le trouble de la colère et les motifs de conduites agressives et transgressives ; la colère au volant, la transgression des règles de conduite et la forme d'agressivité - a été administré sur trois groupes de

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Il existe une distinction entre l'agressivité émotionnelle ou réactive et l'agressivité instrumentale ou proactive.

Dans sa forme proactive ou instrumentale : le but premier n'est pas de causer du tort ou de se venger, le but constitue l'élément central, le comportement est susceptible de se reproduire s'il est renforcé positivement ou récompensé. L'affirmation de soi peut constituer un des buts de cette agressivité.

⁴³ Dans sa forme émotionnelle ou réactive, l'agressivité est suscitée par différentes émotions ex : la colère ; elle vient répondre à un stimulus désagréable, vengeance

conducteurs spécifiques (tout-venant ; stagiaires ; incarcérés) et a permis de définir une typologie distinguant quatre classes de conducteurs agressifs :

- Typologie des conducteurs agressifs

Seule la première classe est clairement non-agressive et respectueuse des règles de la conduite. Au sein des trois autres, les conducteurs présentent une prédisposition à l'agressivité sur la route sous-tendue par des variables et des motifs hétérogènes. Il existerait ainsi différents types de conducteurs agressifs.

Dans la *classe 1*, les conducteurs sont décrits comme *respectueux*. Il s'agit d'automobilistes prenant en compte les besoins des autres. L'environnement de conduite est transformé en un espace de calme et de sérénité. Ils présenteraient de faibles scores moyens pour la dimension d'agressivité au volant et les motifs d'agressions routières. Ils n'auraient pas de prédisposition à la colère. Ils présenteraient la moyenne d'âge la plus élevée.

Les conducteurs appartenant à la *classe 2* dite des *agressifs-dominants*, sont caractérisés par la recherche de la confrontation. Agression et transgression constituent des éléments fondamentaux du fonctionnement de cette classe et apparaîtraient comme des moyens de maîtriser l'autre ou la situation.

Ce type de conducteurs aurait une propension élevée à présenter un trouble de la colère. L'agressivité s'étendrait à d'autres domaines de la vie, la colère apparaîtrait comme un élément échappant au contrôle du sujet.

Ils présenteraient une propension élevée à l'agressivité au volant. L'accumulation de frustration chez ces conducteurs en lien à la congestion du trafic par exemple conduirait à la « rage au volant » et à des actes de violences dirigés vers un autre usager de la route.

Cette classe présente la moyenne d'âge la plus faible. Ces conducteurs commettraient plus d'infractions, sous-estimeraient les risques liés à ces violations et présenteraient un niveau plus faible de motivation à respecter les règles de conduite, comparés à des conducteurs plus âgés.

La troisième classe qui correspond aux conducteurs *agressifs-justiciers*, est caractérisée par des agressions commises dans le but de protéger les autres.

Il s'agit d'une agressivité plutôt réactive face aux « mauvais comportements » des autres. Ces conducteurs présenteraient plutôt une colère intérieure, une rumination qui déboucherait sur des actes agressifs ou transgressifs visant à punir les mauvais conducteurs.

Ils présenteraient une faible tendance à commettre des transgressions des règles de conduite. Le respect du code de la route serait sous-tendu par des motifs liés aux thèmes altruistes et sécuritaires. Les seules raisons qui pourraient les mener à adopter des comportements agressifs seraient l'injustice ou l'irrespect.

Berdoulat (2012) fait l'hypothèse que ces conducteurs s'engageraient à respecter une certaine éthique du conducteur en s'efforçant de suivre une ligne de conduite subjective. Le respect de cette éthique procurerait alors à l'individu un renforcement narcissique éprouvant à long terme du plaisir à suivre les règles (voire de la fierté). Lorsqu'un autre automobiliste ne respecte pas cette éthique cela peut entraîner colère et réponse agressive de sa part.

Enfin dans la dernière classe dite des *agressifs situationnels*, l'agressivité de ces automobilistes est de nature réactive, elle se limiterait au cadre de la conduite automobile. Ces conducteurs seraient de véritables agressifs routiers.

Ils n'auraient pas de trouble de la colère mais la colère s'exprimerait au volant lorsque leur progression est gênée, en présence de forces de l'ordre ou face à des gestes hostiles des autres usagers. La colère s'exprimerait souvent en se canalisant sur des objets (par exemple taper du poing sur la table ou casser des objets) ; pour ces sujets la voiture jouerait ce rôle de médiateur dans l'expression de la colère. Cependant s'ils utilisent leur véhicule pour exprimer leur agressivité (klaxon, appel de phares), contrairement aux agressifs-dominants, ils ne seraient pas prêts à sortir de leur véhicule pour se

confronter physiquement aux autres. Le véhicule serait considéré comme un « cadre protecteur »⁴⁴. Ils seraient également caractérisés par la recherche de sensations, notamment au niveau de la vitesse. Ces sujets seraient dans le besoin constant de précipitation, d'atteindre leur destination le plus rapidement possible.

- Répartition par groupe

Selon cette classification, les différents groupes se répartissent de façon plus ou moins équivalente, cependant chacun présenterait une tendance particulière pour l'une ou l'autre classe de conducteurs. L'agressivité au volant et les transgressions constituent donc un mode de conduite commun aux trois groupes.

Les sujets tout-venant seraient majoritairement représentés dans la classe des *agressifs-justiciers*. Ils sont majoritairement respectueux des règles de conduites et non agressifs. Seule la conduite illégale des autres provoquerait de la colère.

Les tout-venant présentent les tendances les plus élevées à ressentir de la colère face à la conduite illégale des autres ou lorsque ces derniers font des gestes hostiles. La colère pourrait être déclenchée par un sentiment d'injustice. Ils deviennent agresseurs afin de sauvegarder leur estime d'eux-mêmes. Ils présentent un faible score dans la dimension globale d'agressivité au volant et de faibles scores dans les transgressions pour maintenir leur progression dans le trafic.

Le groupe des conducteurs incarcérés à la suite d'au moins une condamnation pour délit routier est représenté majoritairement par la classe des *agressifs-justiciers*. Ils présentent un trouble de la colère, leur colère est surtout intérieure. Ils présentent également des tendances les plus élevées concernant la dimension globale d'agressivité. L'agressivité instrumentale s'exprimerait uniquement sur un versant physique alors que l'agressivité émotionnelle pourrait prendre à la fois une forme physique et verbale. L'agressivité au volant est sous-tendue par des motifs altruistes et protecteurs. Ces sujets présentent le plus de motivation à respecter les règles que ce soit pour des motifs altruistes ou par obligation individuelle.

Selon Berdoulat (2012), ces éléments peuvent être mis en lien avec le contexte d'incarcération. Par exemple, le fait que ces sujets présentent des tendances élevées à respecter les règles de conduites pour des motifs qui visent à la fois la prise en compte de l'autre et l'obligation individuelle, en ayant recours à des motifs altruistes et protecteurs pour justifier l'agressivité routière, résulterait de la mise en jeu d'un mécanisme d'idéalisation. A travers ce mécanisme ils chercheraient à réduire leur culpabilité d'éprouver de l'agressivité envers autrui en l'accompagnant de préoccupation envers lui. Cette tendance interviendrait comme un moyen de rehausser leur estime d'eux-mêmes, mise à mal par le contexte de l'incarcération.

Enfin les sujets appartenant au groupe stage sont principalement représentés par la classe des *agressifs situationnels*. Ils utiliseraient le véhicule comme un moyen d'exprimer leur agressivité plutôt réactionnelle. Les transgressions sont utilisées de manière instrumentale et recouvriraient un désir sous-jacent de recherche de sensations notamment au niveau de la vitesse.

Leur difficulté à supporter les situations frustrantes telles que la congestion du trafic ou la présence des forces de l'ordre qui peuvent gêner leur progression les amènerait à manifester leur hostilité et leur agressivité. Les transgressions s'exprimeraient principalement sous la forme d'excès de vitesse recouvrant un désir sous-jacent de recherche de sensations.

En stage – rejoignant par là les propos de Nallet (2009) – l'auteure explique que ces conducteurs exprimeraient beaucoup de rancœur envers les forces de l'ordre, les tenant pour responsable de leur perte de points. L'injustice des contrôles de police ou la fatalité seraient régulièrement évoquées. Ces stagiaires, conclut l'auteure, seraient plus enclins à s'exposer à des risques routiers.

Par ailleurs, la classe des *agressifs-dominants* est composée de sujets qui appartiennent à ce groupe. Ils sont caractérisés par une agressivité au volant sous-tendue par des motifs qui visent à s'imposer à l'autre et à rechercher des sensations dans la confrontation et la maîtrise des autres ou de la situation.

L'agressivité dépasserait le cadre de la conduite automobile. Ces sujets présentent une propension élevée au trouble de la colère, leurs actes peuvent s'exprimer sous forme de violence physique et la sanction est souvent inefficace.

- Facteurs de risque et histoire de vie

L'investigation du parcours de vie – à travers un entretien semi-directif – fait apparaître des dysfonctionnements dans les processus de socialisation primaire et secondaire pour les trois classes de conducteurs agressifs. (Berdoulat, 2012).

Pour l'auteure, les dysfonctionnements intra-familiaux liés à des difficultés relationnelles ; les événements de vie souvent vécus comme douloureux et traumatiques ; l'instabilité au niveau scolaire ; la vulnérabilité psychologique ; l'apprentissage précoce de la conduite dans un cadre informel ; l'investissement de la sphère automobile comme un lieu d'identification psychosociale, de confrontation et d'affirmation de soi ; les transgressions soutenues par des motifs liés aux thèmes de recherche de sensations et de maîtrise, ainsi que des agressions conceptualisées autour des motifs de natures réactionnelle et instrumentale, constituent autant de facteurs de vulnérabilité et de risque qui favorisent le passage à l'acte transgressif et agressif sur la route.

Les récits de vie, issus des entretiens menés auprès de jeunes conducteurs condamnés pour conduite sous l'emprise de l'alcool montrent qu'il n'est pas rare que ces jeunes aient vécu des situations dramatiques telles que la mort accidentelle d'un parent alcoolisé sur la route⁴⁵. A la violence du parcours individuel semble faire écho la violence de l'événement⁴⁶ subi, indique l'étude.

Par ailleurs, même si l'événement constitue un fait daté, le récit n'est pas traité de la même façon pour chacun des jeunes interrogés. Pour certains le discours est structuré, sans occultation, ordonné temporellement, ce qui rend possible la liaison entre les actes et les conséquences. Généralement souligne l'auteure, ces conducteurs sont parmi ceux qui en sont à leur première interception ou accident.

Pour d'autres en revanche, le discours est elliptique, le récit peine à s'organiser dans le temps, le rapport de causalité entre l'« avant » qui correspond à la phase d'alcoolisation et l'« après » correspondant à l'interception ou à l'accident est difficilement établi. Souvent, les mots manquent pour décrire l'alcoolisation.

3. Résistances ou processus de changement ?

Nous avons tenté jusque là d'examiner l'efficacité des stages, au regard des études existantes, en soulignant d'une part la difficulté de statuer véritablement sur ce point-là et les contradictions apparentes entre les déclarations qui abondent du côté des bénéficiaires perçus et les chiffres qui rendent compte d'une certaine résistance au changement.

Dans cette perspective nous nous sommes principalement intéressés aux caractéristiques individuelles ainsi qu'aux dimensions de personnalités susceptibles d'engager le conducteur dans des comportements dangereux et transgressifs.

Or, les raisons de telles discordances sont certes individuelles mais aussi structurelles (congestion du trafic, développement des techniques) explique Nallet (2009).

Certains paramètres liés aux évolutions du dispositif du permis à points, tels que le déploiement des systèmes de contrôle ou encore la possibilité d'effectuer un stage par an participent également d'un tel constat (Billard, 2002 ; 2012).

⁴⁵ F. CHATENET, L. WEBER et F. GRILLON (1998). *Les jeunes, l'alcool et la conduite automobile : les techniques d'entretiens comme outils de prévention*. Rapport de convention. DSCR. INRETS.

⁴⁶ L'événement correspond dans cette étude à l'ensemble de ce qui s'est passé, c'est-à-dire à la fois au contexte dans lequel s'est déroulée l'alcoolisation et ses suites en terme d'accident ou d'interception par la police.

Pour d'autres auteurs, il faut voir dans ces contradictions les marques d'une conflictualité que génère l'expérience même de la conduite (Vasseur, 1996 ; Nallet et Makhlouf, 2010⁴⁷).

La conduite automobile constitue une « situation contradictoire », affirme Vasseur (1996). C'est-à-dire qu'elle constitue un lieu où les réalités internes et externes viennent se confronter et se figurer au sein d'un double espace : privé – à l'instar du chez-soi, que représente le véhicule – et public, ce lieu social dans lequel le sujet existe. Comme un autre chez-soi, le conducteur éprouvera toutes les difficultés à tenir compte d'autres limites que celles de son désir, à tenir compte de la réalité et à l'anticiper. « *Rares sont les situations, qui induisent autant le sentiment de toute-puissance (presque) total* » explique Vasseur (1996, p.80). Un tel sentiment, ajoute-t-elle, majore le risque d'incident voir d'accident.

Plus encore, continue l'auteure, la situation de conduite place le conducteur face à des « injonctions paradoxales ». D'un côté les mondes du travail et de l'entreprise exigent de lui efficacité et rapidité et de l'autre, la société exige sécurité de soi et des autres.

« *Ces dissonances psychiques* » sont difficilement gérables voire « *schizophrénantes* », elles contraignent le conducteur à recourir à un comportement délictueux pour se dégager de ces positions aliénantes (Makhlouf et Nallet, 2010, p.65).

De façon complémentaire, certaines études soulignent la complexité du processus de changement qui nécessite un espace temporel pour se réaliser (Billard et Gallois, 2000 ; Billard, 2002 ; Billard, 2012 ; Weber et al., 2012).

L'intégration de nouveaux comportements ou encore l'évolution du rapport à la réglementation nécessiteraient un espace temporel dont la participation à plusieurs stades serait une des figures (Billard, 2012).

A cet égard, les résultats de l'étude menée par l'INSERR (Weber et al., 2012) qui examine le processus de changement vis-à-vis de l'alcool au volant au décours d'un stage, montrent de façon générale une évolution dans les intentions de changement⁴⁸ entre le début et la fin du stage. L'idée de processus renvoie à celle de dynamique dans laquelle le changement s'effectue selon un modèle circulaire⁴⁹. Dans ce modèle l'évolution, au sein du processus, entre le début et la fin du stage ne s'effectue pas toujours de façon progressante puisque des régressions d'un stade avancé à un stade antérieur et des fixations au même stade existent aussi.

A l'issue du stage et en fonction de l'évolution au sein du processus de changement, les participants peuvent se répartir selon trois profils :

- dans le profil « statu quo », les stagiaires se situent au même stade de changement entre le début et la fin du stage. Ils se situent dans l'étape de « pré-réflexion », c'est-à-dire qu'ils n'ont pas conscience du problème et n'ont pas d'intention de changement dans un futur prévisible ;
- dans le profil « progression », les stagiaires ont progressé dans le processus de changement c'est-à-dire qu'ils ont avancé d'un ou de plusieurs stades. Les stagiaires se situent dans l'étape de la « réflexion » à la fin du stage. Dans ce stade, les personnes ont conscience que leur problème existe et pensent à changer mais n'ont pas encore mis en œuvre d'action de changement ;
- dans le profil « diminution », les stagiaires régressent d'un ou de plusieurs stades à la fin du stage alors qu'ils se situaient au début du stage dans le stade de « l'action » correspondant à la phase de modification des comportements.

Les résultats indiquent que la majorité des stagiaires sont restés, à la fin du stage, dans le même stade de changement, celui du « statu quo ». Les sujets se situent majoritairement dans le stade de la pré-réflexion, stade caractéristique de l'ambivalence envers le changement, c'est-à-dire que ce sont des sujets qui ont progressé face à l'importance, la confiance et la préparation envers le changement mais

⁴⁷ N. NALLET et D. MAKLOUF (2010). « Les psychologues au service de la sécurité routière », *Le journal des psychologues*, 6, 279, p.62-67.

⁴⁸ Dans ce modèle, le comportement à adopter peut être prédit par l'intention d'avoir ce comportement (Weber et al., 2012).

⁴⁹ Le changement s'inscrit dans un processus dynamique qui ne s'effectue pas de façon linéaire mais au sein d'une spirale. Le modèle transthéorique de Prochaska et DiClemente (1984) distingue cinq phases : pré-réflexion/réflexion/préparation/action/maintien (Weber et al. 2012).

qui continuent d'avoir une attitude favorable face à la consommation d'alcool, d'où l'ambivalence constituant un obstacle au passage au stade suivant.

Les stagiaires qui ont changé de stade entre le début et la fin du stage, sont également ceux qui ont moins de 20 ans ; ceux qui sont dans la fuite en terme de prise de risque ; qui sont dans le mésusage ou dans la dépendance envers l'alcool ; ceux qui n'ont pas évolué sur la balance décisionnelle en ce qui concerne l'alcool entre le début et la fin du stage ; ceux qui ont le score le plus bas concernant l'importance accordée au changement ; ceux qui n'ont pas évolué entre le début et la fin du stage concernant la confiance et la préparation au changement ; ceux qui se disent prêt à changer.

Enfin les stagiaires qui ont rétrogradé de stade entre le début et la fin du stage sont par ailleurs ceux qui ont un permis probatoire ; ceux qui sont des trentenaires masculins et plus ; ceux qui ont déjà effectué plusieurs stages ; ceux qui sont actuellement dans la 4^{ème} partie du stage, celle de l'ajustement ; ceux qui sont dans la fuite en terme de prise de risque ; ceux qui sont peu confiants envers le changement à la fin du stage ; ceux qui n'ont pas évolué concernant l'importance, la confiance et la préparation au changement entre le début et la fin du stage ; ceux qui ont une balance décisionnelle défavorable à l'alcool en fin de stage.

Dans cette catégorie, les termes liés à l'alcool, à la fête, sont sur-représentés dans leurs propos. Les hommes trentenaires ou quadragénaires évoquent plus fréquemment leur femme qui les modèrent dans leur consommation et les raccompagnent lors de leurs sorties.

La revue de littérature que nous venons de parcourir nous a apporté un certain nombre d'enseignements sur la population qui vient en stage en apportant des connaissances de plus en plus spécifiques concernant les habitudes de conduite et les processus psychologiques qui sous-tendent ces phénomènes. Ces connaissances ont été constituées grâce à l'utilisation d'outils et de méthodes spécifiques que nous détaillerons ci-dessous.

4. Les outils d'évaluation du comportement routier

4.1 Quelques enseignements

Tout d'abord, hormis quelques données épidémiologiques, la revue de littérature est principalement organisée autour d'un certain type de conducteurs contrevenants : les participants au stage de sensibilisation routière.

La question de la réitération de stage n'est jamais centrale dans les études françaises.

Ces études fournissent des données épidémiologiques génériques ou abordent la persistance des comportements routiers dangereux sous l'angle de la personnalité ou des processus qui sous-tendent leur changement.

Les études d'évaluation des stages offrent un premier descriptif en terme épidémiologique de la population qui vient en stage. Les hommes sont sur-représentés en stage et ont tendance à effectuer plus de stages que les femmes ; la vitesse constitue l'infraction la plus commise, les jeunes (moins de 25 ans) constituent une population particulière au regard de cette infraction.

La réitération est examinée principalement sous l'angle de la « récurrence » à partir de l'évolution des habitudes de conduite. Le dépassement des limites de vitesse constitue l'infraction (déclarée ou verbalisée) la plus commise après le stage.

Concernant la réitération de stage, il apparaît que l'alcool et la vitesse sont les infractions les plus représentées. Les stages sont par ailleurs essentiellement composés de conducteurs inscrits dans le cadre d'une récupération volontaire de points.

Une autre catégorie d'étude a permis d'une part d'identifier les composantes de la personnalité engagées dans la persistance des comportements routiers dangereux et non-conformes aux règles de conduite en comparant des conducteurs tout-venant avec des conducteurs ayant participé à un stage de sensibilisation ou incarcérés pour des délits routiers.

La prise de risque, l'extraversion, l'agressivité constituent des éléments de personnalité impliqués dans les conduites automobiles à risque. Les vulnérabilités psychologiques, dont certains troubles psychopathologiques, viennent cristalliser ces aspects.

D'autre part, des profils de conducteurs ont été dégagés dans des perspectives préventives.

Enfin, un troisième axe d'étude s'intéresse à la manière dont se produit le changement de comportement (en lien avec la consommation d'alcool) au sein des stages de sensibilisation routière. Trois profils ont été relevés indiquant par là que tous les stagiaires ne se situent pas sur une unique et même dynamique de changement et que le changement est un processus inscrit dans le temps.

4.2 Les outils d'évaluation du comportement routier

Sous forme de questionnaires et d'échelles, plus ou moins spécifiques à la conduite automobile, ces outils permettent de recueillir des données socio-démographiques (âge, sexe, profession, etc.), des données sur le permis de conduire (type et état), le type de véhicule et son usage (nombre de kilomètres parcourus, professionnel ou personnel).

Ils permettent de suivre les habitudes de conduite en terme de comportement : infractions (excès de vitesse, non respect des priorités, conduite en état d'alcoolémie, etc.) et accidents (Billard, Benarosch et Grillon, 1995 ; Billard et Gallois, 2000 ; Billard, 2002 ; Billard, 2012) ; fréquence de transgression déclarée⁵⁰ (Berdoulat, 2012) ; consommation et niveau de consommation de boissons alcoolisées grâce aux échelles d'AUDIT⁵¹ (Weber et al. 2012) et de PELC⁵² (Nallet, 2009). Ces comportements sont examinés à partir de leurs implications émotionnelles en particulier l'agressivité⁵³ et la colère⁵⁴ (Berdoulat, 2012).

Enfin les habitudes de conduite sont aussi examinées en termes d'intentions de changement (Billard, Benarosch et Grillon, 1995 ; Billard et Gallois, 2000 ; Billard, 2002 ; Billard, 2012).

D'autres échelles permettent de préciser les processus psychiques engagés dans la dynamique de changement soit en déterminant la manière dont celle-ci se déroule (Weber et al., 2012) ou bien en mettant à jour les processus qui empêchent l'adoption d'un nouveau comportement et ceux qui favorisent le recours à des comportements transgressifs, agressifs et dangereux sur la route (Nallet, 2009 ; Berdoulat, 2012).

L'URICA⁵⁵, qui positionne le sujet au sein des stades de changement, est utilisée en complément des méthodes d'autoévaluation. Des échelles relatives aux compétences perçues, à l'autorégulation et à la balance décisionnelle permettent d'évaluer les changements de perception, d'attitude et de comportement des conducteurs dans leur usage de l'alcool au volant au décours d'un stage. Enfin, une méthodologie qualitative articulée autour de l'observation et du recueil des propos tout au long du stage complète ces outils. Leur traitement lexical a permis d'observer les différents niveaux de prise de

⁵⁰ Driving Behavior Questionnaire Transgression de Lawton et al. 1997. Cette échelle constituée de 12 items permet d'évaluer la fréquence à laquelle les participants déclarent transgresser les règles usuelles de conduite. 5 items examinent les transgressions des règles légales de vitesse ; 3 items concernent les transgressions agressives où l'hostilité est dirigée vers un autre usager et 4 items portent sur les transgressions non nécessairement liée à la vitesse, pour maintenir sa propre progression dans la circulation (4 items). Les participants doivent indiquer la fréquence à laquelle ils ont eu recours à ce genre de comportement au cours de l'année. Les réponses sont enregistrées à l'aide d'une échelle de Likert en 6 points allant de 1 (jamais) à 6 (presque tout le temps). L'adaptation en langue française a été réalisée par Delhomme et Villieux (2005).

⁵¹ Alcohol Use Disorder Test développé sous l'égide de l'OMS. Il explore les conséquences de la consommation d'alcool au cours des douze derniers mois. L'AUDIT est interprété en fonction de la somme des points des 10 questions. Chaque réponse est cotée de 0 à 4. Un score inférieur ou supérieur à 7 démontre une consommation occasionnelle ou à risque, un score inférieur ou supérieur à 7 démontre un usage nocif de l'alcool et un score supérieur à 13 démontre une alcoolodépendance probable.

⁵² Le questionnaire de PELC, du nom de son auteur, créé en 1977 évalue les habitudes de prise de boissons alcoolisées. La première partie est un examen comportemental qui quantifie la prise d'alcool et la seconde analyse les habitudes de consommation d'alcool.

⁵³ Echelle d'agressivité au volant avec l'ADBS de Houston et al, 2003.

⁵⁴ Echelle de colère éprouvée au volant avec la DAS Deffenbacher et al., 1994.

⁵⁵ L'URICA est constituée de 32 items répartis en 4 sous-échelles selon le modèle transthéorique de Prochaska et DiClemente.

conscience au sein du stage ; le positionnement dans un processus de changement ; la motivation pour passer d'un stade à un autre dans le processus de changement (Billard, et al. 2012).

L'exploration des phénomènes psychologiques à l'œuvre dans les comportements routiers a été approfondie. D'une part à travers la mise au jour des motivations qui les sous-tendent à partir de l'échelle de Moget Monseur centrée sur les comportements infractionnistes (Nallet, 2009) et l'inventaire construit par Berdoulat (2012), en partie relatif aux comportements transgressifs et agressifs⁵⁶. D'autre part à partir de l'investigation de la personnalité dans certaines de ses dimensions et dans ses formes psychopathologiques, comme la colère⁵⁷ (Berdoulat, 2012). Dans ce cas, les outils ne sont pas spécifiquement adaptés au comportement automobile. De façon générale ils permettent de définir la position du sujet vis-à-vis des événements qui se produisent à partir de l'échelle de Rotter⁵⁸ (Nallet, 2009 ; Billard, 2012) ; d'évaluer à partir de l'Inventaire de Risque et d'Activation⁵⁹ (Nallet, 2009 ; Billard, 2012) ou du questionnaire d'Eysenck (Nallet, 2009) les tendances du sujet à prendre des risques et à rechercher des sensations dans les différents domaines de sa vie, dont la conduite automobile n'est qu'une des voies d'expression possible ou encore d'évaluer les tendances à l'agressivité et à la colère au sein de la personnalité⁶⁰ (Berdoulat, 2012).

Un entretien semi-directif centré sur le parcours de vie en terme de trajectoire et de transition a permis de mettre en évidence les facteurs de risque et de prévention dans la conduite automobile dangereuse (Berdoulat, 2012).

⁵⁶ *Inventaire des motifs de transgression et d'agressivité de respect et de non agressivité sur la route*. La version définitive de cet inventaire comprend 62 items répartis en 8 facteurs (Transgression comme recherche de sensation et de maîtrise ; Respect des règles/Non agression comme un élément protecteur et altruiste ; Agression verbale réactive ; Agression pour s'imposer à l'autre ; Transgression comme opposition ; Respect des règles comme obligation ; Transgression instrumentalisée ; Agression comme protection altruiste).

⁵⁷ Echelle du trouble de colère (ADS, DiGuiseppe et Tafrate, 2004).

⁵⁸ Echelle de Rotter : elle définit le lieu de contrôle ou locus de contrôle. Cette échelle permet de définir si le sujet se sent responsable de ce qui lui arrive (locus de contrôle interne) ou s'il pense que ce sont les autres ou le hasard qui sont responsables des événements (locus de contrôle externe).

⁵⁹ IRA : Inventaire de Risque et d'Activation. Il permet de comprendre les motivations à l'origine du besoin de sensations et de prise de risque. Deux profils sont distingués : « fuite » et « compensation » ; 12 items répartis en 2 sous-échelles. Echelle de type Lykert en 5 points (1-Pas du tout d'accord à 5-Tout à fait d'accord) ; « Les « fuyeurs » chercheraient à échapper à la réalité par certaines conduites à risque (ex : drogues, alcool). Ils auraient une moindre maîtrise d'eux-mêmes et de la situation en s'engageant dans des prises de risque plus impulsives, non maîtrisées et passives » p.51 ; « Les « compensateurs » chercheraient des sensations dans d'autres activités risquées (ex ; les sports à risque) afin de se valoriser » p.51

⁶⁰ Questionnaire d'Agressivité Instrumentale et Emotionnelle (Jung et al., 2000) ; Echelle de la colère état-trait (STAS, Spielberger et al., 1983.)

II. Méthodologie générale de l'étude

1. Méthode et outils

La méthodologie de l'étude combine approche psychologique et approche sociologique.

L'approche psychologique consiste en la passation de questionnaires et ou d'échelles psychologiques retenues pour leur pertinence quant aux problématiques visées. Deux membres de l'équipe, opérant sur deux régions distinctes, en ont assuré la passation.

Pour l'approche sociologique, c'est un entretien semi-directif qui a été retenu. Les thématiques ont été discutées au sein de l'équipe afin de favoriser une analyse croisée. Les entretiens ont été menés par le sociologue à la suite de la passation des questionnaires ou après la passation.

1.1 Le questionnaire

Le questionnaire que nous avons élaboré dans le cadre de cette étude est composé de plusieurs échelles, il s'organise en deux parties.

La première partie concerne des variables personnelles socio-démographiques permettant de recueillir les informations liées à l'âge, au sexe et lieu de vie ainsi que des variables relatives à la conduite automobile (type de permis, permis probatoire, stages antérieurs, verbalisation pour alcoolémie, nature et fréquence des infractions ; sinistralité ; type, ancienneté et état du permis de conduire..).

La deuxième partie évalue l'usage de produits psychoactifs, le rapport au risque, les motifs d'agression, de non agression au volant, de transgression et de respect des règles de conduite ainsi que les traits de personnalité.

Globalement, ces outils se distinguent :

- selon leur spécificité : contenu en lien ou non avec le comportement sur la route ou la prise de risque
- selon leur référentiel théorique : approche psychologique appliquée ou non à la conduite automobile

1.2 Outils généraux

Outils non psychologiques et non spécifiques à la conduite automobile :

- **Le questionnaire AUDIT** (Alcohol Use Disorders Identification Test) a été développé sous l'égide de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). Il explore la consommation d'alcool et ses conséquences au cours des douze derniers mois. L'AUDIT est interprété en fonction de la somme des points obtenus aux dix questions. Chaque réponse est cotée de 0 à 4. Un score inférieur ou égal à 5 montre une consommation occasionnelle ou à risque, un score compris entre 7 et 12 pour un homme, 6 et douze pour une femme indique un usage nocif d'alcool et un score supérieur à 13 est le signe probable d'une dépendance. De nombreuses études ont montré la fiabilité de ce test en tant qu'outil de dépistage (sensibilité de 50 à 97% selon les études).

- **Le questionnaire CAST** (Cannabis abuse screening test, conçu à l'OFDT, Beck F., Legleye S., Reynaud M., Karila L., 2007). Il comprend six questions relatives à la consommation de cannabis (au cours de la vie) et aux conséquences médico-sociales de cette consommation, avec des réponses en Oui / Non (forme courte). Le score est calculé à partir des réponses aux six questions : Oui (1) / Non (0), le score est compris entre 0 et 6. Il s'agit d'un des outils de repérage standardisé qui repose sur des seuils d'usage problématique. S'il n'existe pas de « critères consensuels de l'usage problématique de cannabis »⁶¹, certains indicateurs ont été identifiés comme : « usage intensif le matin, usage auto-thérapeutique, culpabilité ou dépression associée à l'usage, prises de risques liées à l'usage dont la

⁶¹ Usage problématique de cannabis, revue de la littérature internationale, OFDT 2013.

conduite sous l'influence de cannabis ». En référence aux derniers travaux, nous retiendrons comme seuil d'usage problématique un score égal ou supérieur à 4 au CAST.

Outil psychologique non spécifique à la conduite automobile :

- **Le Mini Mult** (version abrégée du MMPI⁶², Kincannon, 1968).

On sait que la vulnérabilité psychologique joue un rôle dans l'engagement de comportements transgressifs. Nous proposons de reprendre le questionnaire issu de la version abrégée du MMPI (Inventaire Multiphasique de Personnalité du Minnesota), le plus connu et le plus utilisé des tests de personnalité tant dans la pratique clinique que pour la recherche, qui permet une évaluation fine d'éléments caractéristiques de la personnalité dans ses aspects normaux et pathologiques, structurels et prospectifs.

Bien que le test de personnalité le plus utilisé dans l'examen psychologique individuel ou dans la recherche soit le *Minnesota Multiphasic Personality Inventory* (M.M.P.I) conçu en 1937 par Hathaway et McKinley, ce test composé de 550 items exige un temps de passation très long⁶³. Le Mini-Mult, élaboré en 1968 par Kincannon⁶⁴ et traduit en français par Perse et Lebeaux⁶⁵ a l'avantage d'être plus rapide, plus maniable et plus adapté à une auto-administration. Certains auteurs, repris par Dormoy O., Facy F., et Vilamot B. (1991)⁶⁶, soulignent la prudence avec laquelle ce test doit être utilisé en usage individuel. En revanche, la plupart conviennent de son utilité pour la comparaison de groupe⁶⁷.

Le Mini-Mult est constitué de 71 items. Le sujet est invité à répondre obligatoirement par Vrai ou Faux à une série d'affirmations qui correspond ou non à son état affectif actuel, à ses comportements et/ou à ses attitudes. L'exploitation du questionnaire aboutit à la transformation du qualitatif en quantitatif, affectant dans un premier temps une note brute à chacune des 13 échelles, elles-mêmes composées de plusieurs items. Ces scores sont ensuite transformés en notes normalisées appelées *T* ou *T score* dont la moyenne est de 50 et l'écart-type de 10. Les étalonnages sont différents d'un sexe à l'autre pour les échelles F, 1, 2, 3 et 7.

Les notes se répartissent sur :

- huit échelles dites « de base » qui évaluent différents aspects de la personnalité et apprécient le degré de ressemblance du sujet avec des échantillons de références, lesquels ont présenté des syndromes psychiatriques précis : ce sont les échelles 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9⁶⁸ ;
- trois échelles dites « de validité » qui permettent d'apprécier l'attitude du sujet par rapport au test et à la validité de l'ensemble du profil, ce sont les échelles L, F, K ;
- un ou plusieurs indices et échelles supplémentaires en fonction de l'objet d'étude peuvent être intégrés tels que l'*Indice d'anxiété* (AI) calculé selon les formules de Welsh ou l'*Indice de dissimulation de Gough* appelé aussi *Indice F-K* qui correspond à la différence F-K en note brute.

L'ensemble de ces échelles permet d'obtenir un « profil » de personnalité qui peut se présenter sous formes de code et ou de graphique.

⁶² Inventaire multiphasique de personnalité du Minnesota : mis au point dans les années 40 par Hathaway (psychologue clinicien) et McKinley (neuropsychiatre) et régulièrement révisé et actualisé depuis.

⁶³ Hathaway S.R., McKinley J.C. (1943). *Manual for Minnesota Multiphasic Personality Inventory*. The Psychological Corporation, New-York.

⁶⁴ Kincannon J.C (1968). Prediction of the standard MMPI scales scores from 71 items : the Mini-Mult. *J. Consult. Clin. Psychol.*, 1992 ; 17 ; 159-166.

⁶⁵ Perse J., Lebeaux M.O. (1977). *Manuel du Mini-Mult*. Editions du Centre de Psychologie Appliquée, Paris.

⁶⁶ Dormoy O., Facy F., Vilamot B. (1991). Toxicomanes incarcérés : approche psychométrique » in, *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, Vol. 41, 2, 85-91.

⁶⁷ *Ibid* 4

⁶⁸ Se reporter au *Tableau I* dans la partie consacrée aux résultats.

1.3 Outils spécifiques

Outils psychologiques appliqués au comportement routier :

- *L'inventaire de risque et d'activation* (IRA, Taylor & Hamilton, 1997) adapté en France par Lafollie, Le Scanff, Fontayne (2008). Il permet de comprendre les motivations qui sont à l'origine du besoin de sensations et de la prise de risque. Il permet de distinguer deux profils : le profil « fuite » et le profil « compensation ». Il est constitué de 12 items répartis en deux sous échelles. Les modalités de réponses reposent sur une échelle de type Likert en cinq points (1- Pas du tout d'accord à 5- Tout à fait d'accord). L'alpha de Crombach⁶⁹ est de .76.

Les « fuyeurs » chercheraient à échapper à la réalité par certaines conduites à risque (par ex., les drogues, l'alcool). Ils auraient une moindre maîtrise d'eux-mêmes et de la situation en s'engageant dans des prises de risque plus impulsives, non maîtrisées et passives.

Les « compensateurs » chercheraient des sensations dans d'autres activités risquées (par ex., les sports à risque) afin de se valoriser dans une logique de compensation.

- *Le Driving Behavior Questionnaire Transgression* (DBQT, Lawton et al., 1997). Cet outil a pour but de relever la fréquence à laquelle les participants déclarent transgresser des règles usuelles de conduite. Cette échelle est constituée de douze items, issus en partie de l'inventaire de comportements de conduite (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, et Campbell, 1990).

Cette échelle évalue trois facteurs :

- transgressions des règles légales de vitesse (cinq items),
- transgressions agressives, où l'hostilité est dirigée vers un autre usager (trois items),
- transgressions, non nécessairement liées à la vitesse, pour maintenir sa propre progression dans la circulation (quatre items).

Les réponses sont enregistrées à l'aide d'une échelle de Likert en six points allant de 1 (jamais) à 6 (presque tout le temps). L'adaptation en langue française a également été réalisée par Delhomme et Villieux (2005). L'alpha de Crombach est de .80.

- *L'inventaire des motifs d'agression et de non agression routière, de transgression et de respect des règles de conduite*, extrait de la thèse d'Émilie Berdoulat publiée en 2012. Cet outil permet d'appréhender les divers motifs sous-tendant le choix d'être agressif au volant, de ne pas l'être, de transgresser les règles de conduite et de les respecter. La version complète de cet inventaire comprend 62 items répartis en huit facteurs :

- (1) Transgression comme recherche de sensations et de maîtrise ;
- (2) Respect des règles/Non agression comme un élément protecteur et altruiste ;
- (3) Agression verbale réactive ;
- (4) Agression pour s'imposer à l'autre ;
- (5) Transgression comme opposition ;
- (6) Respect des règles comme obligation ;
- (7) Transgression instrumentalisée ;
- (8) Agression comme protection altruiste. Pour chaque item, les participants sont invités à coter leur degré d'accord vis-à-vis des affirmations proposées sur une échelle continue en 17 points. L'alpha de Crombach est de .72.

⁶⁹ L'alpha de Crombach est une statistique utilisée pour mesurer la cohérence interne (ou la fiabilité) des questions posées lors d'un test. Sa valeur s'établit entre 0 et 1, étant considérée comme "acceptable" à partir de 0,7

- **Le questionnaire URICA** (évaluation des stades de changement de l'Université de Rhode Island (McConaughy, Prochaska, et Velicer, 1983) spécifie la position du sujet dans les stades de changement : « pré-réflexion », « réflexion », « action » et « maintien ». Il est constitué de 32 items répartis en 4 sous-échelles. Les modalités de réponses reposent sur une échelle de type Likert en 5 points (1- Pas du tout d'accord à 5- Tout à fait d'accord). L'alpha de Crombach est de .92.

La version originale de ce questionnaire n'est pas directement en lien avec les problématiques de la route, nous en avons adapté la consigne pour l'étude.

2. Population et lieu d'étude

2.1 Lieu d'étude

Le recrutement de la population d'étude a été mené au sein des stages de sensibilisation routière entre juin 2014 et septembre 2014 sur plusieurs départements du territoire français.

La rencontre des sujets au moment du stage de sensibilisation routière a pu constituer un facteur favorisant les effets liés à la « désirabilité sociale » puisque rencontrés « à chaud » les participants pouvaient avoir tendance à orienter leurs réponses afin de se montrer sous un jour socialement favorable.

Néanmoins, cette rencontre au sein des stages offre un accès aisé et certain à la population-cible et permet dans le même mouvement de vérifier le respect des critères d'inclusion définis selon les objectifs de l'étude.

2.2 Population d'étude

Nous avons assisté à 13 stages (étude de faisabilité comprise) dans lesquels nous avons comptabilisé 201 stagiaires. Nous avons à l'aide des animateurs identifié 48 personnes (24% de l'échantillon) répondant aux critères d'inclusion à savoir :

- ayant déjà participé précédemment à deux stages de sensibilisation à la sécurité routière (pour être en cohérence avec l'arrêté du 26 juin 2012).
- pouvant récupérer des points à l'issue du stage (sont donc exclus de l'échantillon des stagiaires Justice dont le profil et les motivations diffèrent).

Parmi ces 48 participants, 45 ont accepté la passation des tests et des questionnaires, 22 ont accepté l'entretien et 18 ont été réalisés, la majeure partie sur place, les personnes acceptant difficilement de se déplacer pour un entretien après le stage.

L'échantillon d'étude est constitué de quarante-cinq sujets (N=45) dont deux femmes, rencontrées au sein des stages de sensibilisation routière qui se sont déroulés en Ile-de-France et en Lorraine. Les participants à l'étude préliminaire ont été intégrés à l'échantillon d'étude.

3. Dispositif préliminaire

La phase préliminaire de faisabilité a eu lieu à la fin juin et au début du mois de juillet à Paris et en Lorraine.

Il s'agissait de tester dans les conditions réelles le questionnaire et le dispositif mis en place pour l'étude.

Cette étape a permis :

- de fournir une version finalisée du questionnaire corrigée de ses imprécisions et de ses coquilles ;
- de réaménager le dispositif d'étude à partir des principales difficultés soulevées par les chercheurs en charge de la faisabilité.

A Paris, la phase de pré-test s'est déroulée au sein de l'association Automobile Club située dans le 8^{ème} arrondissement. Le questionnaire a été administré par un chercheur-psychologue, à trois conducteurs répondant aux critères définis ci-dessus.

La passation du questionnaire a eu lieu individuellement et en présence du psychologue dans une salle isolée.

Seul un sujet a accepté la rencontre ultérieure avec le sociologue.

En Lorraine, la phase de pré-test s'est déroulée au sein de Vauban Formations, situé à Nancy (54). Le questionnaire a été administré par un chercheur-psychologue à quatre conducteurs répondant aux critères d'inclusion de l'étude. Les rencontres se sont déroulées le premier jour du stage, après la séquence de présentation. Le questionnaire a été administré individuellement.

Au total sept « stagiaires réitérants » ont rempli le questionnaire. Ces participants ont été intégrés à l'échantillon final de l'étude.

4. Dispositif final

4.1. Cadre général de l'étude

Le choix des organismes s'appuie sur les critères suivants : représentativité nationale ou régionale, organisation de stages dans la période de l'étude. Un courrier officiel annonçait la démarche et cadrait l'organisation du travail sur le terrain. Les responsables de centres ont choisi les stages et informé les animateurs volontaires. Leur participation a été essentielle dans le recrutement des stagiaires et l'annonce de l'étude. Les animateurs ont sélectionné les stagiaires répondant aux critères, à partir d'informations recueillies lors du tour de table et dans la fiche de renseignements les concernant.

Cette organisation a demandé :

- une autorisation de la part de la DSCR, adressée par l'INSERR aux organismes participants, d'extraire ces stagiaires du stage durant une ou deux heures au maximum (pour valider le stage malgré cette absence). Le moment le plus opportun a été choisi d'un commun accord avec les organismes et les animateurs (le plus souvent durant le 2ème jour du stage).
- la mise à disposition d'une salle à part dans laquelle installer les stagiaires afin qu'ils remplissent les questionnaires et/ou qu'ils soient interviewés.

L'étude finale s'est déroulée en France en Île-de-France et en Lorraine. La passation du questionnaire a été assurée par deux psychologues opérant de manière différenciée sur ces deux secteurs. Un sociologue a mené l'ensemble des entretiens.

Les entretiens ont toujours eu lieu après la passation du questionnaire, soit immédiatement après, soit de façon différée en dehors du lieu du stage.

Les modalités de passation du questionnaire n'ont pas toujours été les mêmes du fait principalement des contraintes du terrain.

4.2 Paris et région parisienne

L'étude finale s'est déroulée dans plusieurs départements : Paris (75), la Seine Saint-Denis (93), le Val-de-Marne (94), les Yvelines (78).

En Ile-de-France, les organismes sollicités ont été les suivants : Automobile Club Association à Paris 8ème, Actiroute sur les sites de Paris 11ème et de Livry-Gargan (93), Allo Permis sur les sites d'Arcueil (94) et de Versailles (78).

Nous sommes intervenus au sein de six stages de sensibilisation routière. Au total vingt-deux « stagiaires réitérants » ont été sollicités. Dix-huit ont accepté de répondre au questionnaire parmi lesquels un seul a refusé la proposition d'un entretien avec un sociologue.

La rencontre du/des chercheur(s) avec les futurs participants a eu lieu au cours de la seconde journée après s'être assuré, la veille, auprès des formateurs du stage de la présence effective de « stagiaires » répondant aux critères d'inclusion et potentiellement volontaire à l'étude.

Pour la seconde journée, le chercheur-psychologue était seul ou accompagné du second chercheur-sociologue chargé de mener les entretiens.

Le ou les chercheurs étaient introduits par les formateurs en début de matinée.

En l'absence du chercheur-sociologue, le chercheur-psychologue rappelait les objectifs et l'intérêt de l'étude, les deux temps de l'étude (passation des questionnaires et entretien) en insistant sur la rencontre ultérieure avec le sociologue, ainsi que le caractère volontaire et anonyme de l'étude.

Dans cette condition, les personnes volontaires et répondant au critère du nombre de stage ont été rencontrées individuellement.

A la fin de l'administration des questionnaires, les coordonnées (téléphone et email) ont été transmises au chercheur-sociologue en vue de l'entretien. A la fin de la passation le participant était invité à rejoindre le reste de son groupe, la personne suivante était alors accueillie dans les mêmes conditions.

Chaque passation a duré entre 30 et 80 minutes.

Dans cette condition, nous sommes intervenus lors de quatre stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Nous avons sollicité quatorze « stagiaires réitérants », tous n'ont pas accepté de remplir le questionnaire et/ou de rencontrer le sociologue.

Neuf ont accepté de participer à l'étude dans son intégralité.

Parmi ceux qui ont refusé, deux ont été influencés par le groupe, notamment par des mouvements de méfiance à notre égard et vis-à-vis du système.

Un seul participant, le plus jeune de l'échantillon, n'a pas souhaité être recontacté par le sociologue, prétextant n'avoir « rien à dire sur le sujet ».

Lorsque les deux chercheurs étaient présents ensemble, l'administration du questionnaire était suivie immédiatement de l'entretien avec le sociologue. L'administration du questionnaire s'est déroulée de manière collective ; la passation a duré de 30 à 80 minutes. Chaque participant ayant rempli le questionnaire était amené à rejoindre son groupe avant d'être reçu individuellement par le sociologue.

Dans cette condition, toutes les personnes sollicitées, répondant aux critères d'inclusion ont accepté de participer à l'étude dans son intégralité à savoir de répondre au questionnaire et de s'entretenir avec le sociologue.

4.3 Région Lorraine

La passation des questionnaires s'est déroulée de juillet à septembre 2014 au cours de six stages de récupération de points. Les stages se sont déroulés en Lorraine à Metz, Forbach (57), et Nancy (54) au sein des organismes suivants : Alert 57, Automobile Club, Prévention Routière et Vauban Formations.

Nous avons sollicité au total vingt-six stagiaires réitérants, vingt-trois ont accepté de répondre aux questionnaires et seulement quatre ont accepté de rencontrer le sociologue. Les trois stagiaires qui n'ont pas accepté de répondre au questionnaire se trouvaient dans le même stage. L'effet de groupe a beaucoup joué sur le fait qu'ils n'ont pas accepté. En ce qui concerne les stagiaires qui n'ont pas accepté de rencontrer le sociologue, ceci peut être expliqué par de la méfiance voire des tendances paranoïaques vis-à-vis du système.

Les stagiaires, sur la base du volontariat, ont été reçus à l'écart par un membre de l'équipe pour remplir le questionnaire individuellement. Le membre de l'équipe présent était chargé d'expliquer le mode de remplissage des questionnaires et de les aider si nécessaire. La passation du questionnaire a duré en moyenne 60 minutes.

III. L'approche psychologique

Nous présenterons successivement les résultats de l'analyse statistique réalisée sur les variables socio-démographiques et les échelles et questionnaires psychologiques. Dans un second temps nous présenterons l'analyse des résultats issus des réponses au MMPI.

1. Résultats de l'analyse statistique des variables

1.1 Variables socio-démographiques

Population et échantillon

Notre échantillon se compose de 45 conducteurs participant pour la troisième fois au moins à un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Il comprend 43 hommes (95,5%) et 2 femmes (4,5%) avec une moyenne d'âge de 37 ans ($\sigma^{70} = 13$ ans). Ils résident pour 46,7% d'entre eux en Île-de-France et en Lorraine pour 53,3%. La majorité d'entre eux sont artisans, commerçants et chefs d'entreprises (33,3%, n=15) ; viennent ensuite les employés (31,1%, n=14). Les cadres et professions supérieures représentent 8,9 % (n=4), les ouvriers représentent 6,7% (n=3) et les professions intermédiaires représentent 2,2% (n=1).

51,1% ont un niveau ont un niveau bac+2 ou supérieur, 17,8% un niveau bac et BEP/CAP, 8,9% un niveau brevet des collèges et 4,4% sont sans diplôme.

Nous avons recensé 31,1% de personnes célibataires, 28,8% de personnes mariées avec enfants (dont 24,4% avec enfants) 11,1% en concubinage, 8,9% en couple avec enfants, 6,7% pacsées, 4,4% sont séparées et divorcées.

| | | Pourcentages | Moyenne | Ecart type |
|---------------------------------------|--|--------------|---------|------------|
| Age | | | 37 ans | 13 ans |
| sexe | Femme | 4,5 | | |
| | Homme | 95,5 | | |
| Catégorie socioprofessionnelle | Artisans, commerçants et chefs d'entreprises | 33,3 | | |
| | Cadre et professions intellectuelles supérieures | 8,9 | | |
| | Professions intermédiaires | 2,2 | | |
| | Employés | 31,1 | | |
| | Ouvriers | 6,7 | | |
| Niveau d'étude | Niveau supérieur | 37,8 | | |
| | Niveau bac+2 | 13,3 | | |
| | Niveau bac | 17,8 | | |
| | BEP/CAP | 17,8 | | |
| | Niveau brevet des collèges | 8,9 | | |
| | Sans diplôme | 4,4 | | |
| Situation familiale | Célibataire | 31,1 | | |
| | Marié avec enfants | 24,4 | | |
| | En concubinage | 11,1 | | |
| | En couple avec enfants | 8,9 | | |
| | Pacsé | 6,7 | | |

⁷⁰ σ = écart type. L'écart type sert à mesurer la dispersion d'un ensemble de données. Plus il est faible, plus les valeurs sont regroupées autour de la moyenne.

| | |
|------------------------|-----|
| Marié sans enfants | 4,4 |
| En couple sans enfants | 4,4 |
| Seul avec enfants | 4,4 |
| Séparé | 2,2 |
| Divorcé | 2,2 |

Tableau 1 : Pourcentages et valeurs moyennes des conducteurs en fonction des variables démographiques

Catégories de permis de conduire :

| | Pourcentages | Moyenne | Ecart type |
|--|--------------|---------|------------|
| Age à l'obtention du permis de conduire | / | 18,64 | 1,35 |
| Catégories du permis de conduire | | | |
| permis B | 40 | | |
| permis B et A | 33,3 | | |
| permis B et C | 22,2 | | |
| permis A, B, C et D | 4,4 | | |
| En permis probatoire | 6,7 | | |

Tableau 2 : Pourcentages et valeurs moyennes en fonction des variables du permis de conduire

Les conducteurs ont eu leur permis en moyenne à 18,64 ans ($\sigma = 1,35$ ans). En ce qui concerne la catégorie du permis de conduire, 40% détiennent exclusivement le permis B, 33,3% sont titulaires des permis B et A (moto), 22,2% des permis B et C (poids lourd) et 4,4% de l'ensemble des catégories A, B, C et D. Ils sont 6,7% à être titulaires du permis probatoire.

Solde de points sur le permis :

| | | Ensemble des conducteurs | | En permis probatoire | |
|-------------------------|----|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| | | Pourcentages | Moyenne | Pourcentages | Moyenne |
| Solde des points | | | 3,84 ($\sigma = 2,33$) | | 3 ($\sigma = 1,55$) |
| Points | 1 | 11,1 | | 2,2 | |
| | 2 | 24,4 | | 4,4 | |
| | 3 | 22,2 | | / | |
| | 4 | 6,7 | | 4,4 | |
| | 5 | 6,7 | | 2,2 | |
| | 6 | 17,8 | | / | |
| | 7 | 6,7 | | / | |
| | 8 | 2,2 | | / | |
| | 12 | 2,2 | | / | |

Tableau 3 : Pourcentages et valeurs moyennes du solde des points sur leur permis de conduire

Les conducteurs interrogés ont en moyenne 3,84 points sur leur permis de conduire ($\sigma = 2,33$). Ils sont 17,8% à avoir six points, 24,4% à avoir deux points, 22,2% à avoir trois points, 11,1% à avoir un point, 6,7% à avoir quatre, cinq ou sept points, et 2,2% à avoir huit ou douze points.

Pour les titulaires d'un permis probatoire, le solde est en moyenne de trois points ($\sigma = 1,55$ points). Ils sont 4,4% à avoir deux ou quatre points et 2,2% à avoir un ou cinq points.

Accidents corporels et matériels :

| | Pourcentage de conducteurs ayant commis un ou des accidents | Moyenne | Ecart type |
|---|---|---------------|-----------------------------------|
| Nombre d'accidents corporels en tant que conducteur d'une voiture, au cours des trois dernières années | 8,9 | 0,9 accidents | $\sigma = 0,29$ |
| Nombre d'accidents matériels au cours des trois dernières années | pas d'accident | 37,8 | 0,67 accidents $\sigma = 1,14$ |
| | 1 accident | 24,4 | |
| | 2 ou 3 accidents | 4,4 | |
| | 4 ou 5 accidents | 2,2 | |

Tableau 4 : Pourcentage de conducteurs ayant été impliqué dans un accident et moyenne des accidents corporels ou matériels

Au cours des trois dernières années, 24,4% ont été impliqués dans un accident avec dommages matériels, 4,4% dans deux ou trois accidents et 2,2% dans quatre ou cinq accidents.

Permis annulé, invalidé ou suspendu :

| | | Pourcentage |
|--|-------------|-------------|
| Permis invalidé par perte totale de points | jamais | 12,2 |
| | une fois | 9,8 |
| | deux fois | 2,4 |
| Permis annulé par la justice | jamais | 17,7 |
| | une fois | 11,1 |
| | deux fois | 4,4 |
| | quatre fois | 2,2 |
| Permis suspendu | jamais | 15,6 |
| | une fois | 8,9 |
| | deux fois | 6,7 |

Tableau 5 : Pourcentage de permis annulé, invalidé ou suspendu

Le permis a été invalidé par perte de points pour 12,2% dont 9,8% une fois et 2,4% deux fois. Pour 17,7% d'entre eux, il a été annulé par la justice dont 11,1% une fois, 4,4% deux fois et 2,2% quatre fois. Il a été suspendu pour 15,6% dont 8,9% une fois et 6,7% deux fois.

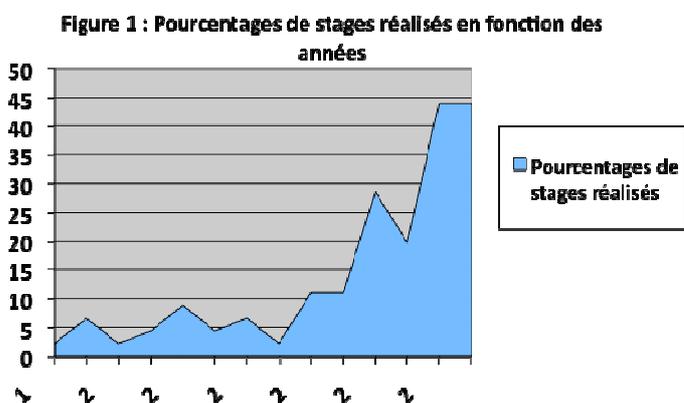
Nombre de stages réalisés :

| | Pourcentage | Moyenne | Ecart type |
|--|-------------|---------|------------|
| Moyenne du nombre de stages réalisés | | 3,38 | 0,73 |
| Trois stages | 73,8 | | |
| Quatre stages | 16,7 | | |
| Cinq stages | 7,1 | | |
| Six stages | 2,4 | | |
| Deux stages ou plus dans les trois dernières années (de 2012-2013- 2014) | 66,7 | | |
| Trois stages ou plus dans les cinq dernières années (de 2009 à 2014) | 57,8 | | |

Tableau 6 : Valeurs moyennes et pourcentages de stages réalisés

Les conducteurs ont suivi en moyenne 3,38 stages ($\sigma= 0,73$) sur un continuum allant de 3 à 6 stages. 73,8% (n = 33) ont déjà suivi trois stages, 16,7% (n = 7), 7,1% quatre stages (n = 3) 2,4% (n = 2) cinq et six stages.

66,7% des conducteurs ont suivi deux stages ou plus dans les trois dernières années (2012-2013-2014) et 57,8% trois stages ou plus dans les cinq dernières années (de 2009 à 2014). 44% des stages ont été suivi en 2012 et/ou en 2013, 28,6% en 2010, 19,6% des stages en 2011 et 11% des stages en 2008 et/ou 2009. Les stages suivis antérieurement c'est-à-dire de 1998 à 2007 représentent moins de 9%.



Infractions en circulation et hors circulation :

| | Pourcentage |
|---|-------------|
| Infractions <u>en</u> circulation | |
| Délit alcoolémie | 13,3 |
| Excès de vitesse de plus de 40 km/h | 13,3 |
| Conduite sous stupéfiants | 4,4 |
| Délit de fuite | 4,4 |
| Refus de priorité | 4,4 |
| Délit alcoolémie et stupéfiants | 2,2 |
| Délit alcoolémie et excès de vitesse | 2,2 |
| Litige avec un autre conducteur | 2,2 |
| Motif inconnu | 2,5 |
| Total | 48,9 |
| Infractions <u>hors</u> circulation | |
| Bagarres | 4,4 |
| Condamné pour vol et/ou trafic de faux billets (cambriolage+incarcération plusieurs fois) | 4,4 |
| Conduite sans permis | 2,2 |
| Dégradation de véhicule | 2,2 |
| Outrage | 2,2 |
| Motif inconnu | 0,2 |
| Total | 15,6 |

Tableau 7 : Pourcentages des infractions liées à la justice en circulation et hors circulation

Parmi les conducteurs, 48,9% ont déjà eu affaire à la justice pour une infraction liée à la circulation. Parmi les infractions, 13,3% ont commis un délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique,

13,3% un excès de vitesse de plus de 40 km/h, 4,4% ont conduit sous stupéfiants, 4,4% ont commis un délit de fuite, 4,4% un refus de priorité, 2,2% ont conduit sous alcool et stupéfiants, 2,2% ont conduit sous alcool et ont commis un excès de vitesse, et 2,2% ont eu un litige avec un autre conducteur (altercation).

Ils sont 15,6% à avoir déjà eu affaire à la justice pour une infraction hors circulation dont 4,4% pour des bagarres, 4,4% pour vol et/ou trafic de faux billet (cambriolage + incarcération plusieurs fois), 2,2% pour conduite sans permis, 2,2% pour des dégradations de véhicule, et 2,2% pour outrage aux forces de l'ordre.

Infractions récentes (année précédente) :

| Infractions | Pourcentage |
|--------------------|-------------|
| Excès de vitesse | 53,3 |
| Alcool/stupéfiants | 6,7 |
| Autres infractions | 24,4 |

Tableau 8 : Pourcentages d'infractions réalisées

| | Pourcentage |
|---|-------------|
| Verbalisation pour alcoolémie au cours de la vie de conducteur | 20 |
| Une fois | 8,9 |
| Deux fois | 11,1 |

Tableau 9 : Pourcentages et fréquences des conducteurs verbalisés pour alcoolémie

En ce qui concerne les infractions récentes commises par les conducteurs, nous pouvons les classer dans trois catégories :

- 53,3% ont commis des excès de vitesse dont 30,8% de moins de 20 km/h et 19,8% de plus de 20 km/h.
- 24,4% ont commis d'autres infractions : usage de téléphone portable, non-respect de feu rouge, de stop, franchissement de la ligne continue, défaut de port de ceinture, circulation en sens interdit.
- 6,7% ont conduit sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

20% ont été verbalisés pour alcoolémie, dont 8,9% une fois et 11,1% deux fois (moyenne= 1,56 ; $\sigma=0,53$).

Infractions liées aux stages :

Nous avons analysé l'évolution des infractions en fonction des stages. Pour cela nous avons regroupé les infractions en trois catégories : excès de vitesse, conduites sous influence (alcool et/ou stupéfiants) et autres infractions au code de la route.

| | Stage 1 | Stage 2 | Stage 3 | Stage 4 | Stage 5 | Stage 6 |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Excès de vitesse | 53,3 | 46,7 | 37,8 | 2,2 | 2,2 | / |
| Alcool/stupéfiants | 11,1 | 13,3 | 6,7 | 4,4 | 4,4 | / |
| Autres infractions | 20 | 24,4 | 28,9 | 8,9 | 6,7 | 2,2 |

Tableau 10 : Pourcentages des infractions réalisées en fonction des stages réalisées

Nous remarquons que dans les premières années de stages, les infractions commises les plus fréquentes sont l'excès de vitesse, ensuite viennent les autres infractions (téléphone, ceinture, stop, feu rouge, etc.). Ces infractions sont commises majoritairement de 2007 à 2011.

1.2 Valeurs moyennes aux échelles et questionnaires psychologiques

| | | Moyenne | Ecart type | Min | Max |
|--|---------------------------------|---------|------------|-----|-----|
| Consommation de produits psychoactifs (AUDIT et CAST) | Consommation d'alcool (AUDIT) | 4,64 | 4,70 | 0 | 16 |
| | Consommation de cannabis (CAST) | 0,91 | 1,83 | 0 | 6 |
| Inventaire de risque et d'activation (IRA) | Fuite | 13,04 | 4,44 | 5 | 23 |
| | Compensation | 21,95 | 6,66 | 7 | 32 |
| | Pré-réflexion | 20,84 | 5,01 | 9 | 28 |
| Stades de changement (URICA) | Réflexion | 26,42 | 6,84 | 11 | 40 |
| | Action | 24,64 | 6,32 | 9 | 36 |
| | Maintien | 21,35 | 6,98 | 8 | 31 |

Tableau 11 : Valeurs moyennes des scores aux tests psychologiques

La moyenne à l'AUDIT est de 4,64 ($\sigma = 4,70$), ce qui est le signe d'une consommation occasionnelle ou à risque. 31% ont un score supérieur à 7, ce qui est le signe probable d'une consommation nocive d'alcool et 6,6% un score supérieur à 12, ce qui peut indiquer une dépendance à l'alcool.

Score alcool (AUDIT)

| | | Effectifs | Pourcentage |
|-------|-----------|-----------|-------------|
| Score | De 0 à 6 | 31 | 69 |
| | Plus de 7 | 14 | 31 |

En ce qui concerne le score au CAST, la moyenne est de 0,91 ($\sigma = 1,83$) pour l'ensemble des conducteurs. Ils sont 39 à avoir un score entre 0 et 3 (dont 24,4% à avoir un score égal ou supérieur à 2), 6 à avoir un score compris entre 4 et 7, signe d'usage problématique (dont 6,7% à avoir un score égal à 6, signe de dépendance).

Score cannabis (CAST)

| | | Effectifs | Pourcentage |
|-------|----------|-----------|-------------|
| Score | De 0 à 3 | 39 | 86,7 |
| | De 4 à 7 | 6 | 13,3 |

En ce qui concerne l'inventaire de risque et d'activation, les stagiaires réitérants se positionnent davantage dans la compensation ($M = 21,95$, $\sigma = 6,66$) que dans la fuite ($M = 13,04$, $\sigma = 4,44$).

Les stagiaires réitérants se répartissent de manière équivalente dans les quatre stades de changement (pré-réflexion, réflexion, action et maintien). Majoritairement, ils ont initié un début de prise en compte du problème, voire de mise en œuvre d'une action de changement de comportement sur la route (72,41%). Seuls 20,84% se disent satisfaits de ce qu'ils vivent actuellement.

Variables dépendantes et indépendantes :

Nous avons réalisé différents types de tests statistiques afin de tester l'impact (l'effet) d'une ou plusieurs variables indépendantes sur une ou plusieurs variables dépendantes à des fins de comparaison et d'établissements de profils.

Rappel : les variables indépendantes sont des variables manipulées par l'expérimentateur en vue de voir son effet sur la variable dépendante. Il existe des variables indépendantes invoquées qui font références aux facteurs intrinsèques de la personne (le sexe, l'âge, les catégories de permis, le type d'infractions constatées etc.) et des variables provoquées qui font références aux facteurs environnementaux. Les variables dépendantes sont la mesure effectuée (la plupart du temps un score, les réponses à un questionnaire).

| Variables indépendantes | Variables dépendantes |
|---|--|
| Age | Usage nocif d'alcool |
| Sexe | Usage nocif de cannabis |
| Niveau d'études | Score IRA (fuite et compensation) |
| Nombre de points restants sur le permis de conduire | Stade de changement (pré-réflexion, réflexion, action et maintien) |
| Nombre de stages réalisés | Transgression des règles de conduite |
| | Motifs de transgression des règles |
| | Inventaire de personnalité |

Tableau 14 : Variables dépendantes et indépendantes de l'étude

Dans un premier temps, nous avons réalisé des tests de comparaison de moyenne afin de faire un état des lieux des variables de transgression et de motifs de transgression et d'observer comment les réitérants se répartissent suivants ces variables. Le test utilisé pour comparer les moyennes est le test de Student pour échantillon unique. La procédure du test T pour échantillon unique permet de tester si la moyenne d'une seule variable diffère d'une constante spécifiée (moyennes d'une population de référence).

Dans un deuxième temps, nous avons donc réalisé des analyses de profils, car l'objectif de cette étude est de mieux connaître la population des conducteurs « réitérants » dans les stages de sensibilisation, mais aussi d'appréhender les mécanismes à l'origine de ces comportements de réitération.

Nous utilisons pour cela l'analyse en composante principale et la méthode de classification hiérarchique. Pour valider les tests, nous utilisons un intervalle de confiance qui permet de définir une marge d'erreur entre les résultats d'un test et un relevé exhaustif de la population totale. Il est constitué d'un intervalle dans lequel le paramètre à estimer a une forte probabilité de se trouver. Cette probabilité, souvent exprimée à l'aide d'un pourcentage, est le **degré de confiance** de l'intervalle considéré. Ainsi, un intervalle de confiance à 95 % donnera un encadrement correct quatre-vingt-quinze fois sur cent en moyenne. Dans cette étude, nous validerons les résultats à 95% c'est-à-dire à $p = .05$.

Comparaison des moyennes entre les conducteurs réitérants et les conducteurs tout-venant (référence Berdoulat 2002) pour l'échelle de transgression des règles de conduite et pour l'inventaire des motifs d'agression au volant, de non-agression, de transgression et de respect des règles de conduite

Les valeurs moyennes obtenues dans cette étude sont comparées à celles d'une population de référence (Berdoulat, 2012). Nous avons réalisé des tests de comparaison de moyenne avec la population « tout-venant » afin de voir si le groupe des réitérants diffère de la population générale. Cela nous permet d'observer comment les groupes se répartissent suivants les variables dépendantes. Le test utilisé pour comparer les moyennes est le test de Student à échantillon unique qui est un rapport entre deux variables indépendantes quantitatives (ici dans cette étude, le groupe « réitérant » et le groupe « tout-venant »). Pour valider les tests, nous utilisons un intervalle de confiance à $p = .05$. Pour être significatif l'intervalle doit être supérieur en valeur à 0,5.

Comparaison des moyennes entre les conducteurs réitérants et les conducteurs tout-venant pour l'échelle de transgression des règles de conduite :

| <i>Facteurs et Items</i> | <i>Moyennes Réitérants</i> | <i>Moyennes venant</i> | <i>Tout- T</i> | <i>p</i> |
|---|----------------------------|------------------------|----------------|-------------|
| <i>Transgression Vitesse</i> | 11,67 | 10,94 | 1,22 | NS |
| 1. Dépasser la limitation de vitesse sur autoroute. | 3,69 | 3,27 | 1,73 | NS |
| 2. Dépasser la limitation de vitesse dans un quartier résidentiel. | 2,18 | 2,27 | -0,55 | NS |
| 3. Faire la course aux feux tricolores avec l'intention de battre l'automobiliste à côté de vous. | 1,36 | 1,55 | -1,83 | NS |
| 6. Rester sur une voie, alors que vous savez qu'elle va être fermée, pour vous rabattre au dernier moment sur l'autre voie en forçant le passage. | 2,36 | 1,56 | 3,53 | 0,00 |
| 7. Devenir impatient(e) à cause d'un automobiliste qui roule lentement sur la voie de gauche et le doubler par la droite. | 2,09 | 2,29 | -1,10 | NS |
| <i>Transgression Agressive (hostilité dirigée vers un autre usager)</i> | 6,15 | 5,34 | 1,94 | 0,05 |
| 9. Se mettre en colère à cause d'un certain type d'automobiliste et lui montrer votre hostilité par tous les moyens possibles. | 2,09 | 1,76 | 1,75 | NS |
| 10. Klaxonner un automobiliste pour lui montrer votre mécontentement. | 2,58 | 2,39 | 1,11 | NS |
| 12. Se mettre en colère à cause d'un automobiliste et le prendre en chasse avec l'intention de lui dire ses 4 vérités. | 1,49 | 1,20 | 2,00 | 0,05 |
| <i>Transgression Progression</i> | 6,15 | 6,16 | 0,26 | NS |
| 4. Coller la voiture de devant pour inciter son conducteur à accélérer ou à se pousser sur le côté. | 2,04 | 2,12 | -0,38 | NS |
| 5. Franchir une intersection alors que le feu vient de passer au rouge. | 1,33 | 1,32 | 0,12 | NS |
| 8. Prendre le volant bien que vous pensez avoir dépassé le taux légal d'alcoolémie dans le sang. | 1,56 | 1,41 | 1,16 | NS |
| 11. S'engager dans une intersection en forçant l'automobiliste prioritaire à s'arrêter et à vous laisser passer. | 1,31 | 1,31 | 0,01 | NS |

Tableau 15 : Différences de moyennes entre les conducteurs réitérants et les conducteurs tout-venant pour l'échelle de transgression des règles de conduite

Le groupe réitérant a des scores supérieurs à la sous-échelle « Transgressions agressives où l'hostilité est dirigée vers un autre usager » par rapport au groupe des tout-venant (M = 6,15 vs 5,34).

Dans la sous-échelle « transgression des règles légales de vitesse », le groupe des réitérants a un score supérieur par rapport au groupe des tout-venant sur l'item suivant : « Rester sur une voie, alors que

vous savez qu'elle va être fermée, pour vous rabattre au dernier moment sur l'autre voie en forçant le passage».

Dans la sous-échelle « Transgression agressive où l'hostilité est dirigée vers un autre usager », le groupe des réitérants a un score supérieur par rapport au groupe des tout-venant sur l'item suivant « Se mettre en colère à cause d'un automobiliste et le prendre en chasse avec l'intention de lui dire ses quatre vérités ».

Il n'y a pas de différence significative par rapport au groupe du tout-venant dans la sous-échelle « Transgression non-nécessairement liée à la vitesse, pour maintenir sa propre progression dans la circulation ».

Comparaison des moyennes entre les conducteurs réitérants et les conducteurs tout-venant pour l'inventaire des motifs d'agression au volant, de non-agression, de transgression et de respect des règles de conduite :

| <i>Facteurs et Items</i> | <i>Moyennes Réitérants</i> | <i>Moyennes Tout-venant</i> | <i>T</i> | <i>p</i> |
|--|----------------------------|-----------------------------|--------------|-----------|
| Transgression comme une recherche de sensations et de maîtrise | 108 | 96,71 | 1,53 | NS |
| 6. Vitesse/aime la sensation | 8,71 | 8,38 | 0,39 | NS |
| 8. Vitesse/record de temps | 4,16 | 4,01 | 0,20 | NS |
| 10. Vitesse/course | 3,49 | 3,03 | 0,77 | NS |
| 13. Vitesse/ne me concerne pas | 7,00 | 5,99 | 1,21 | NS |
| 19. Vitesse/frustré | 5,80 | 3,46 | 2,70 | 0,01 |
| 28. Coller/accélère | 7,76 | 6,55 | 1,35 | NS |
| 29. Vitesse/accélérer pour doubler | 12,18 | 12,73 | -0,72 | NS |
| 37. Coller/laisser passer | 6,44 | 4,59 | 2,12 | 0,04 |
| 41. Doubler droite/sortie | 9,27 | 6,73 | 2,88 | 0,00 |
| 43. Doubler droite/gauche pas assez vite | 8,73 | 6,38 | 2,52 | 0,01 |
| 44. Transgression/restreint à respecter | 5,91 | 3,37 | 3,41 | 0,00 |
| 46. Doubler droite/mal placé | 8,07 | 7,23 | 0,96 | NS |
| 50. Transgression/connais la route | 7,44 | 7,42 | 0,03 | NS |
| 54. Transgression/signalisation incohérente | 7,09 | 8,23 | -1,35 | NS |
| 62. Transgression/maîtriser la situation | 5,96 | 3,60 | 3,20 | 0,00 |
| Respect des règles/non-agression comme un élément protecteur et altruiste | 120,69 | 120,24 | 0,10 | NS |
| 1. Respect/moins d'accident | 12,04 | 13,10 | -1,55 | NS |
| 9. Respect/envie de respecter les règles | 10,96 | 10,03 | 0,83 | NS |
| 12. Respect/sécurité | 12,96 | 13,80 | -1,21 | NS |
| 18. Respect/respect vie des autres | 13,67 | 14,40 | -1,10 | NS |
| 23. Respect/besoin des autres | 12,24 | 11,17 | 1,56 | NS |
| 30. Respect/espace agréable et calme | 10,00 | 9,43 | 0,74 | NS |
| 32. Respect/consommation essence | 8,16 | 9,84 | -2,07 | 0,04 |
| 36. Respect/peur d'avoir un accident | 11,00 | 11,56 | -0,66 | NS |
| 45. Non-agression/non conforme | 11,00 | 9,59 | 1,65 | NS |
| 49. Respect/préservation environnement | 8,16 | 7,77 | 0,50 | NS |
| 56. Non-agression/espace de calme | 10,51 | 9,45 | 1,27 | NS |
| Aggression verbale réactive | 84,24 | 85,96 | -0,27 | NS |
| 3. Klaxonner/griller feu rouge ou stop | 8,11 | 10,66 | -2,73 | 0,00 |
| 11. Insulter/non-respect des règles | 7,73 | 10,64 | -3,14 | 0,00 |

| | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|-------------|
| 20. Klaxonner/comportement dangereux | 11,49 | 12,93 | -1,64 | NS |
| 33. Klaxonner/feu vert | 11,49 | 11,03 | 0,56 | NS |
| 35. Klaxonner/ne me convient pas | 8,64 | 9,53 | -1,05 | NS |
| 42. Injurier/mécontentement | 4,00 | 5,38 | -1,91 | NS |
| 47. Insulter/acte qui m'a déplu | 7,69 | 8,42 | -0,80 | NS |
| 53. Insulter/surpris | 5,78 | 7,63 | -2,31 | 0,02 |
| 55. Insulter/place de parking | 8,91 | 9,15 | 0,26 | NS |
| 58. Insulter/ralentir rythme | 4,38 | 5,47 | -1,63 | NS |
| 59. Invectiver/doubler feu rouge | 6,02 | 7,44 | -1,80 | NS |
| Agression pour s'imposer à l'autre | 21,38 | 17,78 | 1,39 | NS |
| 4. Agresser physiquement /impressionner | 1,56 | 1,17 | 1,56 | NS |
| 21. Insulter/situations conflictuelles | 1,96 | 1,45 | 1,48 | NS |
| 40. Insulter/geste obscène | 5,00 | 4,68 | 0,41 | NS |
| 48. Insulter/intimider | 1,82 | 2,02 | -0,77 | NS |
| 57. Agresser physiquement/insulte | 4,82 | 3,57 | 1,60 | NS |
| 60. Frapper/accrocher ma voiture | 3,62 | 3,01 | 1,01 | NS |
| 61. Frapper/critique ma conduite | 2,60 | 1,72 | 1,96 | 0,05 |
| Transgression comme opposition | 20,07 | 22,23 | -0,93 | NS |
| 2. Feu rouge/pas envie de s'arrêter | 4,18 | 2,75 | 2,25 | 0,03 |
| 7. Feu rouge/situation dangereuse | 1,62 | 1,41 | 1,23 | NS |
| 15. Feu rouge/inutile | 4,62 | 4,39 | 0,30 | NS |
| 16. Feu rouge/ lenteur feu vert | 4,24 | 3,99 | 0,37 | NS |
| 22. Feu rouge/ne pas avoir à m'arrêter | 2,64 | 1,77 | 1,60 | NS |
| 27. Feu rouge/bonne visibilité | 2,76 | 2,74 | 0,02 | NS |
| Respect des règles comme obligation | 66,44 | 60,71 | 3,52 | 0,00 |
| 5. Respect/garder possibilité de conduire | 13,27 | 12,83 | 0,70 | NS |
| 14. Respect/perte de points | 13,93 | 12,24 | 2,71 | 0,00 |
| 17. Respect/payer une amende | 12,33 | 13,08 | -0,96 | NS |
| 26. Respect/outil de travail | 14,67 | 11,72 | 4,46 | 0,00 |
| 31. Respect/tort | 12,24 | 12,43 | -0,23 | NS |
| Transgression instrumentalisée | 24,09 | 15,77 | 3,66 | 0,00 |
| 24. Stationnement interdit/pas envie | 6,36 | 3,29 | 3,67 | 0,00 |
| 34. Alcool/confiance | 4,44 | 3,52 | 1,31 | NS |
| 38. Stationnement interdit/rendez-vous | 7,91 | 4,70 | 3,45 | 0,00 |
| 39. Alcool/rentrer chez moi | 5,38 | 4,27 | 1,26 | NS |
| Agression comme protection altruiste | 36,04 | 34,68 | 0,88 | NS |
| 25. Klaxonner/danger | 13,02 | 12,08 | -0,16 | NS |
| 51. Appel de phares/danger | 14,73 | 15,01 | -0,46 | NS |
| 52. Insulter/malmène piéton | 8,29 | 9,17 | -0,92 | NS |

Tableau 16 : Différences de moyennes entre les conducteurs réitérant et les conducteurs tout-venant pour l'inventaire des motifs d'agression au volant, de non-agression, de transgression et de respect des règles de conduite

Par rapport aux sous-échelles de l'inventaire des motifs d'agression au volant, de non-agression, de transgression et de respect des règles de conduite, deux sous-échelles sont significatives : le respect des règles comme obligation et la transgression instrumentalisée.

Le groupe des réitérants a une moyenne supérieure à la sous-échelle « respect des règles comme obligation » par rapport au groupe tout-venant (66,44 vs 60,71). Les conducteurs réitérants vivent la règle comme restrictive mais ils la respectent pour des motifs centrés sur des préoccupations personnelles.

Le groupe des réitérants a une moyenne supérieure à la sous-échelle « transgression instrumentalisée » par rapport au groupe des tout-venant (24,09 vs 15,77). Il est caractérisé par des transgressions (alcool, stationnement) réalisées pour atteindre un autre but et gouvernées par un sentiment général de confiance en soi et en ses capacités.

Dans la sous-échelle « transgression comme une recherche de sensations et de maîtrise », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores supérieurs** par rapport au groupe tout-venant sur les items suivants : « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de dépasser les limitations de vitesse est que j'ai une voiture puissante et je suis frustré si je ne le fais pas* », « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de coller le véhicule devant moi est que je veux que l'autre automobiliste se mette sur le côté pour me laisser passer* », « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de doubler par la droite est que les deux autres voies avancent moins vite et qu'il faut absolument que j'emprunte la prochaine sortie* », « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de doubler par la droite est que ceux qui roulent à gauche n'avancent pas assez vite* », « *Une des raisons pour lesquelles je transgresse le code de la route est que j'aime la liberté et je ne veux pas être restreint à respecter des règles* », et « *Une des raisons pour lesquelles je transgresse les règles de conduite est que je suis capable de maîtriser la situation en toutes circonstances* ».

Dans la sous-échelle « respect des règles/non agression comme un élément protecteur et altruiste », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores inférieurs** par rapport au groupe tout-venant sur l'item « *Une des raisons pour lesquelles je respecte les limitations de vitesse est que je fais attention à ma consommation d'essence* ».

Dans la sous-échelle « agression verbale réactive », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores inférieurs** par rapport au groupe tout-venant sur les items suivants : « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de klaxonner et/ou d'insulter un autre automobiliste est que ce dernier a grillé un feu rouge ou un stop* », « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive d'insulter un autre automobiliste est que ce dernier ne respecte pas le code de la route (exemple : absence clignotant)* » et « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive d'insulter un autre automobiliste est que ce dernier m'a surpris* ».

Dans la sous-échelle « agression pour s'imposer à l'autre », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores supérieurs** par rapport au groupe tout-venant à l'item suivant : « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de frapper un autre automobiliste est que celui-ci a critiqué ma conduite* ».

Dans la sous-échelle « transgression comme opposition », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores supérieurs** par rapport au groupe tout-venant à l'item « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de griller un STOP est que je n'ai pas envie de m'arrêter « bêtement » comme tout le monde* ».

Dans la sous-échelle « respect des règles comme obligation », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores supérieurs** par rapport au groupe tout-venant aux items suivants : « *Une des raisons pour lesquelles je respecte le code de la route est que je dois tout faire pour éviter de perdre des points sur mon permis* » et « *Une des raisons pour lesquelles je respecte le code de la route est que j'ai absolument besoin de ma voiture, c'est mon outil de travail* ».

Dans la sous-échelle « transgression instrumentalisée », les conducteurs infractionnistes réitérants ont des **scores supérieurs** par rapport au groupe tout-venant aux items suivants : « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de me garer sur un emplacement interdit est que je n'ai pas envie de chercher une autre place* » et « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de me garer sur un emplacement interdit est que j'ai un rendez-vous urgent et que je ne dois pas y rester longtemps* ».

Etude typologique des styles de conduite : vers différents profils de conducteurs réitérants

Analyse en composante principale des profils des conducteurs

Pour établir des profils, nous utilisons l'analyse en composantes principales⁷¹. Nous avons pour ce faire sélectionné des variables sur la courbe de leur distribution, leur variance⁷² étant satisfaisante alors que les autres variables quantitatives avaient une variance faible, voire nulle, et avons retenu : l'âge, le solde des points sur le permis de conduire, le nombre de stages réalisés, les infractions commises, les scores de fuite et de compensation, les scores aux échelles de consommation de produits, les scores aux sous-échelles de transgression et de motifs de transgression et les stades de changement.

La méthode consiste ensuite à synthétiser l'information contenue dans un tableau croisant des individus et des variables quantitatives. **Il s'agit d'établir une similarité entre les individus, de chercher des groupes d'individus homogènes, et donc de mettre en évidence une typologie d'individus.**

Interprétation des composantes

Dès lors que les composantes constituent des sortes de « nouvelles » variables synthétiques, on peut examiner la relation entre les variables originales et les composantes. Plus cette relation est forte, plus la variable est « expliquée » par le facteur. Cette relation, qui peut s'exprimer par un chiffre variant de -1 à +1 s'appelle la « saturation » (factor loading) de la variable sur le facteur. Typiquement, on considère qu'une variable n'est associée à un facteur que si sa saturation dépasse 0,30 voire 0,40 en valeur absolue. Pour interpréter un facteur, on recherche effectivement les items qui ont les saturations les plus élevées en valeur absolue. Lorsque l'on peut « opposer » des items par le signe (l'un a une forte saturation positive et l'autre une forte saturation négative) cela facilite l'interprétation car on peut plus facilement déterminer la dimension qui organise le facteur. Pour savoir si tous les items d'une échelle soumis à une analyse mesurent le même construit psychologique, il importe donc que le premier facteur explique une part importante de leur variance globale (typiquement au moins 30 à 40%) et qu'ils aient tous des saturations élevées sur ce premier facteur.

Saturations

| | Dimension | | | |
|--|-----------|------|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Transgression progression | 0,97 | | | |
| Transgression vitesse | 0,96 | | | |
| Transgression agressive | 0,96 | | | |
| Transgression comme opposition | 0,95 | | | |
| Agression verbale réactive | 0,93 | | | |
| Transgression comme une recherche de sensations et de maîtrise | 0,77 | | | |
| Agression pour s'imposer à l'autre | 0,75 | | | |
| Stade de Pré-réflexion | 0,56 | | | |
| Stade de Maintien | | 0,85 | | |
| Stade d' Action | | 0,79 | | |

⁷¹ L'Analyse en composantes principales (ACP) est une méthode de la famille de l'analyse des données et plus généralement de la statistique multivariée, qui consiste à transformer des variables liées entre elles (dites "corrélées" en statistique) en nouvelles variables décorrélées les unes des autres. Ces nouvelles variables sont nommées "composantes principales", ou axes principaux. L'objectif de l'Analyse en Composantes Principales (ACP) est de revenir à un espace de dimension réduite. Il s'agit donc d'obtenir le résumé le plus pertinent possible des données initiales.

⁷² La variance est une mesure servant à caractériser la dispersion d'un échantillon ou d'une distribution. Elle indique de quelle manière la série statistique ou la variable aléatoire se disperse autour de sa moyenne. Une variance de zéro signale que toutes les valeurs sont identiques. Une petite variance est signe que les valeurs sont proches les unes des autres alors qu'une variance élevée est signe que celles-ci sont très écartées.

| | | |
|---|-------|-------|
| Age | -0,78 | |
| Stade de Réflexion | 0,69 | |
| Compensation | 0,67 | |
| Fuite | | 0,62 |
| Usage nocif de l'alcool | | 0,62 |
| Transgression instrumentalisée | | 0,56 |
| Respect des règles/non agression comme un élément protecteur et altruiste | | -0,49 |
| Nombre de stages réalisés | | 0,40 |
| Respect des règles comme obligation | | 0,70 |
| Groupe infractions | | 0,62 |
| Usage nocif du cannabis | | -0,52 |
| Agression comme protection altruiste | | 0,48 |
| Solde points permis | | -0,40 |

Nous pouvons identifier quatre classes dans lesquelles se répartissent respectivement 17, 15, 7 et enfin 4 conducteurs. Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Les pseudo-légalistes (19 personnes)

Profil 1 (alpha de Crombach de .56)

Ce profil regroupe 19 conducteurs qui obtiennent des scores positifs sur les variables *Respect des règles comme obligation, Groupe infractions, Agression comme protection altruiste* et des scores négatifs sur les variables *Usage nocif du cannabis et Solde points permis*.

Dans ce profil, on trouve des personnes respectant les règles par obligation plutôt que par conviction, faisant davantage d'infractions hors vitesse et conduite sous influence. Ils transgressent généralement les règles pour des motifs de protection altruiste, pour les avertir d'un danger ou leur donner une leçon. Leur agressivité est réactive, provoquée par le « mauvais » comportement des autres conducteurs. Ces personnes n'ont pas d'usage nocif de cannabis et ce sont ceux qui ont le moins de points sur leur permis.

Les transgresseurs impulsifs (15 personnes)

Profil 2 (alpha de Crombach de .72)

Ce profil regroupe 15 conducteurs avec des scores positifs sur les variables *Fuite, Usage nocif d'alcool, Transgression instrumentalisée, Nombre de stages réalisés* et un score négatif sur la variable *Respect des règles/non agression comme un élément protecteur et altruiste*.

Ces conducteurs ont plutôt tendance à se situer dans la fuite que dans la compensation c'est à dire qu'ils tentent de fuir la réalité par des conduites à risque afin de s'oublier, de fuir la conscience négative d'eux-mêmes. Ils ont généralement pour les mêmes raisons une consommation nocive d'alcool et transgressent les règles de manière instrumentale, par recherche de sensations notamment au niveau de la vitesse. Ce sont ceux qui ont suivi le plus de stages (jusqu'à 6, en moyenne 4 ou 5) et qui n'envisagent pas la règle comme élément protecteur ou altruiste.

Les transgresseurs agressifs (7 personnes)

Profil 3 (alpha de Crombach de .89)

Ce profil regroupe 7 sujets qui obtiennent des scores positifs sur les variables *Transgression progression, Transgression vitesse, Transgression agressive, Transgression comme opposition, Agression verbale réactive, Transgression comme recherche de sensations et de maîtrise, Agression pour s'imposer à l'autre, Stade de pré-réflexion*.

Ils se caractérisent par la propension à transgresser les règles de vitesse et par la recherche de confrontation avec une hostilité dirigée vers un autre usager de la route et des comportements destinés à maintenir leur propre progression dans la circulation. L'agression comme la transgression visent à la fois la recherche de sensations et la maîtrise de l'autre en s'imposant à lui. Ces personnes se situent en stade de pré-réflexion à savoir qu'elles sont satisfaites de ce qu'elles vivent, peu prêtes à se remettre en cause ou à s'inscrire dans un processus de changement (le stade de pré-réflexion est le premier stade de changement chez Prochaska).

Les transgresseurs ambivalents (4 personnes)

Profil 4 (alpha de Crombach de .79)

Ce profil regroupe 4 personnes qui obtiennent des scores positifs sur les variables *Stade de Maintien, Stade d'Action, Stade de Réflexion, Compensation* et un score négatif sur la variable *Age*.

Dans ce profil qui regroupe les plus jeunes du groupe (entre 20 et 25 ans), c'est l'engagement dans un processus de changement qui est le plus significatif. Il s'agit de personnes qui se situent à des stades avancés dans le processus de changement vis à vis des comportements routiers, qui indiquent une intention de modifier certains comportements ou qui ont mis en œuvre des actions de changement. Ces conducteurs prennent des risques pour maintenir une image positive d'eux-mêmes par compensation afin de restaurer ou maintenir une bonne estime d'eux-mêmes et vis à vis des personnes qui les entourent.

2. Test de personnalité : le MMPI (Minnesota Multiphasic Personality Inventory⁷³)

2.1 Justification de l'utilisation de l'outil dans le cadre de l'étude

Une partie de la revue de question a décrit les relations entre la personnalité⁷⁴ et les comportements dangereux sur la route et non-conformes aux règles de conduite.

Dans ces travaux la personnalité est examinée soit en termes de traits, de dimensions, de composantes⁷⁵ soit en termes de perturbations psychopathologiques plus ou moins sévères⁷⁶.

Par ailleurs, l'ensemble des recherches et des études que nous avons référencées se sont intéressées à différentes catégories de conducteurs parfois comparées les unes aux autres : les conducteurs tout-venant, les conducteurs incarcérés, condamnés pour un délit routier et les participants au stage de sensibilisation routière. Les conducteurs ayant effectué plusieurs stages de sensibilisation routière n'ont pas été étudiés.

Qu'en est-il alors de leur personnalité ? Nous proposons de nous intéresser aux conducteurs ayant effectué plusieurs stages de sensibilisation afin :

- de dégager au sein de ce groupe les principales tendances en terme de personnalité ;
- d'en questionner l'homogénéité ;
- de distinguer le cas échéant les différentes classes ;
- et de discuter du caractère éventuellement psychopathologique des aspects les plus dominants ;

Pour répondre à ces interrogations, nous avons utilisé le MINI-MULT qui correspond à la version la plus abrégée du *Minnesota Multiphasic Personality Inventory* (M.M.P.I).

Le *Mini-Mult* constitue une reproduction réduite de la version originale M.M.P.I puisque seulement 71 items sont proposés en lieu et place des 550 items. En outre il emprunte les mêmes procédés de correction et d'interprétation que le M.M.P.I.

Nous présenterons l'outil dans sa forme la plus complète avant d'évoquer la version abrégée et les raisons principales qui nous ont conduites à privilégier son usage.

⁷³ En français le M.M.P.I correspond à l'Inventaire Multiphasique de Personnalité du Minnesota.

⁷⁴ « La personnalité est une caractéristique relativement permanente et générale de la manière d'être d'une personne. C'est un ensemble de façon relativement cohérent de se comporter avec les autres et de réagir aux diverses situations de l'existence dans lesquelles la personne se trouve. Elle constitue l'individualité et la singularité de chacun. Elle se définit par des traits spécifiques. Plusieurs aspects sont concernés : facteurs affectifs et émotionnels, valeurs et attitudes, cognition (l'intelligence et les connaissances).[...]. Dans les approches comportementales ou cognitivo-comportementales, la personnalité est déterminée par des expériences d'apprentissages individualisées dans son rapport au milieu. Pour d'autres écoles, comme les approches psychodynamiques ou humanistes, elle se forme au dedans de la personne sous l'effet de facteurs innés, de désirs, de pulsions ou d'autres caractéristiques » (Carroll, 2001).

⁷⁵ Cf. la recherche de sensations et l'extraversion, par exemple, dans les comportements routiers dangereux et peu conformes aux règles de conduite (Nallet, 2009)

⁷⁶ E. Berdoulat (2012) insiste sur les dysfonctionnements et les vulnérabilités psychologiques des conducteurs agressifs et transgressifs. En confrontant son travail avec celui de ses prédécesseurs, l'auteure précise que les conducteurs agressifs et transgressifs sont plus enclins à présenter une vulnérabilité psychopathologique, une problématique en lien avec la colère et un trouble de la colère.

2.2 Description du test de personnalité MMPI⁷⁷

▪ Généralités

Le *Minnesota Multiphasic Personality Inventory* (M.M.P.I) créé par Hathaway et McKinley en 1940, est un questionnaire standardisé de personnalité. C'est l'un des tests cliniques les plus utilisés au monde.

Il a un champ d'application très large puisqu'il ne s'applique pas qu'aux personnalités pathologiques. En effet, même s'il sert à déceler une perturbation affective il est également utilisé pour établir **une mesure des traits de personnalité**.

Il se présente sous la forme d'un auto-questionnaire qui invite le sujet qui le complète à répondre à une série d'affirmations correspondant ou non à son état affectif actuel, à ses comportements et/ou à ses attitudes.

Il comporte 550 items auxquels le sujet répond par « vrai », par « faux » ou par « ? » lorsqu'il ne sait pas. Ces items sont répartis en dix échelles dites « de bases » ; trois échelles dites « de validité » auxquelles peuvent s'ajouter d'autres échelles ou indices supplémentaires.

La passation peut être individuelle ou collective ; sa durée varie entre 90 minutes et deux heures ; la cotation peut se faire de façon informatique ou à l'aide de grilles de correction.

A chaque échelle est affectée une note brute et transformé en score T.

Ce score pour chaque échelle est reporté sur un graphique. En reliant entre eux chaque point du graphique, un « profil » divisible en deux parties apparaît. D'un côté les échelles de validité qui permettent d'apprécier l'attitude du sujet par rapport au test et la validité de l'ensemble du profil, ce sont les échelles « ? », L, F et K ; de l'autre, les échelles cliniques qui évaluent le degré de ressemblance du sujet avec des échantillons de références, ce sont les échelles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

Au-dessus d'un écart-type et demi de la moyenne, le score est considéré comme significatif et peut donner lieu à une interprétation clinique. Au delà de deux écarts-type le trait est considéré comme pathologique.

▪ Echelles d'évaluation

Les réponses possèdent une double application pratique, d'une part afin de permettre la vérification de la validité globale des réponses du sujet avec les quatre échelles de validité L, F et K et d'autre part, elles sont aussi partie intégrante des dix échelles cliniques qui font apparaître les traits spécifiques de quelqu'un portant le diagnostic, soit d'hypocondrie, de dépression, d'hystérie, de psychopathie, de masculinité-féminité, de paranoïa, de psychasthénie, de schizophrénie, d'hypomanie ou d'introversion sociale. Une même question peut faire partie du calcul pour plusieurs échelles.

▪ Echelles « de validité »

Une des particularités du M.M.P.I est qu'il dispose pour contrôler sa validité de quatre échelles (« ? », L, F, K). Ces échelles évaluent la confiance que l'on peut avoir dans les résultats des autres échelles.

Elles permettent de situer le sujet par rapport à certaines attitudes par exemple : la tendance à se montrer sous un jour favorable ou au contraire défavorable, la tendance à répondre au hasard ou à répondre systématiquement vrai ou faux, la tendance à répondre sans lire ou comprendre les questions.

⁷⁷ On se référera pour plus d'information aux ouvrages et manuels suivants :

Bisson T. (1997). *Le MMPI : pratique et évolutions d'un test de personnalité*. Presses universitaires de Grenoble, Grenoble ;

Carroll C. (2001). *Validation partielle d'une version abrégée du MMPI-2, le Mini-Clinique avec une population normale*. Mémoire présentée pour l'obtention du grade de Maître en psychologie. Université de Laval.

Castro D. (2006). *Pratique de l'examen psychologique en clinique adulte*, Dunod, Paris ;

Perse J., Lebeaux M.O. (1977). *Manuel du Mini-Mult*. Editions du Centre de Psychologie Appliquée, Paris.

Par ailleurs certaines échelles ont des applications cliniques dans la mesure où elles sont corrélées avec des traits de personnalité ou des comportements.

Brièvement, les échelles permettent de contrôler les éléments suivants :

L'échelle de validité « ? » correspond aux items pour lesquels le sujet s'est trouvé dans l'impossibilité de décider s'ils étaient vrais ou faux.

L'échelle de validité *L* permet de détecter les mensonges délibérés. L'élévation de cette échelle correspond à une tendance volontaire ou naïve à se présenter sous le jour le plus favorable. Cette échelle constitue une mesure du « désir de conformité sociale »⁷⁸. Cette attitude tend à faire baisser les notes obtenues dans les échelles cliniques, dans la mesure où les individus vont avoir tendance à nier leurs fragilités et à donner des réponses leur paraissant normales. Elle présente parfois un intérêt clinique en tant qu'indication d'un trait particulier de la personne (Carroll, 2001 ; Bisson T., 1997 ; Hathaway & McKinley, 1943).

L'échelle de validité *F* permet de contrôler la validité de l'ensemble du test. Elle permet de détecter la tendance à répondre de manière inhabituelle, atypique au questionnaire. Les items portent par exemple sur des sensations bizarres, des pensées étranges, des expériences particulières, etc. Un résultat *F* bas, constitue une excellente indication du caractère logique et relativement pertinent des réponses du sujet (Carroll, 2001 ; Bisson, 1997, Hathaway & McKinley, 1943).

L'échelle *K* est utilisée comme un facteur de correction pour affiner le pouvoir discriminant des échelles cliniques. Cette échelle permet de mesurer l'attitude du sujet vis-à-vis du test, elle mesure d'une manière plus subtile ce que l'échelle *L* est censée mesurer (tentative du sujet pour dénier une psychopathologie ; à se présenter sous un jour favorable ou inversement exagérer un trait et essayer d'apparaître sous un jour vraiment défavorable).

▪ Echelles « de base »⁷⁹

A chaque échelle sont associés un chiffre et une abréviation :

- **L'échelle clinique 1 Hypochondrie (Hs)** mesure un état d'anxiété relativement permanent en ce qui concerne les fonctions corporelles, l'état de santé. Les personnes se plaignent de maux et de troubles vagues et qu'il est difficile à identifier. Les « vrais malades » n'obtiennent généralement pas un score très élevé à cette échelle.

- **L'échelle clinique 2 Dépression (D)** mesure la profondeur du symptôme de dépression. Les questions portent sur les différents symptômes cliniques tels que la douleur morale (tristesse, pessimisme, insatisfaction) ; l'inhibition (asthénie, repli sur soi, manque d'intérêt) ; les somatisations (troubles du sommeil, gastro-intestinaux)

- **L'échelle clinique 3 Hystérie (Hy)** mesure les manifestations qui relèvent de la « conversion » des conflits psychiques dans le langage corporel. Les questions relevant du mécanisme de défense de conversion concernent un déni de la santé physique et des plaintes somatiques plutôt spécifiques ; un déni des problèmes émotifs et psychologiques ; un inconfort dans les relations sociales. Le narcissisme et l'égoïsme font également partie du tableau clinique.

- **L'échelle clinique 4 Psychopathie (Pd)** mesure une déviation de la personnalité et du sens moral avec des comportements antisociaux et l'incapacité à profiter de l'expérience acquise. Ce trait traduit souvent une personnalité « limite » chez qui l'éprouvé de solitude et l'ennui est observé fréquemment. Ces personnes ont tendance à blâmer leur famille et la société pour leurs problèmes. Ils sont narcissiques, centrés sur eux, égoïstes et égocentriques.

- **L'échelle 5 Masculinité-féminité (Mf)** n'est pas une échelle comme les autres, dans la mesure où elle ne mesure pas des syndromes psychopathologiques. Elle était censée mesurer les intérêts masculins chez la femme et les intérêts féminins chez l'homme à partir de propositions relevant d'activités « typiquement » masculines ou « typiquement » féminines. Du point de vue théorique, la

⁷⁸ Selon Beauvois (cité par Bisson, 1997).

⁷⁹ Les troubles cliniques présentés au M.M.P.I correspondent aux troubles mentaux de l'Axe I du *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders IV (DSM IV)* et à certains types de personnalité de l'Axe II du *DSM IV*

construction d'une telle échelle s'appuyait sur l'hypothèse d'une continuité structurelle entre la masculinité et la féminité. Cette échelle qui date des années 50 a fait l'objet de nombreuses critiques à partir des années 70, notamment sur les préjugés qu'elle véhiculait concernant les rôles sociaux des hommes et des femmes. Elle n'a pas été reprise dans la forme courte du test.

- **L'échelle 6 Paranoïa (Pa)** est constituée d'items dont le contenu est directement en rapport avec les processus psychotiques mis en œuvre dans l'organisation paranoïaque. Elle se manifeste par une attitude soupçonneuse, un concept de soi grandiose, une extrême susceptibilité, un sentiment de persécution et une incapacité à l'autocritique. Les symptômes cliniques sont des opinions et attitudes rigides du cynisme, des comportements asociaux, une vertu morale excessive et des plaintes envers les autres personnes.

- **L'échelle 7 Psychasthénie (Pt)** regroupe les tendances obsessionnelles-compulsives (doute, scrupule, méticulosité) ainsi que les phobies et les sentiments de culpabilité.

- **L'échelle 8 Schizophrénie (Sc)** mesure les symptômes d'une psychose précoce caractérisée par une pensée originale et discordante et un problème de contact avec le monde extérieur. Les symptômes cliniques sont une absence d'affectivité, des désordres de la pensée, de l'humeur et du comportement. Des illusions et hallucinations peuvent aussi être présents dans les cas extrêmes et amener une confusion, une désorganisation et une désorientation. Les comportements peuvent être agressifs ou bizarres.

- **L'échelle 9 Hypomanie (Ma)** mesure les tendances anormales de suractivité de la pensée et de l'action. Les individus préfèrent généralement l'action à la pensée, ont des intérêts variés, des aspirations grandioses, un irréalisme et un optimisme sans fondement. Ils sont peu tolérants à la frustration et sont incapables de voir leurs propres limites.

- **L'échelle 0 Introversion sociale (Si)** n'est pas une échelle clinique à proprement parler. Elle mesure l'introversion-extraversion dans le domaine social, plus précisément la tendance de la personne à éviter les contacts sociaux avec autrui. Les symptômes cliniques se manifestent par de l'insécurité et un inconfort dans les situations sociales.

▪ Echelles supplémentaires

De nombreuses échelles supplémentaires ou d'indices numériques ont été étudiées et mises au point afin de répondre à des besoins spécifiques. Elles combinent les résultats de deux ou plusieurs échelles entrant dans la composition du profil. Certaines échelles ont fait l'objet d'une adaptation française.

Parmi l'ensemble des échelles existantes, nous avons fait le choix de présenter l'Indice d'Anxiété de Welsh (AI) et l'indice de dissimulation F-K de Gough⁸⁰.

Le premier est une des estimations les plus valides de l'anxiété.

Le second, qui correspond à la différence F-K en notes brutes, est considéré comme un indice de sincérité du sujet. Il permet de détecter la falsification des réponses dans le but soit de se présenter sous un jour favorable soit au contraire de se présenter sous un jour défavorable.

▪ Une version abrégée du M.M.P.I : le Mini-Mult⁸¹

La longueur du M.M.P.I (550 items) constitue l'un des inconvénients majeurs de ce test, par exemple auprès d'individus qui présentent des difficultés de concentration ou bien auprès de professionnels eux-mêmes limités dans le temps⁸².

Dans cette perspective, d'autres chercheurs ont tenté de construire des formes plus courtes qui permettraient toutefois de retrouver la même information que dans la version standard.

Parmi ces formes le Mini-Mult a vu le jour et a suscité de nombreux travaux scientifiques.

⁸⁰ Ces deux échelles présentées figurent dans la version du Mini-Mult utilisée pour la passation

⁸¹ Les éléments concernant cet outil sont fournis par le manuel du MiniMult et d'autres articles et ouvrages

⁸² Puisque la passation du M.M.P.I varie entre 90 minutes et 120 minutes.

Conçu en 1968 par James Kincannon, il reproduit fidèlement la version originale du M.M.P.I. Il consiste en 71 affirmations choisies comme représentatives de la teneur des champs d'expertise du M.M.P.I.⁸³.

Les 71 items permettent une prédiction des notes aux échelles de bases du M.M.P.I à l'exception des échelles Mf et Si c'est-à-dire aux échelles Hs, D, Hy, Pd, Pa, Pt, Sc, et Ma soit respectivement aux échelles 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 ; ainsi qu'une prédiction des notes aux trois échelles de validité L, F et K.

Le sujet est invité à répondre uniquement par vrai ou par faux à la totalité des questions. La passation peut être individuelle ou collective.

Le traitement des réponses est simple et nécessite les mêmes outils que pour la correction du questionnaire dans sa forme complète même si le score brut pour chacune des échelles du Mini-Mult doit d'abord être converti en score brut équivalent au M.M.P.I.⁸⁴. Ce n'est que dans un second temps que ces scores sont transformés en notes standard T suivant le même procédé que la version longue du questionnaire.

Les résultats peuvent être présentés sous forme de données statistiques et sous forme de graphique. Les scores obtenus pour chaque échelle reliés entre eux par des points permettent de dessiner un « profil ».

L'intérêt majeur du Mini-Mult repose sur le gain de temps par rapport au M.M.P.I. dans sa version complète. Il ne nécessite en effet que 15 à 20 minutes de passation contre 90 à 120 minutes pour le M.M.P.I.

Le Mini-Mult dispose d'une version française réalisée par l'équipe du professeur Pichot en France. Les normes ont été établies sur la base de la même population de référence qui a servi pour l'étalonnage de la version française du M.M.P.I.⁸⁵.

3. Procédure

Dans le cadre de cette étude, notre choix s'est porté sur la version abrégée du M.M.P.I, le Mini-Mult, dont les qualités psychométriques ont été démontrées.

Il répondait en effet à des exigences théoriques et pratiques.

Exigences théoriques dans la mesure où il devait, permettre d'évaluer la personnalité sur une population dite « normale » c'est-à-dire non psychiatrique ; être capable de déterminer les principaux traits de la personnalité sans présager nécessairement de son caractère pathologique.

Exigences pratiques puisque le questionnaire devait d'être bref afin de ne pas alourdir le protocole d'étude et la passation.

Le questionnaire de personnalité a été complété au même moment que les autres des questionnaires du protocole. La procédure générale est exposée en début de chapitre.

3.1 Présentation des résultats au test du MMPI

3.1.1 Procédure

Le Mini-Mult constituant une version abrégée du M.M.P.I procède des mêmes étapes d'interprétation.

⁸³ La validité et la fidélité du Mini-Mult sont scientifiquement reconnues. La réduction du nombre d'items de 550 à 71 a été effectuée à partir des clusters mis en évidence dans les matrices de corrélation des items calculés par A.L Comrey (1957), dans le but de pratiquer une analyse factorielle des différentes échelles. La technique employée par Kincannon a consisté à remplacer chaque cluster par l'item le plus représentatif, c'est à dire celui qui est le meilleur prédicteur.

⁸⁴ La conversion s'effectue à partir du tableau de conversion fournit par Kincannon.

⁸⁵ L'étalonnage et la mise au point de la version française ont porté sur l'échantillon représentatif de la population générale qui a servi à l'étalonnage de base du M.M.P.I en France ainsi que sur différents groupes de malades psychiatriques des deux sexes. La comparaison de chaque échelle réduite avec l'échelle correspondante de la forme complète du M.M.P.I a fait ressortir des coefficients de corrélations allant de .76 à .92 (valeur médiane .84) dans l'échantillon normal et de .79 à .95 dans les différents échantillons psychiatriques. Ces chiffres sont du même ordre de grandeur que ceux retrouvés par Kincannon dans son travail original et confirment que les échelles réduites du Mini-Mult possèdent une excellente valeur prédictive des échelles complètes du M.M.P.I.

Avant d'exploiter les résultats du Mini-Mult, nous avons – à l'aide de la *table de conversion* de Kincannon – procédé à un travail consistant à prédire les scores bruts au M.M.P.I à partir des scores bruts obtenus au Mini-Mult.

Les scores bruts aux échelles du M.M.P.I ont été transposés en scores normalisés, appelés aussi notes standardisées *T*, dont la moyenne est de 50 et l'écart type de 10.

Cette étape a respecté les étalonnages spécifiques aux hommes et aux femmes.

Nous avons interprété les résultats à partir de la méthode proposée dans la version française du Manuel du M.M.P.I⁸⁶.

L'interprétation s'est effectuée sur les notes standard et/ou sur les notes brutes pour les échelles de validité L, F, K ; les échelles cliniques 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 (*Tableau I*) et l'indice supplémentaire AI ou sur les notes brutes pour certaines échelles.

Classiquement, une note *T* supérieure 60 fait l'objet d'une interprétation et peut interpeller le clinicien.

Des notes *T* supérieures à 65 sont considérées comme élevées et représentatives de la détresse psychologique du sujet et de ses dysfonctionnements.

Selon Lanyon, cité par O.Dormoy, F. Facy et B. Vilamot (1991)⁸⁷, **un profil d'allure normale ou subnormale nécessite que toutes les échelles cliniques soient inférieures à T70 ou qu'une seule échelle clinique soit supérieure à T70 sauf l'échelle 4 (psychopathie).**

L'ensemble des *T* scores a été reporté sur un graphique où apparaissent des pics plus ou moins élevés et reliés les uns aux autres : cela constitue un « profil » psychologique.

Ce « profil » peut également se présenter sous la forme d'un code.

Nous nous sommes intéressés à la configuration générale du/des « profil(s) » ainsi qu'à ses/leurs diverses composantes.

Pour rappel : nous avons proposé le Mini-Mult afin d'examiner la personnalité des conducteurs ayant effectué plusieurs stages de sensibilisation routière afin :

- de dégager au sein de ce groupe les principales tendances en terme de personnalité ;
- d'en questionner l'homogénéité ;
- de distinguer le cas échéant les différentes classes ;
- et de discuter du caractère éventuellement psychopathologique des aspects les plus dominants ;

Dans cette perspective, l'exploitation statistique des résultats a permis de dégager un « profil » moyen. Une analyse plus approfondie a permis de discriminer quatre classes ou sous-groupes distincts.

Selon Meehl, cité par Lanyon, cité par Dormoy et al. (1991)⁸⁸ le profil clinique des individus dont l'échelle L est supérieure à 70, ou l'échelle F supérieure à l'échelle clinique la plus élevée, doit être considéré comme un profil à validité douteuse.

45 sujets ont accepté de répondre aux items du Mini-Mult, la validité du profil est discutée pour six d'entre eux soit 13% (*Tableau II*).

⁸⁶ On se référera pour plus d'information aux ouvrages et manuels suivants :

Bisson T. (1997). *Le MMPI : pratique et évolutions d'un test de personnalité*. Presses universitaires de Grenoble, Grenoble ;

Castro D. (2006). *Pratique de l'examen psychologique en clinique adulte*, Dunod, Paris ;

Perse J., Lebeaux M.O. (1977). *Manuel du Mini-Mult. Editions du Centre de Psychologie Appliquée*, Paris.

⁸⁷ O. DORMOY, F. FACY, B. VILAMOT. Toxicomanes incarcérés : approche psychométrique. *Revue européenne de Psychologie Appliquée*, 1991, 41, 2, 85-91.

⁸⁸ *Ibid* 2

Ces sujets ont, dans un premier temps, été exclus de l'élaboration du profil moyen (N=39) puis réintroduits dans le travail de classification hiérarchique.

En effet, selon Dormoy et al. (1991), les sujets ayant un profil douteux ne doivent pas systématiquement être exclus puisqu'ils peuvent témoigner d'une certaine spécificité de leur groupe.

Enfin, en raison de la faible représentation des femmes (n=2), nous avons proposé des profils intégrant les deux sexes.

Tableau I. – Correspondance des échelles cliniques entre MMPI et Mini-Mult.

| Echelles Mini-Mult | Description clinique | Echelles M.M.P.I |
|--------------------|-----------------------|------------------|
| 1 | Hypocondrie | Hs |
| 2 | Dépression | D |
| 3 | Hystérie | Hy |
| 4 | Psychopathie | Pd |
| 6 | Paranoïa | Pa |
| 7 | Psychasténie | Pt |
| 8 | Schizophrénie | Sc |
| 9 | Hypomanie-Impulsivité | Ma |

Tableau II. – Profils individuels de validité douteuse

| | L | F | K | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | AI |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 76 | 42 | 58 | 53 | 53 | 55 | 51 | 44 | 42 | 48 | 57 | 45 |
| 2 | 76 | 42 | 82 | 61 | 53 | 57 | 90 | 53 | 58 | 53 | 44 | 50 |
| 3 | 76 | 53 | 42 | 70 | 81 | 72 | 64 | 78 | 60 | 81 | 52 | 64 |
| 4 | 76 | 37 | 71 | 61 | 53 | 62 | 64 | 53 | 46 | 45 | 52 | 41 |
| 5 | 76 | 37 | 64 | 61 | 48 | 57 | 53 | 47 | 48 | 48 | 47 | 40 |
| 6 | 76 | 42 | 46 | 40 | 48 | 51 | 55 | 47 | 41 | 35 | 47 | 47 |

3.1.2 Description des résultats

▪ Profil Moyen

Le profil moyen, réalisé sur 39 sujets, a été obtenu à partir de la moyenne des notes T pour chacune des échelles constitutives du Mini-Mult (*Tableau I*) ainsi que pour l'indice AI.

Globalement, ce profil indique des T scores non significatifs, c'est à dire inférieurs au seuil critique T65 pour l'ensemble des échelles de validité ainsi que des échelles cliniques.

De façon plus précise, les T scores se situent en dessous de T60 pour l'ensemble des échelles cliniques, à l'exception de l'échelle 4 dont le score avoisine T60, et des échelles de validité, comme le résume le *Tableau III*.

Les échelles de validité (*Figure I*) montrent une configuration en « V » qui résulte de la déflation du T score moyen de l'échelle F par rapport aux T score moyen des échelles L et K.

D'après l'Indice de dissimulation de Gough, la différence entre le score brut obtenu à l'échelle F et le score brut obtenu à l'échelle K est de «-7 ».

La configuration des échelles cliniques et de l'indice AI (*Figure I*) indique une courbe peu élevée sans toutefois être plate mais d'allure plutôt phasique, où l'échelle 7 et l'indice AI constituent les pics inférieurs et les échelles 3, 4, 6 et 8.

Les écart-types moyens oscillent entre 8, 26 et 12, 78 points, ce qui témoigne d'une certaine hétérogénéité du profil justifiant un examen plus approfondi.

▪ Quatre sous-groupes

Une analyse factorielle a été appliquée sur l'ensemble des échelles.

Le test utilisé est une classification hiérarchique avec SPSS 17.0⁸⁹. La classification hiérarchique est une analyse en clusters permettant de découper un jeu de données en sous-groupes homogènes (Falissard, 1998). Ce type d'analyse est classiquement utilisé avec le M.M.P.I.

Pour réaliser cette analyse, les scores aux échelles ont été standardisés afin de les appréhender sur une base commune (score z).

Une approche classique en deux temps a été adoptée : premièrement, nous avons employé la méthode de classification hiérarchique appelée méthode de « Ward », qui s'appuie sur des intervalles de carrés de distance euclidienne pour déterminer le nombre de clusters (Keller et Butcher, 1991).

L'analyse du dendrogramme⁹⁰ proposait la répartition des sujets (N=45) en quatre classes différentes.

Pour obtenir la classification des observations dans les différentes classes et affiner l'analyse, nous avons ensuite réalisé une analyse de clusters « K-means ».

Les valeurs moyennes obtenues par chaque classe ou sous-groupe pour les différentes échelles sont résumées dans le *Tableau IV*.

La *Figure II* superpose quatre configurations correspondantes à chacun des sous-groupes.

Le profil moyen se décline en quatre sous-groupes ou profils différents :

1° - Le sous-groupe I, réunit 7 sujets (15,6%) dont un sujet femme et deux sujets ayant un profil dont la validité est douteuse (*Tableau III – sujet n°3*).

Ces sujets ont des scores significativement supérieurs ou égaux au seuil critique (T65) à sept échelles cliniques ainsi qu'à l'indice supplémentaire AI (*Tableau IV*).

Seule l'échelle 9 a un T score considéré comme subnormal c'est-à-dire inférieur à T60. Sur la courbe, ce score correspond au point le plus bas (*Figure II*).

En revanche les points les plus élevés sont représentés par les échelles 8 et 2. Les T scores sont considérés comme très élevés pour ces deux échelles et élevés selon un ordre décroissant pour les échelles 4, 3, 1, 7, AI et 6.

Les écart-types varient entre 5,27 points pour l'échelle 1 et 9,57 points pour l'échelle 6 (*Tableau IV*)

Enfin, les échelles de validité mettent en évidence des scores subnormaux situés approximativement entre T50 et T60. Les écart-types varient entre 8,97 et 11, 27 points (*Tableau IV*).

A ce profil correspond un code type à deux variables noté 82/28.

2° - Le sous-groupe II, est composé de 9 sujets, correspondant à 20% de l'effectif. Un sujet est de sexe féminin.

Ces sujets obtiennent un score significativement élevé à l'échelle 6 (*Tableau IV*) et représenté par le pic le plus haut sur la courbe (*Figure II*).

Les échelles 8 et 4 ont des T scores considérés comme modérés. Les échelles 9, 2, 3, 7, l'indice AI et l'échelle 1 ont des T scores inférieurs à 60 et sont considéré comme subnormaux (*Tableau IV*).

Pour l'ensemble de ces échelles, les écart-types varient entre 5,71 et 11,66 points.

⁸⁹ Logiciel d'analyse prédictive développé par IBM

⁹⁰ Le dendrogramme est la représentation physique (diagramme) d'une classification hiérarchique.

Les sujets appartenant à ce sous-groupe obtiennent des T scores subnormaux aux échelles de validité F et K. Le score brut situé entre 3 et 6 obtenu à l'échelle de validité L est considéré comme normal-faible. Sur la courbe il constitue le point le plus bas (*Figure II*).

Les écarts-types oscillent entre 6,48 et 12,61 points.

3° - Le sous-groupe III, comprend 7 sujets (15,6%) dont un sujet féminin.

Ces sujets obtiennent des scores significatifs aux échelles cliniques 1 et 4. Ces scores sont considérés comme très élevés uniquement pour l'échelle clinique 4 et élevés pour l'échelle 1 (*Tableau IV*)

Le T score le plus faible concerne l'indice AI dont la valeur inférieure à 45 (*Tableau IV*) constitue le point le plus bas sur la courbe (*Figure II*)

Les écart-types varient entre 4,45 et 12,05 points.

Sur les échelles de validité, les T score obtenus aux échelles L et K sont respectivement considérés comme modérés, élevés. A l'échelle de validité F, le T score qui avoisine 40 est considéré comme subnormal. Les valeurs variables sur ces échelles donnent au profil une configuration en « V » (*Figure II*). La différence entre F-K en notre brute (-14) est élevée.

Les écart-types se situent entre 2,62 et 11,71 points.

Un code type 4, à une variable, correspond à ce profil.

4° - Le sous-groupe IV, réunit 22 sujets soit 48,8% de l'effectif. Trois sujets ont un profil dont la validité peut être questionnée (*Tableau III – sujets n°1,5 et 6*).

Les échelles validité L et K se situent entre T50 et T60, leur valeur est considérée comme normale. En revanche l'échelle de validité F obtient un score inférieur à T40. Ce score est également considéré comme normal (*Tableau IV*)

La différence entre F et K en note brute équivaut à « -8 », cette valeur est considérée comme moyennement élevée.

Sur la *Figure II*, la différence de valeur entre ces trois échelles se traduit sous la forme d'une configuration en « V », le point le plus bas étant représenté par l'échelle F.

Les écart-types se situent entre 5,14 et 9,77 points.

Les sujets qui appartiennent à ce sous-groupe obtiennent des scores inférieurs au seuil de significativité sur toutes les échelles clinique ainsi que sur l'indice AI.

Ces sujets obtiennent des T scores subnormaux aux échelles 1, 2, 3, 4, 6, 8, et 9 ; des T scores inférieurs à T40 considérés comme 'normalo-faibles' à l'échelle 7 et faible à l'indice AI.

Les écart-types oscillent entre 5,20 et 7,55 points.

La majorité des échelles se situent dans la normalité cependant la configuration du profil (*Figure II*) rend compte d'une courbe fonctionnant par phase et influencée par les valeurs les plus basses.

Tableau III. - Notes T et écart-types Moyens

| (N=39) | | |
|----------|--------------|------------------|
| Echelles | Note T Moyen | Ecart-type Moyen |
| L | 49,95 | 10,89 |
| F | 44,08* | 9,86 |
| K | 52,31 | 8,99 |
| 1-Hs | 55,74 | 9,56 |
| 2-D | 54,82 | 12,11 |
| 3-Hy | 58,69 | 8,31 |
| 4-Pd | 60,41 | 8,45 |
| 6-Pa | 57,26 | 9,99 |
| 7-Pt | 50,79 | 11,19 |
| 8-Sc | 57,59 | 12,78 |
| 9-Ma | 53,95 | 8,26 |
| AI | 48,49 | 12,57 |

* Equivalent à la note brute de 7

Figure I. - Profil Moyen du groupe en note T (N=39)

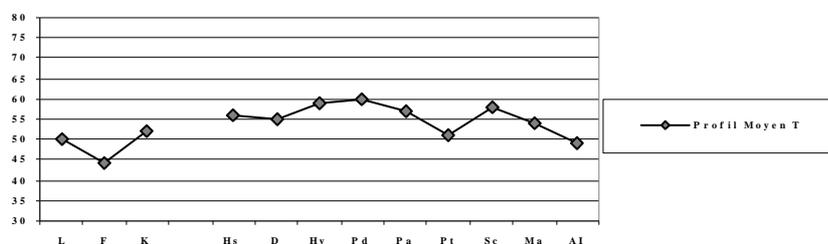
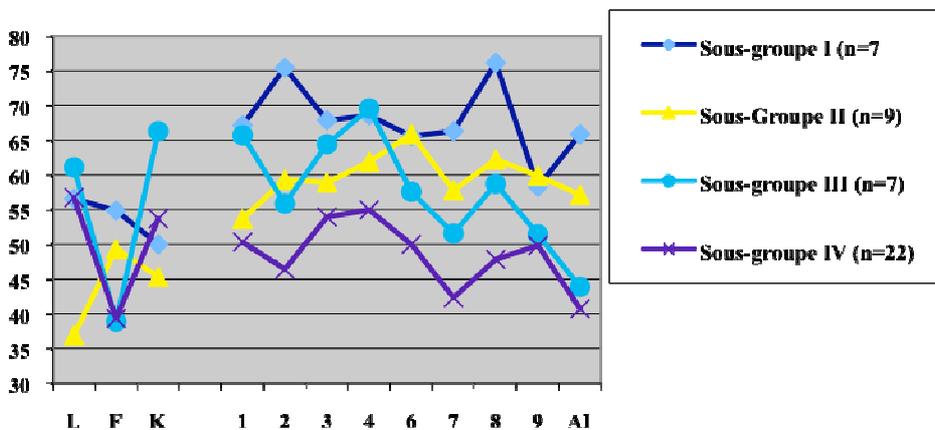


Tableau IV. - Moyenne et écart-types par sous-groupe (N=45)

| Echelles de base | Sous-groupe I (n=7) | | Sous-groupe II (n=9) | | Sous-groupe III (n=7) | | Sous-groupe IV (n=22) | |
|------------------|---------------------|------------|----------------------|------------|-----------------------|------------|-----------------------|------------|
| | Moyenne | Ecart-type | Moyenne | Ecart-type | Moyenne | Ecart-type | Moyenne | Ecart-type |
| L | 56,57 | 11,18 | 36,89 | 12,61 | 61,14 | 11,71 | 56,73 | 9,77 |
| F | 54,86 | 8,99 | 49,33 | 11,80 | 39,86 | 2,67 | 39,32 | 5,14 |
| K | 50,00 | 11,27 | 45,33 | 6,48 | 66,29 | 9,69 | 53,68 | 7,14 |
| 1-Hs | 67,14 | 5,27 | 53,67 | 7,937 | 65,71 | 4,88 | 50,32 | 6,57 |
| 2-D | 75,43 | 8,50 | 59,33 | 6,89 | 55,86 | 4,45 | 46,41 | 5,79 |
| 3-Hy | 67,86 | 6,38 | 58,89 | 8,26 | 64,43 | 5,22 | 53,95 | 5,43 |
| 4-Pd | 68,57 | 7,70 | 61,89 | 5,71 | 69,57 | 12,05 | 54,95 | 5,20 |
| 6-Pa | 65,57 | 9,57 | 65,89 | 9,57 | 57,57 | 6,80 | 50,00 | 6,05 |
| 7-Pt | 66,29 | 6,39 | 57,78 | 5,91 | 51,57 | 4,72 | 42,32 | 5,90 |
| 8-Sc | 76,14 | 6,66 | 62,22 | 11,66 | 58,71 | 7,82 | 47,82 | 7,55 |
| 9-Ma | 58,29 | 5,93 | 59,89 | 6,39 | 51,43 | 8,16 | 49,82 | 6,89 |
| Ai | 65,86 | 8,64 | 57,11 | 7,491 | 43,86 | 5,27 | 40,73 | 7,13 |

Remarque : en gras, les T scores supérieurs ou égal à 60 considérés comme significatifs

Figure II - Profils par sous-groupe



4. Les profils de personnalité

4.1 Profil moyen de personnalité dit « normal »

Le profil moyen des stagiaires réitérants est considéré comme subnormal. Toutes les échelles ont des valeurs en dessous du seuil de significativité, ce qui tend à indiquer que **les stagiaires réitérants ont en moyenne un profil de personnalité non psychiatrique**, se rapprochant du profil moyen rencontré au sein de la population générale.

Une analyse néanmoins plus approfondie met en évidence quelques caractéristiques propres à notre échantillon d'étude.

Au premier abord, la validité du profil, démontrée à partir des scores moyens obtenus aux échelles L, F et K, indique que les stagiaires réitérants sont en moyenne capables de reconnaître les difficultés qu'ils rencontrent ; qu'ils ont répondu aux items avec sincérité et souvent d'une manière adaptée à la réalité.

Pourtant, la composition des échelles de validité donne à voir une configuration d'allure fermée (*Figure I*) et questionne, au moins a minima, l'attitude des sujets vis-à-vis du Mini-Mult.

Ainsi, la déflation – somme toute relative – de l'indice F par rapport aux indices L et K témoignerait de la **volonté de se présenter sous un jour favorable**. Les stagiaires réitérants tenteraient de renvoyer une image positive d'eux-mêmes. Une telle attitude contribuerait à minimiser la valeur moyenne obtenue aux échelles cliniques.

4.1.1 Désirabilité sociale supérieure à la moyenne

Il semblerait que la déflation de la valeur F, par rapport aux deux autres échelles de validité, puisse se comprendre comme un des effets du dispositif mis en place dans le cadre de la passation du questionnaire.

Il est probable que ces sujets, invités à répondre au questionnaire sur le site et sur le temps du stage de sensibilisation routière, aient été sensibles de manière personnelle aux enjeux de l'étude. Le « fantasme » du stage invalidé suite à la participation à l'étude, soutenu verbalement par un certain nombre de stagiaires, pourrait être à l'origine d'un certain désir de bien paraître socialement (*désirabilité sociale*).

4.1.2 Personnalité moins conforme dans d'autres conditions

Nous pourrions penser également que le désir de se montrer plus normal, plus conforme, serait lié intrinsèquement à un type de personnalité comme peut en témoigner le pic d'élévation à l'échelle 4 (psychopathie) – quoique très modéré puisque justement soumis aux variations des échelles de validité. Ainsi, nous pourrions supposer que dans d'autres conditions, les stagiaires réitérants auraient été en moyenne moins conformes et moins préoccupés par l'image qu'ils pourraient renvoyer.

En moyenne, **la personnalité des stagiaires réitérants serait spécifiquement marquée par l'opposition, la non-conformité aux règles sociales et à l'autorité ou encore l'égoïsme**. Ce genre de personnalité est, par ailleurs, marqué par la difficulté à profiter de l'expérience acquise.

Ces traits pourraient ainsi constituer quelques facteurs possibles pour comprendre la répétition de comportements routiers peu respectueux des règles de conduite ou encore la participation répétée aux stages de sensibilisation routière.

Derrière l'uniformité apparente du profil moyen, quatre *sous-groupes* correspondant à quatre profils distincts ont été dégagés. Plus fins, ils rendent compte, en terme de personnalité, de l'hétérogénéité de la population qui réitère les stages.

4.2 Des profils de personnalité hétérogènes

4.2.1 Un profil type normal « asymptotique » : le sous-groupe I

Le *sous-groupe I* dans lequel la majorité des sujets sont représentés (48,8%) constitue le profil qui se rapproche le plus du profil moyen.

Ce profil, défini comme subnormal, subit néanmoins l'influence de trois sujets dont les profils ont une validité douteuse (*Tableau II*). En effet, ils obtiennent des scores élevés à une ou à plusieurs échelles de validité ce qui, outre le manque de sincérité vis-à-vis du test, indique la volonté de renvoyer une image d'eux-mêmes trop idéalisée ou du moins peu conforme à la réalité. Cette attitude semble être le reflet de personnalités hautement défensives qui sont dans l'incapacité à reconnaître les difficultés qu'ils pourraient traverser.

Encore une fois, il convient de considérer le profil moyen de ce groupe, en tenant compte des aspects qui viennent d'être soulevés puisqu'ils participent à infléchir les scores moyens aux échelles cliniques.

A l'exclusion de ces sujets qui font valoir une image peu en accord avec la réalité, la grande majorité des stagiaires réitérants appartiennent au *sous-groupe I*, ce qui atteste d'une population « asymptotique », sans trouble avéré de la personnalité, en cohérence avec le profil moyen dégagé plus tôt.

4.2.2 Un profil type marqué par la méfiance (sensitivité) : le sous-groupe II

Dans le *sous-groupe II*, réunissant 20% de l'échantillon, les sujets ont une personnalité caractérisée par la sensibilité, c'est-à-dire **une grande méfiance vis-à-vis de l'entourage** comme en témoigne la valeur significativement élevée à l'échelle 6 (paranoïa). Ces **personnalités sont peu sensibles au doute et éprouvent toutes les difficultés à se remettre en question**. Pour ces personnes, l'entourage constitue généralement la cause de leurs difficultés.

Le sentiment d'être malmené, d'être injustement traité peut conduire ces personnes à devenir agressives, revendicatives et à enfreindre certaines règles sociales comme en témoigne la valeur modérément élevée à l'échelle 4 (psychopathie).

Dans le cadre de cette étude, tous les stagiaires répondant au critère d'inclusion n'ont pas accepté de participer à l'étude. Ces personnes qui se démarquaient par leur attitude virulente et même paranoïaque viennent ajouter de la pertinence dans l'établissement d'un tel profil type.

4.2.3 Un profil de personnalité fragilisé : sous-groupe III.

Les sujets qui appartiennent au *sous-groupe III* sont en opposition quasi-totale avec le profil des personnes appartenant au *sous-groupe I*.

Dans ce dernier cas, l'ensemble des échelles, à l'exception de l'échelle 9, se situent au-delà du seuil de significativité. Les échelles 8 et 2 dont les scores moyens sont très élevés se dégagent du profil. Pour environ 16% des stagiaires réitérants, ces valeurs interrogent la présence de signes plus symptomatiques de l'ordre de la dépression (2) et d'allure psychotique (8).

L'élévation de ces deux échelles peut être expliquée, pour partie mais pas seulement par la présence d'un sujet qui malgré la validité douteuse du profil (*Tableau II – sujet n° 3*) présente des scores extrêmes principalement élevés sur les échelles 2 et 8.

Malgré ce sujet, dont la personnalité présente des traits pathologiques, les scores moyens aux échelles L, F et K, assurent la validité de ce profil. Le score subnormal à l'échelle F rassure quant au degré suffisant d'adaptation à la réalité sociale.

Ici, l'élévation de l'échelle 8 n'étant pas accompagnée de l'élévation de l'échelle F, vient moins rendre compte de la symptomatologie délirante de la schizophrénie mais plutôt d'un désengagement social, d'isolement social fréquemment retrouvé chez des individus ayant des conduites toxicomaniaques et délinquantielles (Dormoy O., Facy F., Vilamot B., 1991)⁹¹.

L'élévation concomitante de l'échelle 2 mais également l'élévation secondaire de l'indice d'anxiété (AI) renforcent les dimensions sollicitées à travers l'échelle 8. Vecteurs de pessimisme, de ruminations anxieuses, de plaintes, elles favorisent l'absence de confiance en soi, le sentiment d'être incompris et l'isolement.

4.2.4 Un profil dominé par le caractère asocial : sous-groupe IV

Les stagiaires réitérants appartenant au *sous-groupe VI* ont un score moyen significativement élevé à l'échelle 4 (psychopathie) décrivant une **personnalité dominée par le non-conformisme, les conduites transgressives et d'opposition, le conflit et l'incapacité à tenir compte de l'expérience acquise**.

Le rapport proportionnellement inverse entre l'association des deux échelles de validité, L et K d'un côté, et F de l'autre, met en évidence chez nos sujets une volonté de montrer une image positive, idéale d'eux-mêmes en même temps qu'il souligne la rigidité de leur fonctionnement à travers une attitude de déni face à leurs difficultés.

Associés à l'échelle 4 (psychopathie) et à l'échelle 1 (hyponcondrie) ces éléments pourraient refléter le caractère défensif, asocial, égocentrique voire narcissique d'un certain nombre de conducteurs

⁹¹ O. DORMOY, F. FACY, B. VILAMOT. Toxicomanes incarcérés : approche psychométrique. *Revue européenne de Psychologie Appliquée*, 1991, 41, 2, 85-91.

inscrits dans la répétition de certaines conduites, dont le stage de sensibilisation, qui ne bénéficient pas de l'expérience passée.

Ces caractéristiques interviennent de manière vive auprès de deux sujets relevant de ce type de profil qui, en dépit d'une volonté de se montrer plus « normal » qu'ils ne le sont, obtiennent des scores parfois extrêmes sur l'échelle de psychopathie (*Tableau II* – sujets 5 et 6).

5. Synthèse et discussion des résultats

Synthèse des résultats et rapprochement des profils issus des différentes variables et du test de personnalité

5.1 Analyse des variables socio-démographiques

Le groupe est composé majoritairement d'une **population masculine** (95,5%) avec une moyenne d'âge de 37 ans. Leur niveau d'étude se situe plutôt à un **niveau supérieur** (bac + 2 et plus pour 50% d'entre eux) et ils sont davantage célibataires ou mariés avec enfants.

La majorité d'entre eux sont **artisans, commerçants et chefs d'entreprises** (33,3%, n=15) ou employés (31,1%, n=14).

Près du tiers d'entre eux a suivi **plus de trois stages**, pour 57,8% d'entre eux **dans les cinq dernières années** (de 2009 à 2014).

La majorité possède exclusivement le permis B mais **un tiers est titulaire également du permis moto et plus de 20% possèdent le permis poids lourd**. Ils sont peu à être en permis probatoire.

25% ont eu un accident au cours des trois dernières années et le permis de conduire a été invalidé pour 17,7% d'entre eux et annulé pour 11,1%.

Près de la moitié a déjà eu affaire à la justice pour une infraction liée à la circulation dont la conduite sous alcool (délit) et l'excès de vitesse supérieur à 40 km/h et la conduite sans permis.

15,6% d'entre eux ont également eu affaire à la justice pour une infraction hors circulation telle que bagarres, condamnation pour vol et/ou trafic de faux billets, dégradations de véhicule, et outrages aux forces de l'ordre.

Les infractions diminuent significativement en fréquence au fil des années et changent de nature (des délits vers les contraventions).

5.2 Analyse des résultats des variables indépendantes

▪ **Consommation de produits**

37,6% des stagiaires réitérants déclarent une consommation nocive d'alcool et plus de 13,3% une consommation problématique de cannabis. Environ 7% d'entre eux semblent avoir développé une dépendance à l'un ou l'autre de ces produits. Si l'on compare cet échantillon à celui de la population générale, le sous-groupe des réitérants a un usage nocif d'alcool supérieur à celui que l'on trouve dans la population générale (33% de l'échantillon vs 28% en population générale, OFDT 2013) et il en est de même pour l'usage problématique de cannabis mesuré par le test CAST (13,3% pour notre échantillon vs à 5% dans la population générale au regard du CAST chiffres OFDT 2013).

L'usage nocif, ou abus, est caractérisé par une consommation répétée induisant des dommages dans les domaines somatiques, psycho-affectifs ou sociaux, pour le sujet lui-même, mais aussi pour son environnement. On parle d'usage nocif lorsque l'on peut constater des infractions répétées liées à l'usage d'une substance (violences commises ou accidents divers sous l'effet d'un produit) ; l'aggravation de problèmes personnels ou sociaux causés ou amplifiés par les effets de la substance sur les comportements (dégradation des relations familiales, difficultés financières, etc.) ; des difficultés et/ou l'incapacité à remplir ses obligations dans la vie professionnelle, à l'école, à la maison (mauvaises performances au travail, baisse des résultats scolaires, absentéisme, exclusion, abandon des responsabilités, etc.) et l'incapacité à se passer du produit pendant plusieurs jours. Pour l'usage de cannabis, c'est l'usage problématique qui est repéré ici avec les critères déjà retenus dans la revue de questions à savoir : « usages intensif le matin, usage auto-thérapeutique, culpabilité ou dépression associée à l'usage, prises de risques liées à l'usage dont la conduite sous l'influence de cannabis ».

- **Recherche de sensations (profil fuite ou compensation ?)**

Les stagiaires de notre échantillon se positionnent davantage dans le profil compensation que dans le profil fuite. Cela signifie qu'ils recherchent dans des activités à sensations fortes (sportives le plus souvent) une valorisation qu'ils ne trouvent pas forcément ailleurs (domaine professionnel, familial, affectif) : cette logique de compensation favoriserait le maintien d'une bonne image de soi par la maîtrise de l'activité. Cette stratégie est corrélée avec la recherche de danger et d'aventure (recherche de sensations à travers des activités comportant des éléments de vitesse et de danger).

La recherche de sensations est un trait de personnalité se définissant comme « la recherche de sensations et d'expériences variées, complexes et intenses et la volonté de prendre des risques physiques, sociaux, juridiques et financiers pour vivre ces expériences » (Zuckerman, 1994). Selon cette approche, une base neurophysiologique déterminerait fortement le besoin de sensations. Ce déterminisme biologique ne peut expliquer à lui seul les comportements de recherche de sensations et de prise de risque. Si les HSS (High Sensation Seekers⁹²) ont, en effet, tous besoin de sensations, on peut se demander « pourquoi certains individus ou groupes choisissent une recherche de sensations déviante plutôt que d'autres formes plus culturellement admises de stimulations sensorielles ? » (Wood et al., 1995). Taylor et Hamilton (1997) considèrent la recherche de sensations comme la réponse d'un sujet, en fonction de certaines caractéristiques de personnalité, aux événements qui peuvent l'affecter. Ces différentes orientations de la recherche de sensations seraient surtout explicables par des facteurs psychologiques. Certains traits de personnalité seraient en lien avec une recherche de sensations socialement acceptée (par exemple, les sportifs ou les artistes) ou non (par exemple, les usagers de drogues ou les criminels). Les études sur les prises de risque au volant confirment l'existence de tels profils. L'impulsivité et l'instabilité émotionnelle constituent des facteurs de vulnérabilité aux accidents de la route chez des adolescents (Jelalian et al., 2000). Le besoin de prévention des accidents de la circulation a favorisé les recherches sur la compréhension des prises de risque individuelles. Des analyses de groupement, basées sur des mesures de personnalité, séparent généralement les conducteurs automobiles en deux ou trois groupes à risque (Deery & Fildes, 1999 ; Donovan, Umlauf & Salzberg., 1988 ; Ulleberg, 2002 ; Wilson, 1991). **Le premier se caractérise principalement par de l'agressivité, de l'hostilité et de l'irresponsabilité, le deuxième par un mauvais ajustement émotionnel, voire de la dépression et le dernier par une personnalité équilibrée.** Le point commun à l'ensemble de ces travaux est la présence d'au moins deux profils opposés de preneurs de risque. Ceux dont la personnalité est équilibrée prennent des risques maîtrisés et valorisés ; d'autres caractérisés par une émotionnalité négative et de l'impulsivité ont une prise de risque moins contrôlée.

- **Positionnement dans les stades de changement**

Par rapport aux stades de changement, les stagiaires réitérants se répartissent de façon équivalente dans les quatre stades de Prochaska (pré-réflexion ou intention, réflexion ou intention, action et maintien ou consolidation). Cela montre que majoritairement, à l'exception de 20,84% d'entre eux qui se disent satisfaits de ce qu'ils vivent et qui sont donc peu sensibles aux messages de prévention, 72,41% prennent en compte leur problème de comportement sur la route, voire mettent en œuvre des actions de changement de comportement ou tentent de les maintenir.

En 2012, l'étude FSR⁹³ avait montré que les participants aux stages de sensibilisation se répartissaient au début du stage selon trois profils par rapport au stade de changement de Prochaska ; un profil « statu quo » avec des sujets se situant majoritairement dans le stade de pré-réflexion, un profil « progression » avec des sujets se situant majoritairement dans le stade de la réflexion et un profil « diminution » avec des sujets se situant majoritairement dans le stade de l'action en début de stage. Le profil majoritaire était le profil 'statu quo'. Les stagiaires réitérants seraient donc davantage avancés dans le processus de changement par rapport à un groupe de stagiaires tout venant.

⁹²On peut traduire par « chercheurs de sensations fortes »

⁹³ Approche pluridisciplinaire autour de la notion d'auto-évaluation dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière. In Les pratiques d'évaluation externe et d'auto-évaluation de l'usage d'alcool dans un processus de changement, Rapport sous convention FSR, IFSTTAR, 2012

▪ **Transgressions des règles de conduite, motifs de transgressions et conduite agressive**

Les stagiaires réitérants se situent **davantage dans la transgression des règles de vitesse** en dépassant la limitation de vitesse sur autoroute.

Ils transgressent les règles pour maintenir leur propre progression dans la circulation en *collant la voiture de devant pour inciter son conducteur à accélérer ou à se pousser sur le côté*. Leur hostilité dirigée vers un autre usager se traduit dans des comportements comme : *klaxonner un automobiliste pour lui montrer son mécontentement ou le prendre en chasse avec l'intention de lui dire ses quatre vérités*. Par rapport au groupe des conducteurs tout-venant (Berdoulat 2012), ils se situent davantage dans la transgression agressive ou l'hostilité dirigée vers un autre.

Concernant les motifs de transgression, ils transgressent les règles de conduite pour des **motifs de recherche de sensations** : « *Une des raisons pour lesquelles il m'arrive de dépasser les limitations de vitesse est que j'ai une voiture puissante et je suis frustré si je ne le fais pas* », et « *une des raisons pour lesquelles je transgresse les règles de conduite est que je suis capable de maîtriser la situation en toutes circonstances* ».

Ils transgressent également les règles de conduite pour des **motifs de maîtrise** de leur environnement pour arriver à des fins personnelles. Par exemple : *doubler par le droite car ceux qui roulent à gauche n'avancent pas assez vite ou que les deux autres voies avancent moins vite et qu'il faut absolument qu'ils empruntent la prochaine sortie*. Il leur arrive aussi de *coller le véhicule devant eux car ils veulent que l'autre automobiliste se mette sur le côté pour les laisser passer*.

La transgression a également valeur d'opposition. Par exemple, *griller un STOP* car ils n'ont pas envie de s'arrêter « bêtement » comme tout le monde. Ils considèrent maîtriser pleinement de la situation et vivent la règle comme une contrainte.

Les transgressions comme le stationnement interdit ou gênant sont gouvernées par un **sentiment général de confiance en soi** et en ses capacités (sentiment de maîtrise) : soit ils n'ont pas envie de chercher une autre place, soit ils ont un rendez-vous urgent qui le justifie, soit ils estiment pouvoir le faire car ils ne restent pas longtemps stationnés.

En revanche, il n'y a **pas de motif altruiste** à respecter les règles comme faire baisser sa consommation d'essence ou respecter de la vie des autres automobilistes. Les autres ne sont pas pris en compte dans le respect de leurs besoins.

Enfin ce groupe **respecte les règles par obligation et pour des motifs instrumentaux**. La règle est vécue comme restrictive mais elle est respectée pour des motifs centrés sur des préoccupations personnelles.

L'agression lorsqu'elle a lieu répond plutôt au **besoin de s'imposer à l'autre**, exemple : *frapper un autre automobiliste car celui-ci a critiqué leur conduite*. Ces agressions physiques peuvent également constituer une réponse à un comportement perçu comme une offense personnelle.

Ils n'agressent pas verbalement (klaxonner ou insulter) les autres automobilistes quand ces derniers ne respectent pas le code de la route (griller un feu rouge ou un stop) et ont peu tendance à répondre aux comportements transgressifs des autres automobilistes.

D'après Delhomme et Villieux (2005) il existe une recrudescence d'agressivité et d'incivilité sur la route depuis une dizaine d'années dans les pays occidentaux. Pour certains auteurs, un tiers des accidents de la route avec blessés et deux tiers des accidents mortels sont attribuables à des comportements agressifs. Des travaux réalisés dans le champ de la psychologie ont montré des liens entre personnalité et conduite agressive et transgressive (Lajunen et Parker 2001 ; Beck, Wang et Mitchell, 2006 ; Britt et Garrity, 2006) ou encore entre colère et conduite agressive (Deffenbacher et al. 2003 ; Dahlen et al, 2005)

5.3 Étude typologique : vers un rapprochement des profils

Nous avons tenté à partir de la première étude typologique de caractériser les traits de personnalité associés aux quatre profils identifiés. En d'autres termes : à partir des quatre profils identifiés, quels sont les traits de personnalité associés ou les plus saillants ?

Les travaux antérieurs ont souligné la présence chez les conducteurs de particularismes psychologiques définis soit en termes dimensions de personnalité, soit en terme de dysfonctionnements.

Une analyse statistique a dégagé quatre profils de personnalité, que l'on appellera type de profil de personnalité ou type, afin de les distinguer des profils mis en évidence grâce à la première étude typologique.

Des traits de personnalité ont été identifiés pour chaque profil. A cette fin, nous avons recherché à quel(s) type(s) de profil de personnalité les sujets qui composent chacun des profils appartiennent.

L'appartenance à un profil est exclusive, cependant un même profil est constitué de sujets qui n'ont pas tous les mêmes traits de personnalité.

▪ Les pseudo-légalistes (19 personnes)

Dans le profil 1, on trouve des conducteurs respectant les règles par obligation, faisant davantage d'infractions autres que l'excès de vitesse et la conduite sous influence de produits (usage du téléphone portable au volant, inobservation de l'arrêt imposé par le panneau stop et le feu rouge, franchissement de la ligne continue, non port de la ceinture, circulation en sens interdit), ayant des motifs de transgression liés à des agressions comme protection altruiste. Ces personnes ne déclarent pas d'usage nocif de cannabis et ce sont celles qui ont le moins de points sur leur permis.

Le respect des règles est sous tendu par l'évitement de la perte des points ou centrée sur des préoccupations personnelles. Ces conducteurs présentent des comportements agressifs dans le but de protéger les autres ou de leur donner des leçons, eux-mêmes s'en tenant à un « code » de la conduite personnel et assez rigide.

Le test de personnalité a mis en évidence que les 19 personnes qui appartiennent au profil 1 se retrouvent exclusivement dans le profil de personnalité de type I qualifié de subnormal, c'est à dire s'écartant d'une symptomatologie pathologique avérée.

Si une partie des sujets qui appartiennent à ce groupe s'est montré sincère vis-à-vis du test, les résultats sont nettement influencés par la présence d'un nombre non négligeable de sujets qui présentent des scores élevés voire très élevés aux échelles de validité, indiquant la volonté plus ou moins consciente de se montrer sous un jour socialement favorable et conduisant parfois à questionner la validité de certains profils de personnalité.

La falsification des réponses révèle l'attitude particulièrement défensive de ces sujets devant l'acceptation d'un certain degré d'imperfection, de défauts aussi mineurs soient-ils.

Ainsi ces sujets tentent de se montrer plus conformistes, plus « normaux », qu'ils ne le sont en réalité, n'hésitant parfois pas à faire preuve d'un moralisme exagéré. Ce qui par conséquent conduit à une déflation des scores aux différentes échelles cliniques. Nous pourrions pour ces sujets faire l'hypothèse d'un profil de personnalité apparemment subnormal, pseudo-normal.

Si l'attitude défensive, dégagée à partir des échelles de validité, constitue un trait de personnalité saillant pour un certain nombre de sujets, il paraît plus délicat d'envisager un tel travail à partir des échelles cliniques.

Nous pouvons, au moins, constater des scores moyens plus faibles à l'échelle 7 (Psychasthénie) et à l'indice d'anxiété (AI).

Ainsi, la personnalité des stagiaires réitérants appartenant au profil 1 ne serait pas caractérisée par l'excès d'un trait ou d'un caractère mais plutôt par son économie.

De tels scores peuvent certes s'interpréter comme une conséquence du contrôle que certains sujets ont effectué sur leurs réponses mais pas seulement puisqu'une analyse plus approfondie sur les sujets qui ont répondu de façon sincère au questionnaire présentent aussi un niveau faible d'anxiété et donc de tension interne.

Nous pourrions supposer que ces stagiaires, caractérisés par l'absence évidente de signes cliniques pathologiques, de fragilité et de détresse psychologique, seraient plus en capacité de mener un travail d'introspection concernant leur pratique d'automobiliste et leur présence répétée en stage. Ces

conducteurs disposeraient en effet de ressources psychologiques suffisantes pour opérer un changement dans leurs habitudes de conduites.

Toutefois si l'on considère à l'instar de Nallet (Nallet & Makhlouf, 2010)⁹⁴ que la capacité d'introspection exige un certain niveau de tension ou d'instabilité interne (Nallet & Makhlouf, 2010), le faible niveau d'anxiété mis en évidence dans ce sous-groupe tend à montrer que les comportements recherchés constituent des prises de risque qui sont motivées par la recherche de sensations et permettent aux sujets de se valoriser socialement (Nallet, 2009).

Ces conducteurs s'inscriraient dans un type de fonctionnement qualifié d'« hédoniste », sans perturbations personnelles ou sociales (Michel G., Puper-Ouakil D. et Mouren-Siméoni M.C., 2002) et seraient conscients de leurs transgressions.

▪ Les transgresseurs impulsifs (15 personnes)

Le second profil regroupe les conducteurs qui sont dans la fuite plus que dans la compensation en terme de profils de preneurs de risque, qui ont une consommation nocive d'alcool, transgressent les règles de façon instrumentalisée, ont suivi davantage de stages et ne respectent pas les règles comme un élément protecteur et altruiste.

Ils ont moins de contrôle d'eux-mêmes et de la situation et s'engagent dans des prises de risques plus impulsives, plus incontrôlées et plus passives (consommation de produits), en l'occurrence ici la consommation nocive d'alcool. La fuite est, en effet liée à l'impulsivité cognitive et motrice. Le « fuyeur » pourrait avoir recours à un agir extrême afin d'occulter le travail psychique normalement nécessaire à une régulation des tensions internes (Cahn, 1987). Le manque de réflexion pour agir (impulsivité motrice) ou pour prendre une décision (impulsivité cognitive) est préjudiciable à l'affrontement du danger qui demande sang-froid et concentration. Leur émotionnalité négative (anxiété, instabilité émotionnelle) se régule grâce aux sensations apportées par la consommation de substances (Taylor & Hamilton, 1997). Une corrélation existe, en effet, entre la fuite et la désinhibition qui mesure des comportements tels que la consommation de drogues ou d'alcool (Berdoulat, 2008). Enfin, les fuyeurs sont peu enclins à se valoriser. Marcelli et Braconnier (1995) évoquent l'aspect auto-thérapeutique avec recherche d'effets anxiolytiques dans cette population.

Ces conducteurs transgressent les lois pour atteindre un but et ont un sentiment général de confiance en leur capacité. Cependant, ils ne prennent pas en compte le besoin des autres automobilistes et ne considèrent pas la règle comme un élément protecteur.

Bien que l'examen de la personnalité indique que les sujets qui appartiennent à ce groupe se répartissent sur l'ensemble des quatre types de profil de personnalité dégagés, il apparaît que les sujets se retrouvent majoritairement au sein des types II (n=7) et IV (n=6).

La personnalité des stagiaires réitérants appartenant au type II est caractérisée par la sensibilité, c'est-à-dire une grande méfiance vis-à-vis de l'entourage, comme en témoigne la valeur significativement élevée à l'échelle 6 du MMPI (paranoïa). Ces personnalités sont peu sensibles au doute et éprouvent toutes les difficultés à se remettre en question. L'entourage constitue généralement la cause de leurs difficultés.

Le sentiment d'être malmené, d'être injustement traité peut conduire ces personnes à se livrer à des comportements à risque et des conduites impulsives, à devenir agressives, revendicatives, à enfreindre certaines règles sociales comme en témoigne la valeur modérément élevée à l'échelle 4 (psychopathie).

Les stagiaires réitérants appartenant au profil de personnalité de type IV ont un score moyen significativement élevé à l'échelle 4 (psychopathie) décrivant une personnalité dominée par le non-conformisme. L'impulsivité, la transgression, le conflit, l'opposition notamment à toute forme d'autorité mais aussi l'incapacité à tenir compte de l'expérience acquise, l'absence de réactions émotionnelles profondes (tenir compte du désir des autres), la tendance à la manipulation de l'entourage sont autant d'éléments caractéristiques de ce type de personnalité.

⁹⁴ N. NALLET et D. MAKLOUF (2010). « Les psychologues au service de la sécurité routière », *Le journal des psychologues*, 6, 279, p.62-67.

Ces traits spécifiques de personnalité relevant des types II et IV ont déjà été évoqués dans des études antérieures (Nallet, 2009 et Berdoulat, 2012).

Le « syndrome de Caliméro » caractérisé par un sentiment fort d'injustice, la tendance à dénier leur propre responsabilité vis-à-vis de l'infraction (Nallet, 2009) ou encore la rancœur et l'agressivité envers les forces de l'ordre (Berdoulat, 2012) rendent compte de l'existence de traits de personnalité particulièrement emprunts de sensibilité (type II) ou secondairement associés à des aspects de personnalité plus narcissiques et transgressifs.

Associés à l'échelle 4 (psychopathie) et à l'échelle 1 (hyponcondrie) ces éléments reflètent le caractère défensif, asocial, égocentrique voire narcissique d'un certain nombre de conducteurs inscrits dans la répétition de certaines conduites, dont la réitération du stage de sensibilisation.

La méfiance et les comportements anti-sociaux se retrouvent avec plus de prévalence – sans nécessairement présager d'un trouble de la personnalité – chez les stagiaires réitérants appartenant respectivement au profil de personnalité de type II et au type IV.

▪ Les transgresseurs agressifs (7 personnes)

Les conducteurs du troisième profil se caractérisent par la propension à transgresser les règles de vitesse, par la recherche de confrontation, avec une hostilité dirigée vers un autre usager de la route et par des comportements destinés à maintenir leur propre progression dans la circulation.

L'agression comme la transgression vise à la fois la recherche de sensations et la maîtrise de l'autre en s'imposant à lui. Ces personnes se situent en stade de pré réflexion à savoir qu'elles sont satisfaites de ce qu'elles vivent, peu prêtes à se remettre en cause ou à s'inscrire dans un processus de changement (le stage de pré-réflexion est le premier stage de changement chez Prochaska).

En terme de personnalité ce profil regroupe exactement les mêmes conducteurs que ceux du sous-groupe de type III pour lequel l'ensemble des échelles, à l'exception de l'échelle 9 (hypomanie). Les échelles 8 (Dépression) et 2 (Schizophrénie) dont les scores moyens sont très élevés se dégagent dans ce type de profil. Pour environ 16% des stagiaires réitérants, ces valeurs interrogent la présence de signes plus symptomatiques de l'ordre de la dépression (2) et d'allure psychotique (8).

Le terme de schizophrénie ne renvoie pas ici au tableau clinique tel qu'il se présente en France et dans les pays latins en général mais plutôt à ce qu'il définit aux Etats Unis (et dans les pays anglo-saxons), à savoir une forme de désengagement, d'isolement social fréquemment retrouvé chez des individus ayant des conduites toxicomaniaques et/ou délinquantes (Dormoy O., Facy F., Vilamot B., 1991)⁹⁵.

Pessimisme, ruminations anxieuses, plaintes sont à l'origine et entretiennent l'absence de confiance en soi, le sentiment d'être incompris et l'isolement. Dans ce contexte, une certaine méfiance et des conduites asociales peuvent s'instaurer vis-à-vis de l'entourage. Les perturbations de l'image de soi associées à une difficile gestion des émotions, peuvent expliquer la difficulté, pour un certain nombre de stagiaires réitérants, à s'inscrire efficacement dans des conduites de changement.

Ce type de personnalité rappelle les sujets qui trouvent dans les conduites à risque une manière d'échapper à la réalité (Nallet, 2009) et se rapproche du profil de type « déstabilisé » identifié et décrit par Michel G., Puper-Ouakil D. et Mouren-Siméoni M.C., (2002)⁹⁶ pour souligner la précarité du fonctionnement psychologique d'une minorité de conducteurs. Le fatalisme, la difficulté à se projeter dans l'avenir, la faible estime de soi font partie du tableau clinique. Derrière la prise de risque, actualisée dans les comportements routiers dangereux se terrent des dimensions auto-agressives et mortifères.

C'est le mal-être qui caractérise les conducteurs qui appartiennent à ce profil de personnalité de type III.

⁹⁵ O. DORMOY, F. FACY, B. VILAMOT. Toxicomanes incarcérés : approche psychométrique. *Revue européenne de Psychologie Appliquée*, 1991, 41, 2, 85-91.

⁹⁶ G. MICHEL, D. PUPER-OUAKIL et M.C. MOUREN-SIMEONI. Prise de risque chez les jeunes. Les conduites dangereuses en véhicules motorisés. *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, 2012, 50.

▪ Les transgresseurs ambivalents (4 conducteurs)

Dans le quatrième et dernier profil, les conducteurs se situent davantage dans les stades de réflexion et d'action en matière de processus de changement ainsi que dans la compensation plutôt que dans la fuite. Ce sont les plus jeunes du groupe. Ils sont conscients que le problème existe et pensent sérieusement à changer mais n'ont pas encore établi l'action. Ils sont conscients des bénéfices de leurs changements mais aussi des coûts. Cet équilibre coût/bénéfice est source d'ambivalence et d'inaction, ce qui se traduit par une réflexion chronique ou une procrastination comportementale. Certains d'entre eux peuvent aussi être dans l'action et modifier leurs comportements.

Ces conducteurs, qui sont les plus jeunes du groupe, rechercheraient dans les activités à sensations fortes une valorisation qu'ils ne trouvent pas forcément ailleurs : ces activités à valeur de compensation favoriseraient le maintien d'une bonne image de soi et aideraient à leur construction identitaire. Ces individus, plus prudents, sont à la recherche de la maîtrise de l'activité. Ils auraient une bonne maîtrise de leurs réactions avec une moindre impulsivité. Selon Taylor et Hamilton (1997), ils rechercheraient dans les activités à sensations fortes une façon de se valoriser, de s'épanouir dans ce domaine en particulier.

En termes de traits de personnalité, les sujets relevant de ce groupe se rapprochent des sujets caractéristiques du type de personnalité I ou du type de personnalité II.

Deux stagiaires réitérants décrits comme « transgressifs conscients » ont une personnalité dans laquelle la méfiance, le sentiment d'être injustement traité dominant. L'entourage jugé comme responsable peut conduire ces sujets à adopter, dans le but de se défendre, des comportements agressifs voire transgressifs (type II).

Ces traits de personnalité doivent être relativisés dans la mesure où ce groupe est constitué des sujets les plus jeunes. Il n'est pas rare de rencontrer chez les jeunes sujets une sensibilité accrue face aux critiques et une extériorisation des tensions internes à travers leurs comportements.

En revanche, les deux autres sujets qui relèvent de ce groupe, ont une personnalité qualifiée de subnormale (type I). Ces sujets sont ouverts à un travail introspectif.

IV. L'approche sociologique

Il s'agit ici de dégager les grandes tendances qui se dessinent à partir des 18 entretiens réalisés et selon les axes principaux qui structuraient notre guide d'entretien. Ces axes ne sont pas nécessairement repris chronologiquement ni intégralement. Ils sont choisis en fonction des attentes communes avec les chercheurs en psychologie et arrêtées lors du groupe de travail du 1er octobre 2014, mettant l'accent sur les notions de « personnalité » en relation avec « la perception et la prise de risque », de « rapport aux règles et à la transgression », de « dépendances », ou encore de « changement ». Nous reprenons dans cette synthèse des propos illustratifs (mais non exhaustifs) puisés dans les transcriptions intégrales⁹⁷.

1. Les principales infractions et la manière d'en parler.

Beaucoup, parmi les conducteurs rencontrés, mettent en avant des « petites infractions » (des « *micro-excès de vitesse* », dit l'un d'eux). Cela concerne certes majoritairement des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h, mais quelques-uns reconnaissent aussi aimer la grande vitesse et se livrer régulièrement au plaisir qui est le leur, d'autant que ceux-ci possèdent en général des véhicules puissants.

L'usage du téléphone portable est également récurrent, mais en ce domaine, ils sont nombreux à s'être dotés de dispositifs autorisés (malgré les nombreuses études internationales attestant de leur dangerosité, au même titre que les téléphones portables classiques ; ce dont les intéressés sont par ailleurs conscients : « *J'ai carrément le système intégré dans le véhicule. Mais je sais aussi que le cerveau ne peut pas tout enregistrer ; on a fait un exercice hier...* » ; « *Oreillettes ou système embarqué, etc. : c'est pareil ! Ca m'est par exemple déjà arrivé de rater la sortie que je devais prendre et il m'a fallu faire demi-tour* », indique ce professionnel de la route).

La nature de l'activité professionnelle est mise en avant pour justifier la probabilité d'être contrôlé en infraction (nombreux kilomètres parcourus, pression hiérarchique, rendez-vous à honorer, etc.). Dans ce contexte, quelques-uns sont clairement multi-infractionnistes : « *vitesse, ceinture, téléphone... feu rouge... la totale !* ».

Le cas des motards dans leur relation à la vitesse reste particulier, en dépit du fait que le Code de la route s'applique à tous : « *En tant que motard, sans être un extrémiste (dans les revendications), c'est vrai qu'on ne voit pas la vitesse de la même manière (...)* Par exemple, le (mon) délit de grande vitesse, honnêtement, je crois que n'importe quel motard aurait fait comme moi, à la sortie d'une deux voies, avec un petit virage à 110, il y avait un tracteur et deux voitures derrière qui hésitaient à doubler, alors moi, connaissant la puissance de ma moto, je me suis juste mis à gauche et 'j'ai ouvert'. Effectivement, j'étais à 150... ».

2. Le rapport au Code de la route et la négation du risque.

2.1 Tendances générales

Dans ce domaine des infractions routières, tous les professionnels (dont les animateurs de stages) connaissent bien les processus de déni, les justifications douteuses, les contradictions internes du discours des stagiaires. Nous n'avons donc pas échappé à cette règle dans les propos tenus, même s'il s'agissait moins, pour les conducteurs que nous avons rencontrés, de stratégies d'évitement de la vérité (comme en présence des forces de police) que d'une certaine manière, pour eux, de dire *leur* réalité des infractions commises, leur point de vue concernant *leur* manière de conduire. La tendance générale est alors de minimiser la nature et les risques liés à ces infractions. Très clairement, Robert, multi-infractionniste, donne le ton : « *Oui, bien sûr, je suis respectueux de la loi (...)* Le Code de la route : *Je le respecte !* ». D'autant que ce conducteur revendique : « *Avec mon expérience et mon style de conduite, j'estime que je ne suis pas un danger !* ».

On insiste également souvent sur ses qualités de conducteur, surtout si l'on possède son permis depuis longtemps et/ou que l'on parcourt de nombreux kilomètres : « *J'ai 50 % de bonus depuis 30 ans ! Et puis j'ai conduit des poids-lourds partout en Europe, 300 000 km en poids-lourds !* ».

⁹⁷ Les points-virgules à la fin d'une citation (en italique) signalent le passage à la citation d'une autre personne.

Enfin, chacun considère que ses infractions sont minimales et dénuées de risques : « *Moi, je suis très efficace sur la route en ce sens que je suis toujours à regarder dans les rétros, parce que n'importe quoi peut surgir, je suis très attentif et très attentionné ; ce qui ne m'empêche pas de commettre quelques infractions...* » ; dit Jean.

2.2 La justification au nom de « l'ancienneté »

Les plus anciens des conducteurs revendiquent des habitudes prises lorsque les normes communes de la conduite routière étaient différentes ; et ce, même si les conséquences en matière de mortalité routière étaient dramatiques (ce qu'ils savent). Lorsque : « *On n'avait pas trop de contrôles et de sanctions telles qu'elles sont maintenant... Il n'y avait pas de ceinture de sécurité, pas de limitations de vitesse, pas de... radars ! On avait un sentiment de liberté complète !* » ; « *Je suis d'une génération où on avait 'le droit' de picoler et de rentrer, quand j'avais 18 ans et qu'on faisait la fête, il n'y avait aucun contrôle* ». On invoque une autre époque, de manière presque nostalgique en dépit de son lot de victimes sur les routes⁹⁸ : « *Nous, c'est vrai qu'on pouvait descendre en pleine nuit en Espagne, à 200 km/h, bourrés en ayant fumé des pétards et en se faisant une nana sans préservatifs... (même si c'est vrai que certains ne s'en sont pas sortis...). Mais à cette époque, on considérait que c'était normal, que c'était des risques pris... C'était triste mais c'était la vie ; sélection naturelle...* », décrit Jean sans complexe.

L'absence de risque chez les conducteurs supposés aguerris est démontrée de manière empirique par Robert, retraité : « *Ce que je dis... ça peut se vérifier sur mes accidents ; je n'ai pas d'accidents !! Donc je pense que je suis quelqu'un qui conduit très bien ! Et encore une fois... au point de vue réflexe, en cas d'urgence etc., je ne peux pas – si je devais signer un protocole etc. – m'engager d'éviter un enfant ou une personne âgée qui viendrait à traverser entre deux voitures par exemple, si j'ai les yeux sur le compteur ! Voilà !* ».

2.3 La justification par les insuffisances du Code de la route ou des infrastructures

Les aménagements et la signalisation des vitesses limitées sont fortement critiqués. On déplore souvent le manque de cohérence dans la succession de ces vitesses limitées (le passage d'un 110 à un 90, ou d'un 70 à un 50 km/h...). Par ailleurs, pour peu qu'on ait été verbalisé avec une vitesse retenue de 51 km/h lors d'un passage devant un radar automatique, on crie à l'intolérance et à l'injustice.

On nie parfois l'intérêt de certaines règles : « *Les sens interdits (...)* Il n'y a aucune notion de danger. Je suis quelqu'un qui surveille toujours, et remonter 20 mètres en sens interdit je le ferai toujours ! » ; revendique Jean. Ou encore : « *C'est vrai que, parfois, quand je connais le stop, et qu'il y a une bonne visibilité, je ne m'arrête pas, ou à certains endroits limités à 50, c'est pratiquement impossible de rouler à 50 ! Et je trouve que c'est de l'abus* » (Mehmet).

2.4 Les contradictions internes des discours

Une majorité d'entre ces conducteurs développe un discours très contradictoire à propos de leurs infractions en relation avec leur approbation déclarée du Code de la route et de la répression jugée nécessaire.

Le Code de la route est respecté *en son principe* et considéré comme utile mais... : « *Ils ont fait le Code de la route pour notre bien, je suis d'accord, mais voilà..., j'essaye de frauder, comme tout le monde...* ». Un autre conducteur, jeune, se dit favorable au Code... tout en le contestant : « *Le Code de la route, il est fait pour respecter les règles, moi, après, y'a des règles que je respecte pas, comme tout le monde, y'a parfois des choses que je me dis que c'est... c'est pas inutile ou quoi... mais bon...* ».

La contradiction s'affirme encore par l'écart existant entre des déclarations selon lesquelles on est une personne « *cool* », « *tranquille* », « *ne prenant pas de risques* »... et la réalité des infractions pour lesquelles, précisément, on est (encore) en stage.

⁹⁸ On retrouve une belle illustration de l'époque en question dans le film de Jean-Luc Godard : *Week-end*, 1967.

Même des expériences vécues (comme un accident) ne contribuent pas au changement de style de conduite : telle Nathalie, très attachée à l'usage de son téléphone portable au volant et qui a déjà été verbalisée pour avoir fait demi-tour sur une ligne continue : « *Je suis plutôt respectueuse. Au volant, je suis quelqu'un de très prudent car j'ai déjà eu des accidents de voiture, un en 1999 : un refus de priorité d'autrui qui roulait super vite et pour l'éviter je me suis pris un panneau ; la voiture était morte, et moi j'ai porté une minerve après, j'ai eu beaucoup de chance* ».

Concernant la vitesse, les limitations sont, pour nos conducteurs, souvent injustifiées ; d'autant plus que les voitures modernes sont rapides : « *Dans certains endroits, la limitation est 'abusée'... à 110 sur une 4 voies... et avec les voitures de maintenant, vous ne vous rendez pas compte que vous êtes à 130, 140... Pour vous dire... une fois j'ai pris la route des vacances... et j'étais à 180, je m'en rendais pas compte, ça roule tout seul !* » ; ou bien, il est dangereux de regarder son compteur : « *Mon problème, c'est que je ne sais pas apprécier, à 5 km/h près, ma vitesse. Pour moi, que je roule à 56 ou 50, c'est pareil. C'est le ressenti que j'ai (...) Qu'est-ce qui est préférable pour une conduite sécurisée ? Est-ce regarder autour de soi, si par exemple il n'y aurait pas un enfant qui déboucherait entre deux voitures ou d'avoir les yeux sur le compteur ? Moi, je suis désolé, mais quand je suis les yeux sur le compteur, je ne suis pas en toute possession de mes moyens pour bien conduire !* ».

La contradiction reste tenace, à l'exemple de Didier qui est régulièrement en excès de vitesse tout en circulant beaucoup pour son travail de technico-commercial : « *Je respecte les lois, et j'ai remarqué depuis longtemps que cela ne servait à rien de s'énerver au volant ; il faut prendre son mal en patience dans le trafic (...) Je n'ai pas de problèmes avec les lois, c'est juste le Code de la route qui me pose problème (...) depuis qu'on a resserré l'étau sur la vitesse, ça roule quand même moins vite et c'est une très bonne chose...* ».

On note par ailleurs le décalage existant entre les évolutions positives déclarées et les comportements relevés, en creux, dans les propos tenus. Des avancées sont certes acquises mais subsistent encore des écarts notables à la règle : « *Je respecte, plus que durant des périodes de l'adolescence où j'étais plus rebelle... (...) je respecte les règles, les lois (...) Oui, il y a quelques petites transgressions par rapport au code... (...) Mais globalement, je respecte quand même (je roule beaucoup, et j'ai aussi travaillé dans le domaine du transport de marchandises), avec des semi-remorques, j'ai passé le PL, puis un autre Super L, j'ai été sensibilisé sur la sécurité et tout cela m'a servi* » (Steve). Les améliorations dans la conduite sont réelles mais toujours relatives pour Toufik : « *Si je suis pressé, oui, peut être que je vais accélérer... mais ça m'arrive moins maintenant. Je ne vais pas vous le cacher, ça m'arrive, mais pas comme avant* ». « *Je roule quand même de moins en moins vite - déclare encore Steve -, j'essaye mais... (...) j'y travaille et peut-être que dans quelques années je ne ferai plus du tout d'excès de vitesse. Antoine « essaye » également « d'être extrêmement proche des limitations. Je suis foncièrement légaliste, malgré les apparences peut-être...* ».

« *J'essaye donc de faire vraiment attention aux autres, les gens qui ne respectent pas les vitesses ou qui, de façon éhontée transgressent* », avance aussi Mario qui, longtemps, a été un amoureux de la vitesse : « *J'adorais conduire très vite* ».

La contradiction rejoint l'opprobre portée sur les autres conducteurs : « *On déboite en pensant que le clignotant en donne le droit ; tout cela me choque énormément. Ils font partie des chauffards sur la route !* » (Robert).

2.5 Le risque nié ou assumé

« *Si je fais des petits excès par ci par là, honnêtement, je ne me considère pas comme dangereux. Et la plupart du temps où je fais ces excès-là, je suis seul, pas quand je suis chargé* » indique Kim, le taxi. Le risque, du point de vue de Franck, est bien réel, mais déconnecté d'une conduite naturellement distraite, ce qui relève finalement d'une négation de ce risque : « *Un jour, j'ai vu une voiture retournée et ça m'a fait prendre conscience du danger... (...) au bout de six mois avec cette voiture, je prends six points d'un seul coup. Et pourtant je n'allais pas vite (...). Si je suis préoccupé, je ne fais plus trop attention au volant ; tous les points que j'ai perdus ce sont des fautes d'inattention (...) Je suis absent, j'oublie, je réfléchis...* ».

Mais le risque peut être aussi, d'abord, celui d'un manque-à-gagner financier, loin devant les préoccupations liées à l'insécurité : « *C'est plus si je crée un carambolage, ce qui veut dire voiture en réparation... ; trois ou quatre jours de manque-à-gagner...* » (Kim).

Il est également assumé au nom du plaisir, ainsi, ce motard, Gérard : « *J'aime bien la moto (...), alors, j'essaye de sortir un peu des grands axes et de prendre des virages. Mais c'est vrai que, dans ce cas, je vais prendre un peu plus de risques. On ne sait pas sur quoi on va tomber dans le virage, donc, oui clairement, ça peut être dangereux* ». On assume l'infraction, considérant l'inadaptation de la voirie : « *Il peut juste arriver un événement comme pour le zébra... et là, franchement, je ne vais pas changer mes habitudes car tout le monde, en toute logique à cet endroit, en fait autant...* » (Antoine). Ou bien encore, on intègre ontologiquement cette part de risque : « *Chaque fois qu'on fait quelque chose, il y a un risque derrière. Donc, je cours le risque* », revendique Eric. Le *risque* est ici pris dans son usage atténué du danger, indiquant une simple *éventualité désagréable* ('les risques du métier'). La forme verbale '*risquer*' oscille en effet entre un pôle négatif et un pôle positif : on peut tout à la fois *risquer sa vie* et *provoquer la chance* dans la prise de risque : « *ça risque de marcher!* ». Parler de risque en matière de conduite automobile peut donc se révéler problématique puisqu'on en déduira tout autant qu'il s'agit de *se mettre physiquement en danger* que d'*oser* (et par extension : *avoir du courage*), faire écho au proverbe : '*Qui ne risque rien n'a rien!*'.

2.6 La perception tronquée des risques

Les risques encourus en conduisant sans respecter le Code de la route (et les limitations de vitesse en particulier) sont déniés au point d'avoir une vision tronquée des dangers bien réels de l'accident. Les conducteurs déconnectent clairement leurs infractions de la prise de risque : « *Je suis structuré avec la compétition, sur la route il y a des règles à ne pas franchir (...). Moi, ce n'est pas pareil car quand vous êtes à 55 compteur et que vous perdez un point à 51, alors que ce n'est pas un excès de vitesse... Un excès de vitesse pour moi c'est au-delà de 20 km/h* » ; « *Si je fais des petits excès par ci par là, honnêtement, je ne me considère pas comme dangereux* ». Des faits marquants dans leur biographie d'automobiliste (ou de motard), le vécu ou la vision d'un accident, ou encore la mort d'un proche dans le contexte routier, ne vont que très rarement avoir un effet sur la manière de conduire.

On sait le risque, on a même éventuellement eu un accident grave, et pourtant, on multiplie les infractions : « *Je sais que le danger est là, que la mort est présente. J'ai eu une éducation qui fait que je sais qu'à chaque fois que je prends le volant je risque de mourir... (...) Au volant, je pense très souvent aux accidents ; j'ai peur d'ailleurs de mourir au volant* » (Nathalie) ; « *Et puis, j'ai un ami qui est mort il y a deux ans (...) mais ce carrefour là était dangereux de toute façon (...)... Moi, avec mon camion, je passe, je vois rien, je passe 'au bonheur de la chance!'* » (Hamed).

2.7 Le risque euphémisé

Une étude sémiologique montrerait comment, dans l'ordre du discours, beaucoup de conducteurs minimisent la gravité - voire la réalité même - de leurs infractions, au moyen de formulations langagières mobilisant largement, entre autres, des euphémismes : « *J'ai eu une petite mésaventure : j'arrive à un stop, je m'arrête au stop, je pars et un peu plus bas on m'arrête en me disant que je n'avais pas marqué l'arrêt, alors que si, j'avais même des témoins, mon frère à côté par exemple. Je suis sûr et certain de m'être arrêté car on est obligé à cet endroit* » (Steve) ; « *Je roule tranquille ; c'est plutôt avec ma dépanneuse... des feux rouges, des priorités, de stops,... des conneries en fait...* » (Mehmet) ; « *Ca peut m'arriver d'avoir des petits oublis de temps en temps, des inattentions...* » ; avance encore Kim qui multiplie les « petits oublis » au point de participer à son troisième stage.

Et il n'y a pas qu'à propos de la vitesse que l'on minimise les risques : « *Je commets des petites erreurs, comme tout le monde. L'alcoolémie, une fois, deux fois, bon... bah... voilà... c'est des erreurs de jeunesse on va dire...* » (Gabriel).

2.8 Le risque... des autres

« *Les gens ont besoin d'être sensibilisés ; moi je dis que c'est très, très, bien* (Didier, motard régulièrement en infraction) » ; « *Le comportement, surtout pour les jeunes (...) C'est un problème d'éducation* » (Jean, non-jeune). Le risque viendrait-il de la gent féminine ? Un peu pour Gérard : « *J'ai remarqué que les femmes au volant roulent de plus en plus fort, très fort ! (...) De plus en plus de femmes, derrière, qui collent au cul, 'bouge toi!', etc. C'est ce que j'ai remarqué. Mais je n'ai pas de discrimination particulière. Même si je trouve que ma femme roule mal...* ». A moins que le risque

ne vienne des usagers les plus vulnérables : « *On oublie d'éduquer les piétons !* » (Claude), ou encore des « *vélos (qui) sont très dangereux (...)* Je ne comprends pas qu'on ne leur impose pas de mettre un casque ! ». A moins que le risque ne provienne des poids-lourds ? : « *Il faut vraiment une prise de conscience des gens : je pense aux camionneurs et comment ils roulent vite... ; ça fait peur !* ».

Un doute subsiste par ailleurs pour Nathalie car, pour elle, les politiques de contrôle de la vitesse laissent échapper les 'vrais' conducteurs dangereux : « *Est-ce que ça a été prouvé que les radars limitent vraiment les accidents... ? (...)* En stage, on voit beaucoup de gens qui ont fait des petites erreurs, mais les gros fous de la route – que je vois en roulant – ils ne sont pas là... Je trouve que la police n'est pas assez présente ! Surtout en ville. Et par contre, il y a des radars positionnés à des endroits où, franchement, on ne roule pas très vite ; c'est vraiment pour prendre de l'argent (comme celui d'Evry...). Par contre, en bas de chez moi, sur les bords de Seine, une grande ligne droite et tout le monde s'en donne à cœur joie, mais là, pas de radar... ».

3. Personnalité et conduite

3.1 Aimer conduire

C'est un point assez commun aux personnes rencontrées : ils aiment – ou ont beaucoup aimé – conduire (pour les deux tiers environ). Dans plusieurs cas, cela relève d'une véritable passion, associée au goût pour la vitesse, au point de posséder des véhicules à cet effet et de se rendre régulièrement 'sur circuit' : « *J'aime bien les belles voitures, la mienne est puissante et cela peut m'amener aussi facilement à commettre des excès de vitesses (...)* » ; « *J'aime bien conduire, j'adore ça (...)* Ca peut m'arriver aussi d'aller sur circuit ».

3.2 Regard sur la conduite des femmes (ou la fin de l'affirmation d'une certaine virilité au volant ?)

Le discours dominant des interviewés (quasi exclusivement masculins), fondé sur leur observation dans les rets de la circulation, décrit la gent féminine comme étant de plus en plus transgressive – voire agressive – au volant. Mais on relève aussi souvent la qualité des femmes dans leur manière de conduire : « *Les femmes, elles conduisent bien. Il y en a qui roulent un peu vite mais les femmes conduisent bien en général* ». On considère globalement qu'elles sont à l'égal des hommes dans un univers où la conduite routière n'est plus vraiment symbole de virilité. Pourtant, on notera le caractère très discriminatoire (machiste, pour reprendre un terme plus ancien) de quelques propos tenus : « *Lorsqu'elles sont agressives, je leur parle de leur ménopause ou de leur gélatine sous les bras et ça, ça les calme tout de suite... !* ». « *Les femmes aussi (transgressent) ! En région parisienne, elles font n'importe quoi, elles sont graves !* ; dit aussi cette jeune femme présente dans les stages pour diverses infractions.

3.3 Une agressivité flottante

Quelques conducteurs indiquent être dans la vie à l'identique de ce qu'ils montrent dans leur manière de conduire : « *Je suis quelqu'un de speed, de très speed... mon métier veut que je sois speed... un technico-commercial est toujours pressé !* ». Toutefois, outre ceux qui reconnaissent une certaine tension psychique, la grande majorité revendique le fait d'être « zen », « plutôt tranquille », dans la vie comme au volant. D'une manière générale, les personnes se décrivent comme étant plutôt sereines et équilibrés dans leur vie personnelle, pourtant, à la relecture des entretiens, beaucoup de contradictions subsistent qui trahissent la réalité de la sagesse orientale affichée. Pour un certain nombre de nos interviewés (plus de la moitié), leurs tensions internes rencontrent l'agressivité flottante des interrelations entre les automobilistes (et motards) : « *Je suis gentil, mais faut pas pousser le bouchon (...)* Si on vient me faire une queue de poisson ou un geste obscène alors que j'ai rien demandé à personne et que je suis un poil énervé ou que je suis un peu pressé, bah... il vaut mieux pas pour lui qu'il sorte de la voiture ! ». Le cas le plus démonstratif est celui de Hamed (dont nous détaillons plus loin le profil) : exemple de propos tenus par ce dernier : « *j'ai des enfants et je sais que si j'écrase quelqu'un, en enfant ou quoi..., ça fait mal, parce que je vais me mettre à sa place. Si ça m'arriverait, moi je sais que personnellement, la personne je la bute ! (...)* je suis toujours speed. (...) ». Cette agressivité décelée chez une partie des conducteurs ayant participé à l'étude, est dirigée contre

divers « ennemis » extérieurs : les autorités (représentées notamment par les agents verbalisateurs), mais aussi les autres usagers de la route.

3.4 Une agressivité contre l'Etat et ses représentants

Les policiers et gendarmes font l'objet de discours déplacés, tellement les conducteurs les considèrent comme les agents zélés d'un Etat rançonneur : « *Mon comportement... : il faudrait changer celui des képis, les atrophiés de l'hypophyse (comme disait Audiard), les bas de plafond quoi... (...) J'ai par exemple été rançonné à 51 au lieu de 50 (...), je suis tombé sur 'Pinot simple flic' qui devait faire du chiffre (Jean) ; « Je suis tombé sur un flic vraiment... un amateur en fait. Je suis tombé sur un salopard... » (Mehmet). La justice n'est pas en reste : « *Alors, même si le procureur il est devant moi et qu'il me dit 'tu conduis pas', je vais conduire ! (...) J'ai eu des contrôles judiciaires, j'ai été en prison, j'ai fait des bêtises, des grosses bêtises, je suis pas un saint ! Mais c'est pas pour autant que je suis un garçon mauvais. (...) »*. La même personne face aux forces de l'ordre : « *Il m'a mis le pétard à la tête 'tu bouges pas...' Moi, on me met pas le pétard à la tête ! Et je lui ai fait une clé de bras et il s'est retrouvé par terre, voilà... (période ancienne ?) Non, non, j'avais déjà mes deux enfants, j'étais marié et tout... (...) On en est arrivé à cette histoire pour que je vous explique comment je peux en arriver là, à être impulsif, avec le jugement des gens, le système... » (Hamed).**

La détestation du contrôle des infractions au Code de la route confine à la mauvaise foi sarcastique chez Claude, Eric ou encore Robert : « *Je crois que cette année, je vais enclencher une évolution plus importante, entre autres, en ne passant pas toutes les vitesses, même si ça me fait consommer plus. Déjà, je ne passe plus la 5^{ème} » ; « *La dernière fois que je me suis fait contrôlé sur autoroute - je revenais des 24 heures du Mans -, il était deux heures du matin, j'étais à 165, tout seul, de nuit, je me suis fait arrêter par les flics... alors que la première cause d'accident sur autoroute, c'est l'endormissement ! Sur une voiture comme la mienne, une grosse allemande, la propension à s'endormir n'est pas vraiment forte... » ; « *Moi, je suis désolé, mais quand je suis les yeux sur le compteur, je ne suis pas en toute possession de mes moyens pour bien conduire ! »*. Robert s'emporte : « *C'est de la bêtise humaine tout cela ! Ce sont quelques bureaucrates qui sont... Bon... (et) toutes ces associations qui militent pour les victimes... etc. (même s'il dit « les comprendre »).***

3.5 L'agressivité réelle ou potentielle envers les autres usagers de la route

Nombre de nos conducteurs sont ambivalents entre, d'une part, une attitude revendiquée comme respectueuse vis-à-vis d'autrui et, d'autre part, la possibilité d'un passage à l'agression réelle : « *Je suis très, très, respectueux... sauf si on se braque contre moi ! » ; « C'est l'agressivité des gens mais moi je ne suis pas agressive avec eux, sauf si vraiment je suis très agressée... » (Nathalie) ; Idem pour Erwan : « *Je suis pas quelqu'un qui se laisse faire, si on me fait des doigts (d'honneur) bah... je refais un doigt d'honneur. Et si elle sort (la personne) pour me faire du mal... bah... je lui ferai du mal » ; ainsi que pour Gabriel : « *Je suis gentil, mais faut pas pousser le bouchon (...) je risque de m'énerver mais tout seul parce que je suis en tort, par contre si on vient me faire une queue de poisson ou un geste obscène alors que j'ai rien demandé à personne et que je suis un poil énervé ou que je suis un peu pressé, bah... il vaut mieux pas pour lui qu'il sorte de la voiture ! »*. « *Je suis très courtois, je respecte les autres, mais je peux avoir des excès de colère envers des automobilistes qui font des choses dangereuses... » ; « Heureusement qu'il y a le boulot car je me dis que je suis en train de travailler car sinon je me battrais avec tout le monde toute la journée (...) Mais si ça va trop loin c'est pas pareil. Ca m'est arrivé une fois... un mec qui m'a balancé une bouteille d'eau par sa fenêtre, et là je ne laisse pas passer »*. Le risque de l'altercation est d'autant plus important qu'« *il faut forcer un peu, vous ne pouvez pas rester comme ça... coincé sur un rond-point (...) Vous êtes obligé de vous imposer ! » ; indique encore Kim. « Je suis assez apaisé, hormis si je vois quelqu'un qui fait une erreur ; du coup, j'ai le klaxon assez facile ! Je ne m'interdis pas d'être parfois un peu insistant... » ; énonce enfin Antoine qui, par ailleurs, dénonce le « *manque de courtoisie* » des usagers de la route.***

L'agressivité se manifeste dans les termes employés (doublé ici d'un sexisme douteux) : « *C'est vrai que là je suis tombé sur deux blondasses ménopausées et un jeune en formation et ils étaient contents de me mettre un passage au orange (...) vitesse excessive... c'était aussi faux puisque je devais être à 30 et le sens interdit... Je les ai vus, ça devait être jubilatoire avec leur appareil électronique... (...) Eux, répondent aux injonctions de faire du chiffre... Le second, en vélo, je l'aurais emplafonné, mais ça n'en valait pas la peine... » (Jean).*

La tentation du duel exprime l'animosité envers autrui : « *Je ne suis pas dans la compétition, même si ça peut m'arriver, à un feu rouge, avec quelqu'un qui a une belle voiture aussi... juste une accélération, histoire de voir, ça reste gentil... (...), on se regarde, on se teste, moi qui suis un passionné d'automobile* » (Steve).

Mais nous avons aussi relevé des cas où l'on passe de l'agressivité flottante à l'agression formelle : « *Une bagarre, alors que je travaillais pour Onyx... Une ruelle, un bar, un jeune con, je klaxonne... et je suis allé en maison d'arrêt et tout... Il me traitait de tous les noms et voulait me taper dessus... et depuis ce jour-là ça m'a calmé !* » (Mehmet) ; « *Vas-y, déposes ta femme et viens, nous on va parler comme des hommes ! J'lui dit : je vais te péter la tête, puis le gars commence à me pousser, à me provoquer* » (Hamed).

3.6 Des forces pulsionnelles

Le principe de plaisir, pour quelques-uns des conducteurs rencontrés, passe par le désir de voiture et de vitesse (sur le mode d'un substitut, d'une « technique de vie », selon Freud dans *Malaise dans la civilisation*, c'est-à-dire une névrose) : « *Je suis calme* (« Mais : »). *Il y a aussi le fait que j'aime bien les belles voitures, la mienne est puissante et cela peut m'amener aussi facilement à commettre des excès de vitesse (...)* *J'aime bien conduire, j'adore ça (...)* *Ca peut m'arriver aussi d'aller sur circuit (...), je suis calme, mais c'est parfois l'envie d'accélérer avec ma voiture puissante, de me faire un peu plaisir sur la route (...)* *J'aime la vitesse et je sais qu'il y a des choses qu'on ne peut pas changer du jour au lendemain, c'est un peu comme une addiction, en quelque sorte... c'est peut être pour moi comme une addiction... mais sinon je ne prends pas de drogues, je ne bois pas, ou si je bois je ne prends jamais le volant* » (Steve) ; « *J'ai créé la société, ça a très bien marché et je me suis acheté une belle voiture... j'ai roulé comme un dingue et j'ai perdu tous mes points alors que j'en avais jamais perdu auparavant. Essentiellement 'vitesse' donc, et j'ai grillé un feu rouge. A cette époque, je roulais vite car avec ce type de véhicule, on a une impression de maîtrise, alors, par exemple, sur 10 km où il n'y a personne... Vrrrrr..... !* » (Mario).

Une pulsion scopique (Virilio, 1984) travaille quelques passionnés de mécanique : « *Je suis dans les sports autos, je suis mécanicien auto, les sports autos, l'automobile, c'est ma passion, c'est depuis que je suis tout petit ; mes oncles sont dedans, tout ça... donc... (...)* *La vitesse, j'aime bien (...), je me défoule en moto (motocross) parce que je fais de la moto, je me défoule les week-ends, c'est ce qui me permet de me défouler (...), heureusement que j'ai ça !* » (Gabriel). La course, métaphore de la guerre et du pouvoir (La *dromoscopie* de Paul Virilio, 1993), concerne particulièrement les motards : « *Lorsqu'il n'y a plus de véhicules devant moi il peut m'arriver de... (...)* *Et en moto, il suffit d'un coup d'accélérateur pour dépasser une voiture...* » (Didier) ; « *En voiture – dit cet autre motard – je subis les contraintes, de devoir tenir beaucoup plus compte des autres, les bouchons, etc. (...)* *Je peux alors m'énerver* », surtout avec – ou contre – les autres conducteurs : « *Ca peut m'arriver en voiture de m'énerver !* ».

« *Je suis assez respectueux, je n'aime pas déranger mes voisins, faire du bruit ou me faire remarquer. Cela peut paraître un peu paradoxal avec le fait de rouler dans des voitures un peu extravagantes, où on vous repère. Mais je n'aime pas spécialement me mettre en avant* » ; si l'égoïsme est dénié chez Eric, la revendication individualiste est, elle, bien présente : « *Quand moi je décide de me faire plaisir avec la vitesse, je ne me mets pas le stage en tête car je considère, avec mon raisonnement, que je ne me mets pas en danger, ni ne mets en danger les autres. Et je continue de ne pas comprendre pourquoi on continue d'investiguer, de contrôler à mort* ». Idem pour Kim qui, pour son propre intérêt, n'hésite pas à refuser le passage d'un véhicule prioritaire : « *Une ambulance qui voulait passer mais j'étais au rouge sous un feu équipé... ; je me suis demandé que faire car il ne me restait déjà que quatre points... On m'a dit que si on voit le véhicule d'urgence sur la photo, ça va, mais moi... non, je suis raisonnable (je ne veux pas prendre de risque) ; alors je n'ai pas bougé (...)* *Je sais qu'un rouge ça coûte quatre points alors... Je sais bien que c'est urgent mais moi, après, j'ai plus de travail...* » (Kim).

3.7 Stress, travail et conduite

Sauf agacement passager, les conducteurs ne déclarent que peu de changement dans leur manière de conduire en fonction de perturbations psychologiques passagères, de type 'stress' (Selye, 1962). Si oui, ce serait plutôt au bénéfice d'une conduite plus tranquille, précisément du fait des préoccupations. En revanche, une grande partie d'entre eux impute à leur activité professionnelle les motivations des infractions commises. La *personnalité professionnelle*, forgée par le métier pratiqué, entre effectivement pour beaucoup dans la propension plus ou moins forte à transgresser le Code. Les conducteurs parcourant de nombreux kilomètres pour leur métier sont d'ailleurs très représentés au sein des stages. Ici, conducteur de poids-lourd, entrepreneur en remorquage, technico-commercial, taxi, livreur de pizzas... ; autant de professionnels de la route dont la force publique attendrait justement une conduite exemplaire. Ce n'est pas le cas de ceux que nous avons rencontrés, visant plutôt l'optimisation des temps de parcours au nom d'intérêts pécuniaires ; optimisation qui se transforme en habitude de conduite : « *Le temps c'est de l'argent. Il m'arrive même de savoir qu'il y a un flash, là où je passe presque chaque jour, et j'oublie, je suis obligé de piler* » ; « *Dans ma vie, je suis aussi un peu stressé... car j'ai plusieurs activités : (...) ... donc je suis tout le temps en activité (...) Mais je suis tout le temps en mouvement ; mais j'aime ça aussi. (...) J'ai un petit problème avec le téléphone en tant qu'organisateur de tournois. On m'a attrapé qu'une fois* » (Franck) ; « *Si vous faites une mauvaise journée, que vous avez des problèmes personnels, éventuellement des problèmes financiers, des traites... Et moi, ça peut jouer sur ma conduite* » (Kim).

3.8 Sentiments de persécution et tendances paranoïaques

Il n'est pas l'objet de s'aventurer ici dans une analyse en psychologie clinique qui n'est pas de notre compétence, mais nous relevons cependant comment travaillent contradictoirement les forces du psychisme individuel et celle de 'la foule' que constituent les autres automobilistes entendus comme 'masse' (Canetti, 1966). L'ordre collectif (les flux sécurisés par une marche commune) est régulièrement perturbé dans la circulation et c'est alors que 'l'ordre de fuite' (Canetti, ibid.) laisse se déployer des comportements très individualistes. Au cœur de ce conflit, sur la route, se développe alors ce que l'on pourrait qualifier de sentiment d'oppression – voire de persécution –, une tendance paranoïaque : « *Je ne suis pas du tout agressif, ni verbalement ni gestuellement, mais je développe de plus en plus une angoisse de l'autre* » (Mario) ; « *Quand je conduis j'aime bien que ça aille vite, parce que je déteste la route, je sais pas, j'aime pas, j'ai comme une peur, je sais que moi déjà je suis pas clean et donc les gens, forcément, ils sont encore moins clean que moi... Du moment qu'on a la voiture ont peut créer un accident, donc je veux que ça aille vite !* » (Erwan).

Pour Hamed, cette tension paranoïaque se projette sur autrui : « *Moi, je suis quelqu'un de speed, nerveux (...) même qu'on soit à jeun, je laisse personne (me) conduire (même pas sa femme), j'ai confiance en personne (...), on est dans un monde où on ne peut pas faire confiance... avec les histoires de pédophilie, les histoires de... qui battent les enfants... (...) Si je vois des parents sur le trottoir qui ne tiennent pas leurs enfants à côté de la route, je m'arrête pour leur dire... je le dis dans un ton un peu agressif mais il y en a qui comprennent pas...* ».

La persécution peut aussi venir des décideurs politiques : « *Le périph' déagagé, c'est une voie quasi rapide, 80 c'était correct, voire un peu faible. C'est un coup des écologistes, on pense que c'est de la pollution, alors que c'est le contraire !* » (Robert).

4. Santé, hygiène de vie

4.1 L'attention portée à sa santé en relation avec la conduite

Le public rencontré, majoritairement, indique être attentif à sa santé et à son hygiène de vie. Cela se traduit par une activité physique, souvent rapportée, qu'il s'agisse de sport en tant que tel ou bien d'activité corporelle liée à une profession ou à un certain style de vie. Nous n'avons relevé que quelques portraits de conducteurs dont on pourrait dire qu'ils associent activité sportive intense et un engouement certain pour la vitesse. Le corps est bien ici la surface d'inscription de leur rapport au monde social (Le Breton, 2002,2003), ici, fait d'une tendance sociétale à l'accélération (Rosa, 2010).

Par ailleurs, les situations décrites ne sont pas toujours synonymes de bien-être : « *Je suis quelqu'un qui dort pas excessivement beaucoup (...) Le sport, j'en fais énormément, parfois je fais des petites coupures, donc j'ai souvent des grosses fatigues (...) Pas de cannabis, mais les cigarettes, j'avais arrêté mais j'ai repris* » (Erwan) ; « *Je fais attention à moi, c'est une question de bien-être (...) j'aime la vitesse, mais j'ai mon remède : je fais beaucoup de compétition : moto et voiture. Je me décharge ainsi, souvent, pour garder mon calme dans le flux routier (...) Dans la vie..., je suis quelqu'un de speed, de très speed...* » (Didier). A l'identique de sa manière de conduire, Nathalie déclare : « Je fais beaucoup plus attention à moi qu'avant. J'ai repris le sport ou une activité physique minimum » ; ce qui indique un lien fort entre rapport au corps, à l'attention vers soi, et le style de conduite routière.

4.2 Quelques contradictions notoires

Tout en déclarant prendre soin de son corps et protéger sa santé, une partie non négligeable de notre public décrit des styles de vie qui relèvent plutôt de l'excès (si l'on admet une définition orthodoxe de la santé⁹⁹) : « *Je fais attention à ma santé... (...) Dans la vie, je suis un bon vivant ; je mange bien, quand je buvais, je buvais bien. J'ai même du cholestérol de bon vivant. Mais je ne fais pas d'excès. Et je me soigne pour la tension* » (Franck). L'état de santé peut osciller entre une perception de sérénité, dans le même temps que l'on recourt à des excitants : « *Moi, je n'ai pas de pression, zen... Sauf si j'ai un rendez-vous et que je suis excessivement en retard, ça va me stresser un peu, mais pas plus. C'est là que je peux me faire prendre... (...) La cigarette c'est la catastrophe ! (...) et ça dérange pour la conduite, ça dérange dans tout, on cherche le briquet, on peut faire une faute d'inattention... (...) c'est une saloperie ! Je suis sûr qu'un conducteur qui ne fume plus va s'améliorer sur beaucoup de choses* » (Farid). « *J'essaye de faire attention à moi (à ma santé)* », dit encore Gérard qui prend des risques importants en moto.

La propension aux abus pour la santé se précise autour de la consommation d'alcool lors de moments festifs (même si les conducteurs précisent ne pas prendre le volant en ces occasions, précisément parce que l'excès d'éthanol est manifeste) : « *Je fais la fête de temps en temps mais quand je le sais, je fais la fête à 100 % donc je ne prends pas le risque, non pas de me tuer, mais de tuer quelqu'un d'autre.(...) je peux boire plus de dix verres dans une soirée parce j'ai une capacité, parce que ça me fait plaisir mais je sais qu'à un moment donné... le dernier... quand il passe pas, il passe pas... je ne vais pas aller jusqu'au coma éthylique etc. Les stupps, j'en ai pris comme tout le monde mais c'est fini ; je suis à 200 à l'heure de toute manière (...) je suis quelqu'un de très vif, très réactif* » (Jean) ; « *Je suis sportif, ce qui n'enlève rien par ailleurs à mon côté fêtard (...) et je pourrais être accroc aux jeux vidéo, j'adore ça* » (Mario)

Le « *côté fêtard* », indique en réalité parfois une consommation excessive d'alcool régulière, comme pour Gérard : « *comme j'ai été pris pour alcoolémie (0,49g par litre d'air), après un après-midi en famille et amis, au bord d'un lac : c'était en voiture (en moto, jamais d'alcool ; c'est vrai qu'en voiture j'ai jamais fait trop, trop fait gaffe... (...)) Déjà, en 2007, où j'ai eu une contravention pour alcoolémie, mais avec un taux faible* ». Un autre interviewé a eu maille à partir avec la justice pour une conduite sous l'empire d'un état alcoolique (CEA) : Gabriel : « *En octobre 2013 (passage en correctionnelle ; 1,7gr/l ; associé à un défaut de maîtrise du véhicule)* ».

Le stage lui-même est une occasion de « bien vivre », comme le signale Claude : « *Il y a le repas des midis, et comme on ne conduit pas... c'est deux jours de bonne bouffe, avec la bande !* ».

Mais il est aussi des situations sanitaires qui évoluent, comme celle de Toufik : « *Avant, je consommais de la drogue, j'étais un gros fumeur et j'étais moins respectueux. (Maintenant :) je fais du sport, je travaille, je m'occupe de ma famille... Pas de jeux, pas de drogues, juste un peu de cigarettes et d'alcool de temps en temps, mais maintenant la drogue, j'en veux plus ! A cause de ça, j'ai eu des pertes de permis et tout...* ».

⁹⁹ Les définitions de la santé sont discutées depuis des décennies ; elles oscillent entre celle, formelle, de l'OMS depuis 1946 (« La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité »), ou celle, très ouverte et intégrant la qualité de vie, du biologiste René Dubos : « Il n'y a pas de définition universelle de la santé, chacun d'entre nous veut faire quelque chose de sa vie et a besoin pour cela d'une santé qui lui soit particulière » (cité par J. Boireau, Pour, mai-juin 1991). Le philosophe et médecin G. Canguilhem intègre pour sa part une dimension sociale et historique dans sa définition (La Santé : concept vulgaire et philosophique, 1988).

4.3 Des dépendances ?

Peu de personnes interviewées montrent des signes d'addiction (à l'alcool, au cannabis, au jeu...), si ce n'est à la vitesse pour quelques-uns. D'ailleurs, sauf dans deux situations, il n'y avait pas dans notre échantillon de conducteurs présents au stage du fait même de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou sous l'emprise d'un produit stupéfiant. Ils avaient essentiellement perdu leurs points du fait de dépassements des limitations de vitesse (ou bien, en sus, de l'usage d'un téléphone portable, du non respect de la règle d'arrêt à un stop ou à un feu tricolore ; plus rarement, il pouvait aussi s'agir de l'emprunt d'un sens interdit, d'un refus de priorité ou de l'absence de ceinture de sécurité).

Les deux habitudes marquées, plus que des 'dépendances' au sens strict, concernent donc : la vitesse et le téléphone portable : *« J'aime la vitesse et je sais qu'il y a des choses qu'on ne peut pas changer du jour au lendemain, c'est un peu comme une addiction, en quelque sorte... c'est peut être pour moi comme une addiction... mais sinon je ne prends pas de drogues »*. On notera un vrai problème également d'incapacité à se 'déconnecter' de son téléphone pour la jeune femme rencontrée (caractéristique que l'on retrouve fréquemment auprès des jeunes conductrices dans les stages, bien que la présence féminine soit quantitativement bien inférieure à celle des hommes). Mais elles n'ont pas l'exclusivité en ce domaine, ainsi, ce jeune homme du panel : *« Je suis un peu dépendant de mon téléphone, il faut que je me soigne ! Je ne me suis jamais dit en fait qu'il fallait que j'arrête. Mais, le pire au volant, c'est que ce ne sont plus forcément les textos, mais Facebook. Quand on arrive au feu, tout le monde regarde Facebook sur son téléphone ; ça, c'est pire que les appels ou les textos parce que ça capte vraiment l'attention ! »*.

5. Conduites accidentogènes

5.1 Proximité de l'accident

Sans être nécessairement impliqués, des conducteurs font part d'accidents dans leur environnement proche ou encore d'expériences de 'presque-accident', même si ces événements sont parfois anciens : *« En tant que jeune conducteur, (j'ai été) pris dans un virage qui n'en finit pas, emporté dans la courbe, et ne plus savoir comment faire... »* (Robert) ; *« En déposant un ami, une intuition de revenir en arrière, puis je vois une voiture encastrée dans un muret et l'ami 50 mètres plus loin... en mille morceaux, j'ai réussi à le réanimer en lui hurlant dessus, et il a été sauvé ; et pour moi, ça c'est un bon souvenir parce que c'est de la ressource humaine, c'est de l'humain, voilà... (...) Je pense qu'inconsciemment ça a aussi modifié mon comportement sur la route »*. Pour autant, ce même conducteur, Jean, évoque *« quelques froissements de tôle et puis sans doute quelques débuts d'endormissement... »*. Deux autres situations d'endormissement sont relatées : *« Dans ma vie de conducteur, je me suis endormi au volant, je prenais le matin tôt et j'ai eu une lumière orange qui m'a complètement endormie... Et c'est quand j'ai vu le mec devant donner un coup de frein, ça m'a réveillé, j'ai pilé et celui de derrière a vraiment failli... (...) Je n'avais pas assez dormi* (Kim). Steve, chauffeur de poids lourd mentionne un accident très grave évité de justesse : *« Il y a quelques mois, alors que je conduisais un semi-remorque, je me suis fait une belle frayeur ; pas avec la vitesse, mais je me suis endormi et j'ai failli traverser l'autoroute... (...) j'ai eu un assoupissement et j'ai vraiment failli... (...). Je me suis assoupi, au lever du jour, je sais que c'est un moment favorable à cela... C'était après avoir roulé toute la nuit, au moment où le jour se levait. En fait, j'ai fait un trajet aller et c'est au retour... »*.

Une autre situation aux conséquences graves possibles est décrite : *« Un refus de priorité à un piéton, quelqu'un que je n'ai absolument pas vu... (...) Ce piéton que je n'ai absolument pas vu... »* (Antoine).

L'hécatombe dans son environnement n'a pas effrayé Hamed : *« Moi, j'ai des potes qui sont morts dans l'alcool, ou un autre sur sa moto... Ca arrive toujours aux autres, pas à nous »*. Tandis qu'Erwan, 24 ans, a été plus ou moins impliqué dans des accidents aux conséquences également possiblement tragiques : *« Un ami aussi, on avait bu tous les deux (...) Il a voulu faire une course alors que moi j'étais pas du tout dans cette optique là, et donc il a pas vu le virage, et moi l'accident je l'ai vu en 'live' et ça m'a marqué (...) Par contre, la fois où j'ai eu mon accident, j'étais vraiment alcoolisé »*.

5.2 Des accidents bien réels

Toufik a longtemps été, selon lui : « *Un délinquant de la route (...) avant j'étais toujours à 110 pour 90 et 150 sur autoroute* ». Pour lui : « *La vitesse, c'était comme un jeu, je grillais les feux, sans me rendre compte des conséquences...* » ; au point qu'il s'est rendu responsable, assez récemment encore, d'un accident matériel : « *Ce stage, c'est à cause d'un feu rouge ; j'avais mal calculé l'arrêt, j'ai freiné et glissé et j'ai tapé une voiture et le monsieur a pris la plaque* ». En camion, Steve a « *eu quelques accidents, et ça peut...* ». Nathalie également revient de loin : « *J'ai eu un accident le jour de Noël alors que j'étais dans un 4x4 et après être monté sur un talus il s'est retourné* ». Hamed, lui, a frôlé la mort à diverses reprises, sans que cela entame de manière définitive son moral transgressif : « *Aussi... j'avais fait un accident de moto, avec un bus (...) J'ai eu des accidents choquants, j'ai fait des tonneaux en voiture... (...) Avec les enfants, j'ai changé... mais c'est vrai qu'en voiture, si la route elle est fluide... je vais bombarder !* ».

L'alcool est à l'origine des déboires de Mario : « *J'ai roulé comme un dingue et j'ai perdu tous mes points (...) J'ai eu deux accidents : l'un volontaire et l'autre... subi, du fait de l'alcool. Trois semaines après mon permis, à la suite du carnaval de Dunkerque... grosse fête et je me suis pris un accident, et ça m'a refroidit. L'involontaire, c'est la fois où je suis monté avec quelqu'un qui était sous l'emprise de l'alcool et on a eu un accident pas très grave* ».

Même si la responsabilité n'est pas toujours démontrée, il est des accidents dont on peut présumer qu'ils seraient évitables à des vitesses moindres, comme pour ce motard qui, à Paris, engagé entre deux files de voitures sur le périphérique, dit avoir été victime d'un changement de file inopiné d'une automobiliste : « *J'ai vécu un accident il y a un an, j'ai été renversé. Alors que je n'avais jamais eu de soucis en deux-roues* » (Antoine).

Au demeurant, l'accident est aussi quelquefois source de changement, comme pour Erwan : « *J'ai eu un accident aussi, j'ai juste eu l'arcade ouverte, ça m'a fait un flash quoi, je recommencerai plus à faire ça* ».

6. Le changement à l'œuvre grâce aux stages

6.1 Le changement maintenant ?

On peut, selon nous, avoir deux lectures de la répétition des stages : La première consisterait à penser qu'on a affaire à des conducteurs consommateurs de stages, qui, du fait de leur personnalité, n'en tirent aucun enseignement quant à leur manière de conduire. Pour ceux-là, les techniques mises en œuvre par les animateurs et les institutions qui les soutiennent seraient inopérantes. Ces conducteurs – les « réitérants » - seraient voués à multiplier les stages à l'envie (en les budgétisant d'une année à l'autre, pour les mieux organisés d'entre les pratiquants), sans que cela n'engendre un quelconque changement chez eux. Pourtant, à l'écoute des propos des intéressés, et en dépit du fait qu'ils se soient déjà présentés à plusieurs sessions de stages, nous privilégions pour notre part une seconde lecture.

On peut en effet entendre qu'il existe, malgré tout, chez eux, une évolution positive, quoique progressive et sélective, vers le respect du Code de la route. Pour ces automobilistes difficiles à mobiliser autour de l'auto-évaluation de soi durant les stages (condition d'un changement d'attitude), la répétition des stages est sans doute utile et nécessaire. La répétition serait alors plutôt un facteur facilitateur du changement (même s'il tarde à émerger), qu'un indicateur d'échec des méthodes et du système institutionnel en place. Nombre d'entre les interviewés, malgré leurs bravades, admettent en effet avoir évolué sur tel ou tel aspect de leur conduite, reconnaissent avoir tiré des enseignements des stages passés (ne serait-ce qu'au titre d'une certaine lassitude à être sanctionné et à devoir allouer du temps et de l'argent pour retrouver un capital-points acceptable...). Les plus réactifs contre les forces de l'ordre ou la Sécurité routière, concèdent avoir changé sur un ou des aspects de leur conduite, à force de stages, et/ou d'acceptabilité de se conformer à de nouvelles normes sociales dans le flot routier : « *Il y a une modification de mon comportement par rapport à la vitesse (lié aux stages ?) ; oui, c'est lié aux stages, mais aussi à un début de sagesse... et j'ai pas envie de m'embrouiller avec les... et puis tout le monde roulant à ces vitesses-là, autant les respecter...* » ; « *Pas encore à 100 %, mais de plus en plus ça vient. La ceinture, le clignotant, c'est bête, démarrer doucement, observer, être plus attentif aux autres, maintenant je fais attention* ». Si Farid n'est pas encore parvenu à réduire ses vitesses, il « *essaye de faire ce qu'il faut pour la ceinture, les clignotants et le téléphone. Les feux cela fait déjà longtemps que je ne passe plus à l'orange* » ; « *Oui, j'y ai trouvé des choses (dans les*

stages). Surtout le second où j'ai vraiment compris que j'avais un problème (le premier, je n'en étais pas là) avec mon téléphone et ma façon d'être, et ça m'a permis de mettre ensuite mon téléphone de côté dans la conduite ; et le troisième (stage), avec des bons intervenants, m'a bien fait réfléchir et devenir bien plus cool au volant... ». Il est même des cas où, clairement, le risque de devoir récupérer des points est faible, précisément grâce à la répétition des stages : « Depuis le premier stage, j'ai vraiment mis la 'pédale douce' sur les excès en voiture, et je m'en porte nettement mieux, pourquoi se stresser ? C'est vraiment depuis le deuxième stage... ». Des personnalités ont sans doute besoin d'une répétition des stages : « Les stages aident, surtout au bout du troisième où on nous dit la même chose, même si j'ai vu une évolution... j'ai l'impression que celui-là est plus intéressant car les choses sont abordées de façon plus psychologiques, avec la notion de groupe... montrer que la route est un endroit collectif... ».

6.2 Les motivations pour le changement

Allant dans le sens d'une orientation vers le changement promue au sein des stages, beaucoup déclarent être en capacité de changer radicalement une habitude dans leur vie ; l'arrêt du tabac (ou même de l'usage du cannabis) étant l'exemple le plus fréquemment donné. Egalement, l'évolution dans l'âge, dans la vie matrimoniale (et la paternité) sont des aspects mentionnés : « Quand j'étais jeune, en 2006 (premier stage), c'était parce que j'étais curieux au volant, et puis on change avec les enfants. Même quand on est tout seul au volant. Il y a plein de trucs que j'ai sacrifiés, comme la moto, j'y touche plus ! ».

D'autres trouvent une motivation supplémentaire au changement par la contrainte que le stage représente : « On a vu des trucs ce matin (dans le stage), logiques, on ne peut rien dire contre, mais même si je le sais... c'est pas pour autant que je vais changer radicalement. Mais je ne veux pas revenir car cela me fait perdre beaucoup d'argent (par manque à gagner) (...) Moi, ce qui va me motiver à changer (sur la route), c'est le portefeuille (...) Et je crois que c'est quelque chose qui peut se régler assez rapidement, ce sont des habitudes. J'ai déjà changé des habitudes dans ma vie ».

Au total, un tiers environ de nos interviewés ont prévu – ou présupposent – de refaire un stage. Soit pour optimiser leur capital de points qui était faible au moment de notre entretien, soit qu'ils n'envisagent pas de changer de manière de conduire. Les deux tiers restant sont donc en bonne voie pour éviter un stage supplémentaire.

6.3 Regards sur les stages (dont le passage de deux ans à un an)

Dans la moitié des cas, la nouvelle possibilité légale de réitérer un stage au bout d'un an, au lieu de deux précédemment, n'est pas entrée en ligne de compte dans les choix des conducteurs. Cette disposition légale a bénéficié à quelques-uns, par hasard heureux, au gré de leurs infractions. Il ne semble pas qu'il y ait chez ces conducteurs de calcul *a priori* d'un renouvellement de crédits de points grâce à cette nouvelle mesure ; ce qui induirait une conduite transgressive du fait même de pouvoir récupérer quatre points l'année suivante. Sauf pour deux à trois personnes, dotées d'un capital économique important (et qui 'programment' donc un nouveau stage l'année prochaine), on a essentiellement affaire à un public qui se joue du Code assez régulièrement, sans beaucoup songer aux conséquences possibles et à leur participation ultérieure à un stage ; c'est simplement leur manière de conduire qui engendre mécaniquement des pertes de points, indépendamment, semble-t-il, d'un véritable plan rationalisé de récupération annuel de points.

Il convient de ne pas négliger un aspect singulier de notre objet : le fait que plusieurs des conducteurs nous ont indiqués qu'ils avaient 'endossés' des pertes de points de membres de leur famille (en particulier de leurs enfants soumis au permis probatoire) : « Comme je laisse la voiture à mon fils, c'est lui qui a perdu les points (...). Il m'a sucré six points et comme il était en permis probatoire ».

Enfin, beaucoup de participants voient dans les stages l'intérêt d'y avoir rencontré des personnes issues de divers milieux et catégories sociales. C'est le caractère inattendu du protocole, déjà décrit dans quelques articles (un des rares « creusets républicains ») : « Le stage est intéressant pour connaître les gens ; j'aime bien les gens, comme dans mon métier, c'est du relationnel et c'est intéressant de voir d'autres milieux... ». Même si, les stages, c'est justement très bien... pour les autres, ces « cas inquiétants » (dit l'un d'eux) rencontrés en ces occasions..., moins pour le sien.

7. Propos libres

Lorsque la parole est libérée du guide dans le cadre des entretiens, les stagiaires développent en général des critiques à l'encontre de l'organisation de la circulation, des autres usagers, de la politique de sécurité routière, de l'Etat qui en tirerait des bénéfices conséquents, et des forces de police qui en seraient les agents zélés : « *On voit parfois des policiers qui sont eux-mêmes transgressifs vis-à-vis de la loi, et cela m'insupporte (...). Et puis quand on sait aussi que c'était un ami de Sarkozy qui avait l'entreprise qui fabriquait les radars...* ». Le paradoxe est marqué entre la nécessité reconnue, par tous, du respect du Code de la route et le sentiment de s'être fait « piégé », abusé, lors des contrôles et/ou des verbalisations. A l'exemple des groupes de pression et des cabinets d'avocats spécialisés qui en font leurs (bonnes) affaires, nombre des réitérants considèrent que l'Etat s'arroge surtout le droit de ponctionner un tribut sur les citoyens-conducteurs... : « *Il y a aussi tout un commerce derrière (les radars), on n'est pas dupe ! L'Etat... il y a du vol aussi, le problème du Code, des radars, etc., c'est de l'abus !* » ; « *Il y a des radars positionnés à des endroits où, franchement, on ne roule pas très vite ; c'est vraiment pour prendre de l'argent !* ».

Enfin, on propose souvent des 'solutions', des pistes pour réduire l'insécurité routière. Celles-ci ne portent en général pas sur ses propres infractions mais sur les moyens qui auraient pu être mis en œuvre par les pouvoirs publics ou par les constructeurs pour éviter que l'on se retrouve en stage. Les propositions reposent principalement sur les nouvelles technologies (régulation automatique de la vitesse par des routes intelligentes, par exemple), ou bien encore sur la formation des conducteurs (tout en justifiant, par là même, ses propres infractions) : « *Il faut vraiment montrer aux gens les possibilités de leurs véhicules ; la partie grande vitesse lors de l'apprentissage de la conduite pour un nouveau conducteur serait importante (...) par exemple sur circuit pour les motos, et les voitures aussi...* ». Ou encore, on propose des remèdes radicaux à la réitération de stages : « *Ils devraient enlever les points que dans des cas exceptionnels, pas quand il n'en reste pas beaucoup. Qu'on puisse les récupérer vite !* ».

V. Vignettes socio-cliniques

Nous avons choisi de présenter cinq vignettes socio-cliniques, illustrant trois des profils sur les quatre identifiés (nous n'avons pas d'entretien pour le quatrième profil : les transgresseurs ambivalents) : Nathalie et Mehmet représentent le profil transgresseur agressif, Robert et Gabriel représentent le profil transgresseur impulsif et Kim représente le profil pseudo-légaliste. Pour chaque vignette, après une présentation de la personne, nous détaillerons les résultats obtenus aux différentes échelles et au test de personnalité. Enfin nous porterons un regard croisé à partir des deux disciplines (psychologie et sociologie) au travers des entretiens réalisés.

Avertissement concernant les résultats aux tests de personnalité:

Les profils de personnalité ne rendent pas nécessairement compte de la symptomatologie du patient (Facy, Rabaud, Lys et Rene, 1999)¹⁰⁰.

En psychométrie, la notion de personnalité est utilisée dans une dimension plus descriptive d'une proximité avec une pathologie que dans une dimension diagnostique. Par exemple, une personnalité psychotique évoque une proximité avec un trouble psychotique mais ne peut préjuger de l'actualité d'une psychose active actuelle ou à venir.

Psychométrie et diagnostic identifient deux objectifs distincts. Par exemple le fait que des sujets obtiennent des scores très élevés à l'échelle schizophrénie n'indique pas que ces sujets sont psychotiques ou que ceux qui obtiennent des scores élevés à l'échelle psychopathie sont psychopathes mais qu'ils présentent des traits de personnalité appelés psychotiques et ou psychopathiques.

« *En aucun cas l'élévation de l'échelle 8 (schizophrénie) ne doit être interprétée comme relevant de la schizophrénie voire de la pathologie mentale si on l'interprète isolément* » (Bisson, 1998, p 75).

Il n'en reste pas moins, que l'élévation de l'échelle 8 (Schizophrénie) traduit généralement des difficultés dans les domaines suivants : pensées schizoïdes, sentiment d'être incompris, d'être différent, sentiment d'influence, d'isolement, d'infériorité, difficultés d'expression, de communication, problèmes d'identité, etc.

Nathalie, 35 ans, Arcueil (profil 3 : transgresseurs agressifs)

Présentation

Nous avons rencontré Nathalie à Arcueil (94). Agée de 35 ans, célibataire, elle est de nationalité française et titulaire d'un diplôme de niveau supérieur. Elle travaille en tant que pigiste mais elle est en situation de précarité, « courant » sans cesse d'un endroit à un autre pour exercer son activité. Elle possède les permis B et C obtenus en 1997 à l'âge de 18 ans.

Au moment de l'étude, son solde de points est de 5 sur 12. Elle ne déclare pas, dans le questionnaire, d'accidents matériels et/ou corporels. Son permis de conduire n'a pas été annulé ou invalidé. Elle déclare commettre des excès de vitesse de moins de 20 km/h essentiellement mais a été verbalisée également pour un franchissement de ligne continue et un non-respect de feu rouge. Elle a suivi quatre stages en 2004, 2006, 2012 et 2014.

Principaux résultats aux échelles

Par rapport à la consommation de produits, elle se situe dans une consommation occasionnelle et déclare ne pas consommer du cannabis « *Non, moi avec un verre de vin rouge et la fatigue je commence à... whou ! Je suis trop « peureuse des conséquences* ».

Elle se trouve davantage dans un profil de compensation que dans un profil fuite, ce qui signifie qu'elle recherche davantage des activités qui favorisaient le maintien d'une bonne image d'elle-même

100 F. FACY, M. RABAUD, M. LYS, M-N. RENE. Traits de personnalité et usages de psychotropes dans une population de jeunes adultes consultants. Utilisation du Mini-Mult. *Annales Médico-psychologiques*, 1999, 157, 1

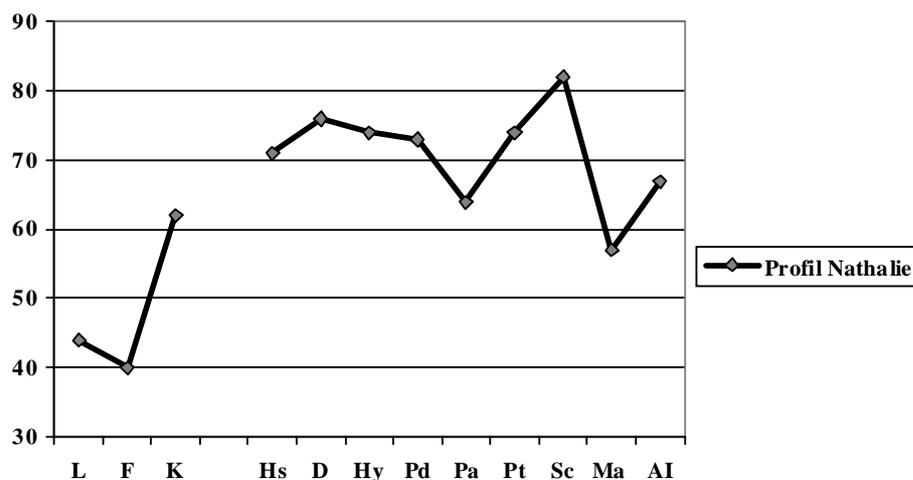
et la construction du soi. En matière de changement de comportement sur la route, elle se situe au stade de réflexion, c'est à dire qu'elle a conscience qu'un problème existe. Elle reconnaît que ce serait mieux pour elle de ne pas avoir ce problème de comportement de conduite mais pense que les conséquences graves ne sont pas encore survenues, qu'elles sont possibles pour plus tard : « *Oui, je suis un peu dépendante de mon téléphone, il faut que je me soigne ! Je me suis jamais dit en fait qu'il fallait que j'arrête (...). Là où je suis peut être moins prudente c'est du côté du portable... effectivement... j'avoue que ça m'arrive encore de le prendre... Ca c'est vraiment dangereux, mais...* »

Elle transgresse majoritairement les règles légales de vitesse. Concernant les motifs d'agression et par rapport à la moyenne du groupe, elle se situe dans l'agression verbale réactive. Elle a tendance à klaxonner un autre automobiliste pour montrer son mécontentement, par exemple lorsque que l'autre automobiliste grille un feu rouge ou un stop « *ce qui m'énerve c'est que les gens se sentent agressés tout de suite (...). C'est l'agressivité des gens mais moi je ne suis pas agressive avec eux, sauf si vraiment je suis très agressée, mais je n'ai jamais eu de gros conflits au volant* ».

Si elle respecte les règles de conduite c'est parce qu'elle a peur d'avoir un accident « *Au volant, je suis quelqu'un de très prudent car j'ai déjà eu des accidents de voiture (...). c'est plus par prudence que je respecte les choses que par respect des lois* ».

Personnalité

- Profil de Nathalie



Le profil de personnalité de Nathalie montre des élévations significatives à l'ensemble des échelles cliniques, excepté aux échelles 6 (*Paranoïa*) et 9 (*Manie*).

Plus précisément, le profil met évidence des scores très élevés aux échelles 8, *Schizophrénie* (T=82) et 2, *Dépression* (T=76) et des scores secondairement élevés aux échelles 3 *Hystérie*, 7 *Psychasthénie*, 4 *Déviations psychopathiques*, 1 *Hypocondrie* et AI *Indice d'Anxiété*.

Pessimisme, ruminations anxieuses, doute, auto-accusation, difficultés de concentration, plaintes somatiques, manque d'estime de soi, introversion ou comportements peu respectueux des lois peuvent s'exprimer dans ce type de profil.

Dit autrement, il semblerait que la personnalité de Nathalie soit dominée par des dimensions anxio-phobiques associées à des éléments plus dépressifs.

Dans le discours de Nathalie émergent quelques-uns de ces éléments. Elle se décrit globalement comme « *quelqu'un de tracassée* ».

Son rapport à la route révèle un caractère hautement anxigène « *je suis trop peureuse* » ; « *je pense très souvent aux accidents, j'ai peur de mourir au volant* », voire traumatique. La crainte de l'accident

et celle de la mort font apparaître des « angoisses » dont l'intensité trouve sa traduction dans une attaque de panique, survenue en 2006, obligeant Nathalie à arrêter son véhicule.

Ce vécu traumatique peut en grande partie s'expliquer par le fait que la conduite de Nathalie sur la route s'est soldée par plusieurs accidents (au moins deux qu'elle relate) entraînant des dommages matériels et corporels « *la voiture était morte et moi j'ai porté une minerve après, j'ai eu beaucoup de chance* » dit-elle.

Ces expériences ont conduit Nathalie à être plus vigilante plus « prudente » sur la route, « plus respectueuse ». Si elle explique avoir modifié sa manière de conduire c'est moins par esprit légaliste, « *je ne suis pas très à cheval sur la loi* », que par crainte d'y laisser la vie.

Sa crainte, sa vigilance ne suffisent pas à enrayer les conduites infractionnistes sur la route. Bien au contraire, ces aspects semblent en contradiction avec au moins deux attitudes. D'une part, à travers le maintien de comportements à risque potentiellement accidentogènes tels que l'utilisation du téléphone portable. D'autre part par son manque d'attention, sa difficulté à rester concentrée sur la route « *je suis distraite sur la route* », ce qui selon elle l'amène à commettre des infractions.

Pour conclure, Nathalie semble être aux prises avec des préoccupations internes qui entraînent une distractibilité plus ou moins importante sur la route.

L'intensité de son anxiété témoigne d'une détresse psychologique certaine. Nathalie, trouve dans le stage une manière de réguler ses tensions internes, son émotionnalité négative.

Mehmet, 42 ans, Ile de France (profil 3 : transgresseurs agressifs)

Présentation

Nous avons rencontré Mehmet à Livry-Gargan (93). Agé de 42 ans, marié avec enfants, il n'est titulaire d'aucun diplôme. Il travaille en tant que dépanneur et possède les permis B et C obtenus en 1989 à l'âge de 18 ans.

Au moment de l'étude, son solde de points est de 1 sur 12. Il ne déclare pas d'accidents matériels et/ou corporels dans le questionnaire. Son permis de conduire a été invalidé par perte de points à deux reprises et annulé une fois. Il a déjà eu affaire à la justice pour bagarres, vol, trafic de faux billets et cambriolage (multiples condamnations et incarcérations). Ses infractions récentes concernent le non respect d'un feu rouge, l'utilisation du téléphone au volant et le non respect de la priorité d'un piéton. Il a suivi trois stages en 2008, 2012 et 2014.

Principaux résultats aux échelles

Par rapport à la consommation de produits, les résultats ne montrent pas de consommation nocive d'alcool, Mehmet déclare ne pas consommer de cannabis.

Il se trouve davantage dans le profil compensation que dans le profil fuite et se situe en stade de pré-réflexion, ce qui signifie qu'il n'est pas conscient ou intéressé pour modifier son comportement dangereux ou problématique.

Mehmet transgresse les règles de conduite afin de maîtriser son environnement et de progresser dans la circulation. Il lui arrive de « coller le véhicule devant lui » car il estime que sa vitesse n'est pas suffisante et qu'il souhaite qu'il accélère même si il sait que s'il lui rentre dedans c'est lui qui serait en tort. S'il dépasse les limitations de vitesse, c'est souvent lorsqu'il accélère pour doubler un véhicule qui roule trop lentement « *Et donc la plupart des pertes de points c'est pour la vitesse* ». Il lui arrive de doubler par la droite car les deux autres voies avancent moins vite et qu'il faut absolument qu'il emprunte la prochaine sortie.

Mehmet klaxonne les autres automobilistes pour leur indiquer que leur comportement est dangereux. Il lui arrive d'invectiver un autre automobiliste car ce dernier l'a doublé pour être juste devant lui au feu rouge « *une fois, en 96, une bagarre alors que je travaillais pour Onyx... Une ruelle, un bar, un jeune con, je klaxonne... et je suis allé en maison d'arrêt et tout...* ».

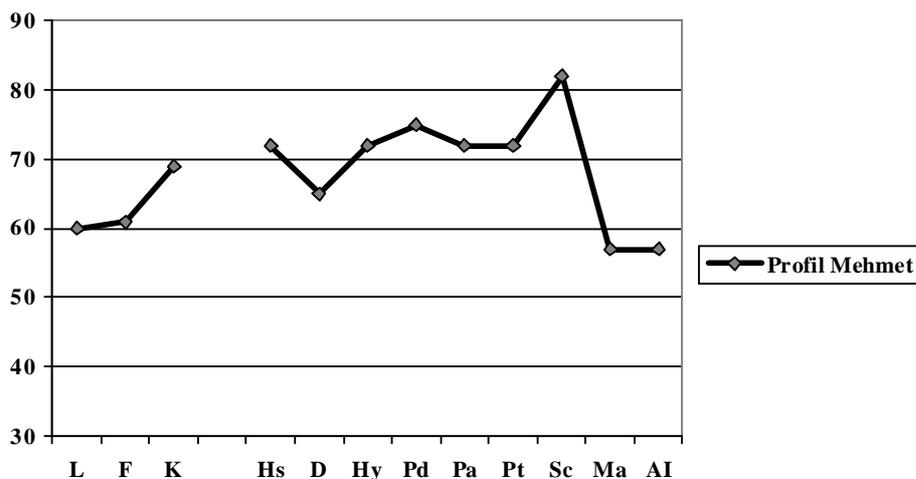
En général, il transgresse les règles de conduite car il trouve la signalisation incohérente : « *Mais c'est vrai que parfois, quand je connais le stop, et qu'il y a une bonne visibilité, je ne m'arrête pas, ou à*

certains endroits limités à 50, c'est pratiquement impossible de rouler à 50 ! Et je trouve que c'est de l'abus ».

S'il respecte les règles, c'est parce qu'il a peur d'avoir un accident, de perdre des points ou de payer une amende « *Mais sur la route, c'est comme dans le reste, tu fais des choses sans imaginer ce qui peut se passer de mauvais ; par exemple, celui qui va rouler vite, il va pas imaginer qu'il peut y avoir un enfant qui va traverser ».*

Personnalité

- Profil de Mehmet



Le profil de personnalité de Mehmet montre des élévations significatives à l'ensemble des échelles cliniques excepté à l'échelle 9 (*Manie*) et à l'indice AI (*Indice d'anxiété*).

Plus précisément, le profil met évidence des scores très élevés à l'échelle 8 (*Schizophrénie*) (T=82) puis à l'échelle 4 (*Déviation psychopathique*) (T=75).

Une élévation importante est concomitante aux échelles 1 *Hypocondrie*, 3 *Hystérie*, 6 *Paranoïa*, 7 *Psychasthénie*.

Les échelles de validité L et K présentent par ailleurs des scores significatifs.

L'ensemble de ces éléments témoigne d'une personnalité perturbée, dysfonctionnante.

En général, pour lui, l'autre importe peu. Lorsque les relations interpersonnelles existent, l'autre est souvent manipulé, utilisé à des fins personnelles. Le rapport à l'entourage est marqué par l'impulsivité, l'agressivité. Passages à l'acte et conduites antisociales peuvent s'exprimer dans ce profil. L'importance du déni renforce le caractère hermétique des relations interpersonnelles et l'incapacité à profiter de l'expérience passée en raison de la difficulté à se remettre en question.

Dans l'entretien, le caractère défensif de Mehmet s'illustre par sa superficialité. L'entretien est très court, les thématiques abordées manquent de profondeur.

Le caractère défensif de Mehmet apparaît à plusieurs reprises dans son discours lorsqu'il tient à faire valoir une image un peu trop positive de lui-même et à défendre une image un peu trop normative. L'insistance qu'il emploie à se montrer plus conformiste qu'il ne l'est en réalité interroge quant à la sincérité de ses propos : « je suis pas un violent » ; « je suis pas un marlou » ; « je suis pas un nerveux » ; « je suis comme Pierre, Paul, Jacques ».

Si Mehmet affirme n'avoir jamais eu d'accident, les infractions sont plurielles : « vitesse », « feux », « priorités », « stop ».

Minimisation et banalisation servent à justifier ses comportements sur la route : « un petit feu rouge par-ci, un petit stop par làdes conneries en fait » ; « le dernier, c'est parce que j'ai pas laissé passer un piéton » ; « j'essaye de frauder (sur la route) comme tout le monde ».

Mehmet ne semble pas remettre en doute sa manière de conduire : « j'ai rien à voir avec les défauts (de la route) » ; la commission d'infraction ou sa présence en stage, Mehmet se l'explique uniquement par l'activité professionnelle qu'il exerce « c'est mon boulot qui m'oblige à revenir (en stage) ».

Le stage n'est pas considéré comme un lieu privilégié de réflexion personnelle propice au changement mais utilisé de manière instrumentalisée dans le but unique de récupérer ses points : « c'est juste que je dois récupérer mes points comme dépanneur ». L'importance du déni constitue chez lui un frein au changement.

Regard du sociologue sur les transgresseurs agressifs

Dans *Le culte de la performance* (Calmann-Lévy, 1991), Alain Ehrenberg préfigurait la société dans laquelle se meuvent Nathalie et Mehmet. Le monde meilleur qui advenait alors, durant les années 1980, était celui de la communication, des « bonnes affaires » pour tous et, nécessairement pour le faire advenir, un vitalisme et une énergie individuelle démesurée (à l'exemple d'un jeune « battant » de chef d'entreprise de cette époque comme Bernard Tapie, ou de quelques slogans vantant les mérites du « *vivre fort ! vivre vite !* »). Ehrenberg montrait bien comment la montée de l'individualisme actif et consumériste se doublait d'une tension psychique (on parlerait désormais de *stress*) qui dirigeaient certains vers la mobilisation de divers psychotropes, de médicaments stimulants (le *Modafil* par exemple pour éviter aux hommes d'affaires de subir les décalages horaires - cité par Ehrenberg) ou d'un style de vie trépidant. Pour Nathalie, le « produit stimulant », c'est le téléphone portable, dont elle indique à sa manière être en incapacité de se passer. Son style de vie stupéfiant, c'est au volant qu'elle le trouve en partie, sur fond d'anxiété (ce qui est le revers connu de l'usage des produits psychotropes). Pour Mehmet, c'est le flux permanent de sa dépanneuse, au nom de sa petite entreprise qui ne doit pas connaître la crise (y compris en transgressant les règles pour cela), qui contient, et qui porte à la fois, ses tensions internes. L'accélération de la circulation des hommes, des marchandises, des services et des messages, emportent ceux-là dans des comportements routiers en tension qui signent une adhésion totale à l'économie-monde en ébullition. Nathalie, à sa manière, symbolise de plus la *Télédynamique*, ce couplage de l'*Audiovisuel* et de l'*Automobile* que Paul Virilio anticipait trente ans plus tôt (P. Virilio, *L'horizon négatif*, Paris, Galilée, 1984). Mehmet, lui, intègre la vitesse comme principe désormais ontologique (H. Rosa, *Accélération*, 2010, Paris, La découverte, 2010), au point de devenir « une bête d'agir » en mouvement perpétuel (P. Forget, G. Polycarpe, *L'homme machinal*, Paris, Syros Alternatives, 1990), capable de nier autrui pour mieux affirmer sa personnalité en phase avec l'époque (une *dromocratie*, un totalitarisme de la vitesse, encore selon P. Virilio, *L'art du moteur*, Galilée, 1993), mais incompatible avec le respect du Code de la route...

Robert, 65 ans, Versailles (profil 2 : transgresseurs impulsifs)

Présentation

Nous avons rencontré Robert à Versailles (78). Agé de 65 ans, marié avec enfants il est titulaire d'un diplôme de niveau supérieur. Chef d'entreprise, il possède les permis B et A obtenu en 1967 à l'âge de 18 ans.

Au moment de l'étude, son solde de points est de 6 sur 12. Il ne déclare ni accidents matériels ni accidents corporels. Son permis de conduire n'a jamais été annulé ou invalidé. Ses infractions récentes sont des excès de vitesse de moins de 20 km/h. Il a déjà suivi trois stages en 2011, 2012, et 2014.

Principaux résultats aux échelles

Par rapport à la consommation de produits, il n'a pas de consommation nocive d'alcool et déclare ne pas consommer de cannabis « *Je ne fume pas et je n'ai jamais été concerné par l'alcool au volant* ».

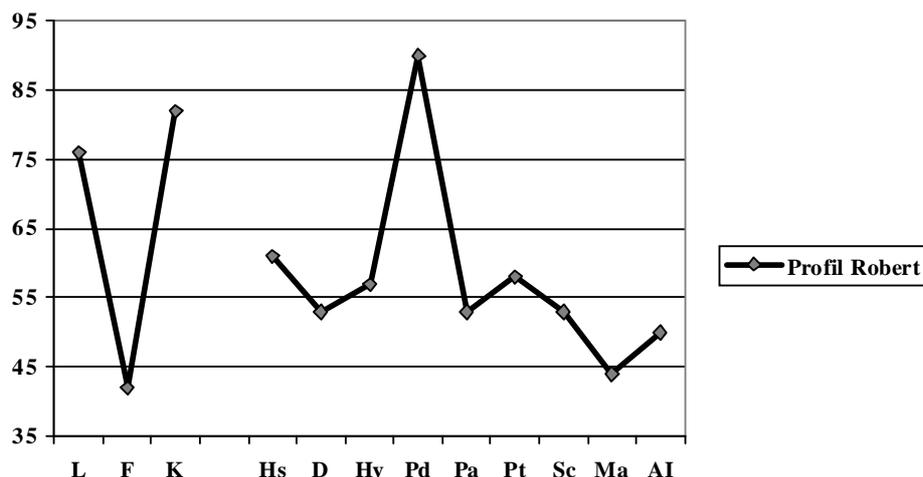
Il se trouve davantage dans la fuite que dans la compensation et se trouve en stade de pré-réflexion, c'est à dire qu'il est plutôt consonant et sans intention actuelle de modifier son comportement sur la route. La prise de risque est généralement engendrée par un manque de réflexion pour agir (impulsivité motrice) ou pour prendre une décision (impulsivité cognitive) préjudiciable à l'affrontement du danger. Il ne pense pas que son comportement soit un problème sur la route. Il n'est pas conscient ou ne tient pas compte des conséquences à long terme de ses comportements.

Robert a plutôt tendance à respecter le code de la route par obligation. Il fait tout pour ne pas perdre ses points et n'a pas du tout envie de payer une amende. Le respect des règles du code de la route est motivé par la prise en compte des besoins des autres « *Je les laisse passer. Encore plus aujourd'hui qu'hier, je dirais* » et par un souci écologique (consommation d'essence, préservation de notre environnement).

Robert souhaite préserver dans sa voiture un espace agréable et calme. Cependant, il lui arrive de klaxonner un autre automobiliste ou de faire des appels de phares afin de le prévenir d'un danger potentiel.

Personnalité

- Profil de Robert



Robert, fait partie des sujets pour qui la validité du protocole a été considérée comme douteuse.

En effet, l'importance du score à l'échelle L (>T75) ainsi que la configuration fermée des échelles de validité indique que Robert s'est montré peu sincère vis-à-vis du test.

Il a tenté de montrer une image positive voire idéale de lui, plus conforme à la « norme » qu'elle ne l'est en réalité.

Cependant il est intéressant de noter que malgré cette tentative, Robert obtient un score extrême à l'échelle 4 Psychopathie (>T90) témoignant d'une personnalité dominée par un caractère conflictuel, l'opposition, les conduites asociales, l'impulsivité, l'égoïsme, la difficulté à tenir compte des expériences passées.

Associée aux échelles de validité, ce profil illustre une personnalité défensive dans laquelle le déni constitue un processus déterminant dans le rapport aux autres et à soi.

Dans l'entretien, les traits de personnalité s'expriment à travers l'importance de son opposition, de sa colère face à un système mis en place par « quelques bureaucrates », qu'il juge incohérent, coercitif et injuste « il y a des choses qui me révoltent, entre autre tout cela...c'est de la bêtise humaine tout ceci » ; « ce que je vis c'est une injustice ! Je vis une injustice ».

La réglementation constitue selon lui un frein aux sentiments de « liberté » et de « plaisir » qu'il revendique : « avec toute cette réglementation je ne prends plus plaisir à conduire » ; « moi je veux rouler en toute liberté ».

Le plaisir individuel revendiqué joint à une haute confiance en ses capacités « avec mon expérience et mon style de conduite, j'estime que je ne suis pas un danger » rendent compte d'une personnalité centrée sur soi dont la manifestation se retrouve ailleurs dans le discours à travers l'utilisation répétée du pronom tonique « moi ».

Robert se définit comme « calme », « respectueux » de la loi. Il reconnaît avoir modifié son comportement grâce au stage, il avait tendance à accélérer au feu orange « je crois que les stages m'ont permis quand même de...de modifier quelque peu ma conduite »

La rigidité de ses positions s'exprime clairement dans ses propos : « Tous mes excès de vitesse sanctionnés sont issus (...) de situations où je ne peux pas faire autrement que d'être en situation de dépassement ».

Robert nourrit une colère certaine pour le système de permis à points actuel. La difficulté voire l'impossibilité de se remettre en question constitue un frein au changement. Les quelques changements mis en œuvre ne sont pas motivés par une démarche réflexive mais par la crainte de perdre des points sur son permis.

Gabriel, 23 ans, Nancy (profil 2 : transgresseurs impulsifs)

Présentation

Nous avons rencontré Gabriel à Nancy (54). Agé de 23 ans, célibataire, il a un niveau BEP/CAP. Il travaille en tant qu'électricien et possède le permis B obtenu en 2004 à l'âge de 18 ans.

Au moment de l'étude, son solde de points est de 2 sur 12. Il ne déclare pas d'accidents matériels ou corporels. Son permis de conduire n'a pas été annulé ou invalidé mais il a été suspendu deux fois pour alcoolémie. Il a eu déjà affaire à la justice pour une infraction hors circulation (bagarres). Ses infractions récentes concernent la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Il a déjà suivi quatre stages en 2010, 2012, 2013 et 2014. Le premier stage en 2010 a été réalisé en période probatoire pour cause d'usage de téléphone et non-port de ceinture ; le 2^{ème} stage pour récupérer 4 points (alors qu'il n'en avait plus qu'un), toujours en période probatoire, et le 3^{ème} stage l'année dernière est consécutif à l'alcoolémie (peine du tribunal sur injonction en octobre 2013). Il est en suspension de permis jusqu'au 13 décembre 2014 et a fait appel de la dernière décision judiciaire car il y avait « *deux, trois témoignages, deux trois choses dans le procès-verbal qui n'étaient pas faites en règle* ».

Principaux résultats aux échelles

Le score relevé au test AUDIT indique une consommation nocive d'alcool voire une dépendance. Il déclare également consommer du cannabis et présente une consommation problématique.

Il se trouve davantage dans la fuite que dans la compensation et se trouve au stade de l'action vis à vis du changement. Il a tendance à s'engager dans des prises de risques impulsives, incontrôlées et passives. Le profil fuite est, en effet, lié à une forme d'impulsivité cognitive et motrice « *L'alcoolémie, une fois, deux fois, bon... bah... voilà... c'est des erreurs de jeunesse on va dire* ».

Il a décidé qu'un changement s'impose dans sa vie par rapport au problème de conduite et de consommation d'alcool (réévaluation de soi). L'ambivalence est moins marquée: les avantages d'arrêter sont supérieurs aux avantages de poursuivre. Inversement, les inconvénients et risques de continuer sont supérieurs aux inconvénients et risques de poursuivre.

Bien que Gabriel respecte le code de la route par obligation (perte de points), « *le Code de la route, il est fait pour respecter les règles, moi, après, y'a des règles que je respecte pas, comme tout le monde* », on observe qu'il est davantage dans l'agression verbale réactive. Il lui arrive d'insulter un autre automobiliste car ce dernier ne respecte pas le code de la route (exemple : absence clignotant) voire de frapper un autre automobiliste car il lui a fait un geste obscène « *Je suis gentil, mais faut pas pousser le bouchon, (...) si on vient me faire une queue de poisson ou un geste obscène alors que j'ai*

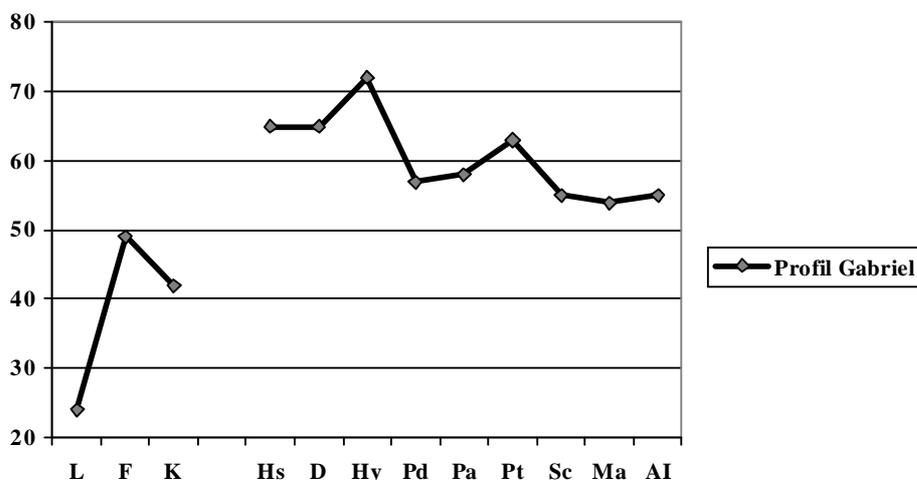
rien demandé à personne et que je suis un poil énervé ou que je suis un peu pressé, bah... il vaut mieux pas pour lui qu'il sorte de la voiture ! ».

S'il klaxonne c'est parce qu'il a besoin de faire comprendre à l'autre que son comportement ne lui convient pas ou qu'il souhaite prévenir les autres d'un danger.

Gabriel instrumentalise les règles de conduite. Il lui arrive de prendre le volant en ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie car il a confiance en ses capacités et en sa voiture et qu'il doit absolument rentrer chez lui « *Je me suis fait interpellé deux fois pour alcoolémie, mais je l'ai fait plus que deux fois, je suis d'accord, mais pas excessivement, je l'ai fait... aller.... quatre, cinq fois, et encore c'était pour deux ou trois kilomètres, c'était d'un point A à un point B* ».

Personnalité

- Profil de Gabriel



Le profil de Gabriel est marqué par la déflation des échelles de validité L et K avec un score exceptionnellement bas à l'échelle L. Un tel score indique chez le sujet une certaine rigidité, un manque de confiance en soi, et une certaine difficulté à accepter ses diverses fautes et faiblesses mineures de caractère.

Gabriel obtient des scores significativement très élevés à l'échelle 3 (Hystérie) suivis secondairement par des scores significatifs aux échelles 1 (Hypocondrie) et 2 (Dépression).

Ces éléments viennent traduire la prégnance de préoccupations corporelles, le manque de confiance en soi ainsi qu'une certaine immaturité dans les relations sociales et affectives.

A l'entretien, il apparaît que Gabriel utilise de façon régulière la banalisation, la minimisation ou la généralisation pour justifier ses infractions ou son rapport au code de la route « *je commets des petites erreurs* » ; « *y a des règles que je respecte pas comme tout le monde* » ; « *j'ai grillé un feu rouge (...), mais c'est comme tout le monde, comme la plupart des gens* » ; « *ça arrive à beaucoup de gens, je ne suis pas le seul, c'est pas comme si j'étais un élément unique, ça arrive à des gens, c'est humain* » ; « *les personnes qui respectent le code de la route à 100%(...) c'est très rare, je pense pas plus de 10% des personnes qui y arrivent. Et ceux qui ont tout leurs points c'est parce qu'ils ont eu de la chance de ne pas se faire arrêter ou de pas se faire réprimander...* »

L'âge sert parfois de justificatif supplémentaire « *quand on est jeune on a tous fait un peu des...* » ; « *on est jeune, on est con, on fait des conneries* ».

En se dégageant en partie de sa responsabilité vis-à-vis des infractions commises, Gabriel entretient une image positive de lui-même. La consommation de substances psychoactives pourrait servir un même dessein, maintenir une image suffisamment positive de lui-même. Nous pouvons nous demander si cette attitude ne masque pas une tentative de lutte contre l'émergence d'aspects plus anxieux, plus dépressifs de sa personnalité, comme en témoigne l'élévation de l'échelle 2 (Dépression).

Par ailleurs, sa difficulté à gérer ses émotions influence sa manière de conduire, son comportement sur la route, « *en étant énervé, pressé, je vais respecter moins les règles que en étant normal* » ; « *je vais peut-être pas respecter quelque chose et puis 5/10 minutes après mon cerveau, il ira mieux, donc je vais dire 'merde'* ».

Enfin, l'entretien montre chez Gabriel des traits de personnalité plus paranoïaques qui cependant n'apparaissent pas de manière significative dans les scores obtenus aux échelles cliniques du Mini-Mult.

Fatalisme et réactivité caractérisent son regard porté sur l'Etat et la société « *c'est quand même une part de récupération de points* » ; « *je parle surtout de la répression, des arrestations non justifiées, un peu abusives* » ; « *de toute façon on n'a pas le choix* » ; « *la société elle est comme elle est, on la subit c'est tout* ».

Pour terminer, il est nécessaire de tenir compte de l'âge de Gabriel.

Les actes irrespectueux parfois impulsifs doivent être interrogés aux regards de la problématique adolescente/jeune adulte en tant que réaménagement de l'identité. L'instabilité émotionnelle, l'anxiété, les préoccupations personnelles seraient prises en charge par le corps en trouvant traduction dans des actes parfois impulsifs.

Regard du sociologue sur les transgresseurs impulsifs :

Les transgresseurs impulsifs pourraient être qualifiés selon nous de « personnalités anomiques », au sens où ces sujets, bien que ne remettant pas en question l'existence d'une puissance coercitive et supérieure (L'Etat, la sécurité routière...), rencontrent des difficultés majeures à s'y soumettre. E. Durkheim (*Le suicide*, 1897, Paris, P.U.F., 1930) y verrait une incapacité d'intégration sociale, une difficulté individuelle à intégrer le collectif, au point de s'en mettre à l'écart (ici, de commettre des écarts de conduite automobile). Cette catégorie renvoie à la question du vivre ensemble, de ce qui fonde une société (y compris sur la route), à la coopération entre les individus (ou conducteurs), au nom d'un projet collectif. Or, ce qui caractérise notre société française depuis quelques années est bien l'absence d'utopie, de grands projets fédérateurs, d'une perspective enthousiasmante et désirable au point qu'elle emporterait l'adhésion au principe de collaboration qui passe par le respect des normes sur la route. Pour Marcel Gauchet, nous ne formerions déjà plus société (*La condition historique*, Paris, Stock, 2003) et Robert et Gabriel ne trouvent pas, au nom d'intérêts supérieurs et collectivement partagés, le besoin d'être disciplinés par « une force supérieure, autoritaire et aimable, c'est-à-dire digne d'être aimée ; cette force qui à la fois s'impose et attire et qui ne peut être que la société elle-même » (si l'on suit là encore E. Durkheim ou encore Raymond Aron dans *Les étapes de la pensée sociologique*, Gallimard, 1967). Robert et Gabriel, à 40 ans d'écart, signent, chacun à leur façon, la difficulté des individus à concéder aux impératifs du collectif, surtout s'ils ne se reconnaissent pas dans l'esprit qui anime ce collectif.

Kim, 30 ans, Livry Gargan (profil 1 : pseudo-légalistes)

Présentation

Nous avons rencontré Kim à Livry Gargan (93). Agé de 30 ans, vivant en concubinage, il est titulaire d'un niveau BEP/CAP. Il travaille en tant que chauffeur de taxi. Il possède les permis B et C obtenus en 2004 à l'âge de 21 ans.

Au moment de l'étude, son solde de points est de 6 sur 12. Il déclare un accident matériel mais pas d'accident corporel. Son permis de conduire n'a pas été ni annulé ni invalidé. Il commet principalement des excès de vitesse de moins de 20 km/h. Il a suivi trois stages en 2009, 2012 et 2014.

Principaux résultats aux échelles

Par rapport à la consommation de produits, le conducteur se déclare abstinent : « *Et moi, de toute façon je ne bois pas d'alcool* ».

Il se trouve davantage dans la compensation que dans la fuite par rapport au risque et en stade de réflexion quant à un éventuel changement de comportement : « *Moi, ce qui va me motiver à changer*

(sur la route), c'est le portefeuille ». Il est conscient que le problème existe et pense à changer mais n'a pas encore établi de plan d'action. Son comportement est motivé par la maîtrise de l'activité (de conduite en particulier).

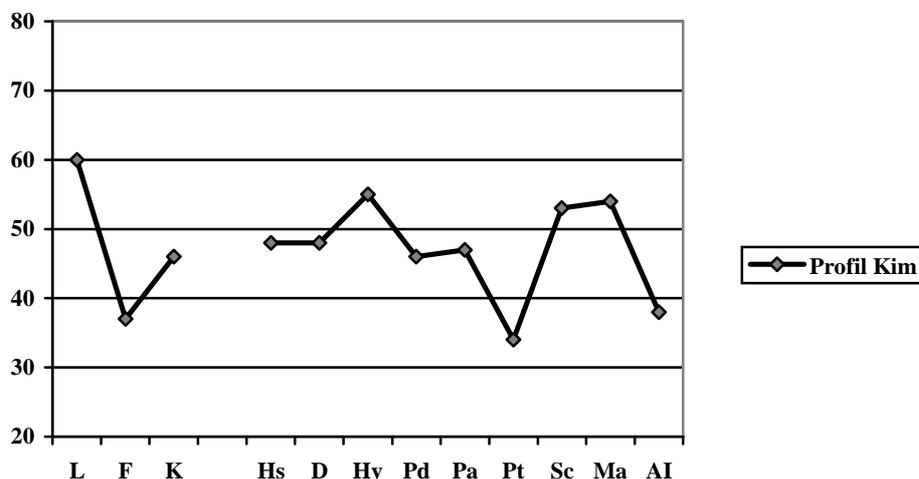
Il se situe dans la transgression des règles légales de vitesse, en particulier sur autoroute « *Alors, même quand j'ai quelqu'un, je conduis plus rapidement parce que je me dis que je suis en retard sur mon chiffre. J'enchaîne pour rattraper le retard* ». Il peut devenir impatient à cause d'un automobiliste qui roule lentement sur la voie de gauche et le doubler par la droite « *Dans Paris, il faut forcer un peu, vous ne pouvez pas rester comme ça... coincé sur un rond-point (...) Vous êtes obligé de vous imposer!* ». De ce fait, il lui arrive de klaxonner un automobiliste pour lui montrer son mécontentement. Par exemple, lorsqu'il souhaite indiquer à un autre automobiliste que son comportement est dangereux ou lorsque l'autre automobiliste ne démarre pas alors que le feu est passé au vert.

Kim respecte les règles de conduite pour deux motifs. Le premier comme un élément protecteur et altruiste. En effet, il respecte le code de la route car il pense que si tout le monde en faisait autant, il y aurait moins d'accidents et qu'elles sont indispensables pour rouler en toute sécurité. Ce motif de protection altruiste peut entraîner des agressions de type insultes lorsqu'il juge que l'autre automobiliste malmène injustement un piéton.

Le deuxième motif est qu'il respecte les règles par obligation. Il aime conduire et veut garder la possibilité de le faire. Il respecte également le code de la route car il doit tout faire pour éviter de perdre des points sur son permis : « *Moi, c'est mon outil de travail qui est en jeu* ». Le respect des règles est sous tendu par des préoccupations personnelles. Il présente des comportements agressifs dans le but de protéger les autres ou de leur donner des leçons, lui-même s'en tenant à un « code » de la conduite personnel et assez rigide.

Personnalité

- Profil de Kim



Le profil de Kim est marqué au niveau des échelles de validité par des scores T faibles à l'échelle F et modérés à l'échelle L qui indiqueraient une personnalité conformiste et moraliste.

La configuration d'allure fermée des échelles de validité indique la tendance à vouloir se montrer sous un jour favorable. Les scores aux échelles cliniques ont pu être minimisés par cet effet.

L'ensemble des scores aux échelles cliniques se situe dans la moyenne à l'exception de ceux de l'échelle 7 (psychasthénie) et de l'indice d'anxiété dont les scores sont inférieurs à T40.

Ceci indique une personnalité peu émotive avec un faible niveau de tension interne et peu conflictuel.

L'entretien apporte peu d'éléments permettant d'étayer les résultats issus du Mini-Mult.

Une certaine nonchalance se dégage de l'entretien de Kim comme en témoigne son ton blasé noté par le chercheur auquel s'ajoute la description qu'il donne de lui-même : « cool » ; « tranquille » ; « je n'ai pas de souci particulier dans la vie ».

Si Kim reconnaît sa responsabilité vis-à-vis des infractions commises il n'est pas prêt pour autant à questionner son comportement sur la route qu'il estime ne pas être « dangereux » : « *le fait de venir ici (en stage) ça changera rien (dans ma manière de conduire)* ».

Il concède être prêt à changer son comportement uniquement pour des raisons financières : « *je ne veux pas revenir car cela me fait perdre beaucoup d'argent* » ; « *le fait de payer un stage et de perdre deux jours, c'est une double peine* » ; « *moi ce qui va me motiver à changer sur la route c'est le portefeuille* ».

Toutefois il n'hésite pas à critiquer le comportement des autres conducteurs « *moi, le comportement des conducteurs, je le vois tous les jours, c'est bordélique, surtout à Paris ; les vélos sont très dangereux* ».

Le profil de personnalité de Kim est « normal », aucun trait de la personnalité particulier ne semble s'exprimer avec force. Néanmoins nous pourrions peut-être interpréter la nonchalance apparente de Kim comme le reflet du faible niveau de tension interne voire d'intérêt porté à sa vie intérieure. Or cet intérêt pour le soi et une relative tension interne sont nécessaires et utiles pour engager un changement de comportement.

Le regard du sociologue sur le profil des pseudo-légalistes

Le pseudo-légalisme de Kim est en réalité la manifestation d'un individualisme marqué. Norbert Elias, dans *La société des individus*, avait décrit l'évolution socio-historique de l'individualisme en Occident. Kim est l'incarnation de l'aboutissement de ce processus. Bien qu'affichant un certain respect pour les institutions, autrui et le Code de la route, il n'hésite pas à refuser d'avancer son véhicule à l'arrêt devant un feu tricolore doté d'un système automatisé de contrôle-sanction malgré l'insistance d'un véhicule d'urgence. On pense ici à l'expérience de Stanley Milgram. Ici, la désobéissance aux règles de la morale s'effectue au titre de l'impérieuse nécessité de ne pas risquer de perdre des points. Ce qui s'impose à Kim n'est pas l'injonction des services d'urgence allant prêter secours mais bien l'injonction sociale de conserver le précieux sésame de l'intégration sociale qu'est le permis de conduire. Dans l'absolu, il est prêt à tout pour cela ; ce qui en dit long sur la haute valeur accordée à la capacité de mobilité automobile dans notre société, fusse au détriment de la vie d'autrui attendant les secours. Dans le cas présent, c'est aussi l'emploi de l'intéressé (métier de taxi) qui est également en jeu ; l'emploi, cette autre condition d'existence sociale. Permis de conduire et travail, ensemble, constituent alors pour Kim des raisons bien supérieures à la morale qui voudraient que l'on fasse place à l'urgence au nom de l'altruisme. L'intégration sociale par le travail et la capacité de mouvement sont les critères de la normalité dans notre société (ne pas disposer d'un emploi ou ne pas posséder son permis est au contraire considéré comme un handicap, une déviance, un stigmaté). Le caractère de Kim veut qu'il choisisse la normalité reconnue pour mieux s'adapter au monde social, ainsi qu'au monde du travail qui est le sien, fait de risques permanents, de conflits et d'anormalité ambiante. Son désir est finalement de se fondre dans la masse en adoptant, paradoxalement, les codes de l'individualisme. Cette « normopathie » a été interrogée par Hannah Arendt dans : *Eichmann à Jérusalem, rapport sur la banalité du mal* (Gallimard, 1966), montrant le caractère extrêmement banal et « normal » du tortionnaire d'Auschwitz, petit travailleur attentionné à sa tâche, soucieux de bien faire, tout juste contrarié par des ordres contradictoires, mais qui ne s'oppose à rien tellement il est conformiste et autocentré. La « normopathie », pour Christophe Dejours qui reprend les analyses d'H. Arendt (dans : *Souffrance en France*, Seuil, 1998), est une stratégie de défense individuelle pour lutter contre les angoisses exogènes. Si l'on écoute Kim à propos de sa relation avec le chaos de la circulation automobile dans Paris, on ne peut que mieux faire l'hypothèse de sa stratégie de banalisation et d'indifférence à l'égard du monde.

Conclusions et recommandations

1. Synthèse

Le stage de sensibilisation à la sécurité routière qui constitue le volet psychoéducatif du permis à points vise de façon explicite la réduction de la récidive en matière d'infractions routières. De nombreuses études d'évaluation européennes, portant surtout sur les stages de réhabilitation des conducteurs infractionnistes pour alcoolémie, indiquent qu'ils peuvent réduire la récidive de 30% à 60% par rapport aux groupes contrôle qui n'ont pas participé à ces stages¹⁰¹. Les stages ne s'adressant qu'à un petit groupe spécifique de conducteurs à haut risque, leur impact sur la sécurité routière en général reste limité. La population des stagiaires qui fréquentent les stages commence à être mieux connue sous l'angle de la personnalité, de son rapport à la transgression, aux autres, à l'agression. La présente étude s'intéresse à une sous-catégorie de cette population, celle qui revient en stage régulièrement.

Le phénomène qui conduit certains participants à revenir régulièrement en stage, sous-tendu par celui de la réitération d'infractions routières peut être interprété sous différents angles, notamment celui des motifs, des traits de personnalité, de l'environnement social ou encore du système et des éventuelles modifications réglementaires de ce même système.

L'objectif de cette étude était de rendre compte de la complexité de ce phénomène, de mieux comprendre le rôle joué par ces différents facteurs individuels et sociaux, d'en décrire la population et de s'interroger sur d'éventuels profils de conducteurs transgresseurs.

Quelles sont les significations de ce retour en stage ? Est-il pathologique ? Peut-on en tirer des enseignements pour mieux traiter le phénomène ? En quoi est-il bénéfique ou pas pour les conducteurs ? Est-il signe d'échec du dispositif ou au contraire de succès ?

L'analyse des données socio-démographiques a permis de mieux caractériser cette population de conducteurs réitérants.

Le groupe est composé majoritairement d'une population masculine (95,5%) avec une moyenne d'âge de 37 ans.

Leur niveau d'étude se situe plutôt à un niveau supérieur (bac + 2 et plus pour 50% d'entre eux) et ils sont davantage célibataires ou mariés avec enfants.

La majorité d'entre eux sont artisans, commerçants et chefs d'entreprises (33,3%, n=15) ou employés (31,1%, n=14).

Près du tiers d'entre eux a suivi plus de trois stages, pour 57,8% d'entre eux dans les cinq dernières années (de 2009 à 2014).

La majorité possède exclusivement le permis B mais un tiers est titulaire également du permis moto et plus de 20% possèdent le permis poids lourd. Ils sont peu à être en permis probatoire.

25% ont eu un accident au cours des trois dernières années et le permis de conduire a été invalidé pour 17,7% d'entre eux et annulé pour 11,1%.

Près de la moitié a déjà eu affaire à la justice pour une infraction liée à la circulation dont la conduite sous alcool (délit), l'excès de vitesse supérieur à 40 km/h et la conduite sans permis.

15,6% d'entre eux ont également eu affaire à la justice pour une infraction hors circulation telle que bagarres, condamnation pour vol et/ou trafic de faux billets, dégradation de véhicule, et outrage aux forces de l'ordre.

Les infractions diminuent significativement en fréquence au fil des années et changent de nature (des délits vers les contraventions).

¹⁰¹ Michalke et al. (1987), Schützenhöfer et Krainz (1999) en Autriche, Jacobshagen (1997 et 1998) en Allemagne, Davies et al. (1999) en Grande Bretagne.

L'analyse statistique des échelles et des questionnaires a permis de caractériser l'échantillon de notre étude en fonction de variables dépendantes comme l'usage de produits psychoactifs, le profil de preneur de risque, la situation dans le processus de changement, la transgression des règles de conduite, les motifs de transgression :

Un tiers des stagiaires réitérants (37,6%) déclare une consommation nocive d'alcool et plus de 13,3% une consommation nocive de cannabis. Environ 7% d'entre eux semblent avoir développé une dépendance à l'un ou l'autre de ces produits.

Les stagiaires de notre échantillon se positionnent davantage dans le profil compensation que dans le profil fuite.

Par rapport aux stades de changement, les stagiaires réitérants se répartissent de façon équivalente dans les quatre stades de Prochaska (pré-réflexion ou intention, réflexion ou intention, action et maintien ou consolidation).

Ils se situent davantage dans la transgression des règles de vitesse en dépassant la limitation de vitesse sur autoroute.

Par rapport au groupe des conducteurs tout-venant (Berdoulat 2012), ils se situent davantage dans la transgression agressive ou l'hostilité dirigée vers un autre.

L'analyse en composante principale et la méthode de classification a permis de réaliser des analyses de profil et d'identifier les quatre classes suivantes : les pseudo-légalistes, les transgresseurs impulsifs, les transgresseurs agressifs et les transgresseurs ambivalents.

- **Les pseudo-légalistes** respectent les règles par obligation plutôt que par conviction. Lorsqu'ils les transgressent (infractions hors vitesse et conduite sous influence), c'est davantage pour des motifs de protection altruiste, pour avertir les autres usagers d'un danger ou leur donner une leçon. Leur agressivité est réactive, provoquée par le « mauvais » comportement des autres conducteurs. Ces personnes n'ont pas d'usage nocif de cannabis et ce sont ceux qui ont le moins de points sur leur permis.
- **Les transgresseurs impulsifs** se situent davantage dans un profil fuite que dans un profil compensation, c'est à dire qu'ils tentent de fuir la réalité par des conduites à risque afin de s'oublier, de fuir la conscience négative qu'ils ont d'eux-mêmes. Ils ont généralement pour les mêmes raisons une consommation nocive d'alcool et transgressent les règles de manière instrumentale, par recherche de sensations, notamment au niveau de la vitesse. Ce sont ceux qui ont suivi le plus de stages (jusqu'à 6, en moyenne 4 ou 5) et qui n'envisagent pas la règle comme élément protecteur ou altruiste.
- **Les transgresseurs agressifs** se caractérisent par la propension à transgresser les règles de vitesse et par la recherche de confrontation avec une hostilité dirigée vers un autre usager de la route et des comportements destinés à maintenir leur propre progression dans la circulation. L'agression, comme la transgression, vise à la fois la recherche de sensations et la maîtrise de l'autre en s'imposant à lui. Ces personnes se situent en stade de pré-réflexion à savoir qu'elles sont satisfaites de ce qu'elles vivent, peu prêtes à se remettre en cause ou à s'inscrire dans un processus de changement.
- **Les transgresseurs ambivalents** sont les plus jeunes du groupe (entre 20 et 25 ans), C'est l'engagement dans un processus de changement qui est le plus significatif en ce qui les concerne. Il s'agit de personnes qui se situent à des stades avancés dans le processus de changement vis à vis des comportements routiers, qui indiquent une intention de modifier certains comportements ou qui ont mis en œuvre des actions de changement. Ces conducteurs prennent des risques pour maintenir une image positive d'eux-mêmes par compensation afin de restaurer ou maintenir une bonne estime d'eux-mêmes et vis à vis des personnes qui les entourent.

L'analyse des résultats au test de personnalité permet de répondre à des questions concernant d'éventuelles pathologies ou traits de personnalité récurrents. C'est le Minimult, version courte du MMPI qui a été utilisé dans le cadre de cette étude.

Le profil moyen des stagiaires réitérants est considéré comme subnormal, ce qui indique que les stagiaires réitérants ont en moyenne un profil de personnalité non psychiatrique, se rapprochant du profil moyen rencontré au sein de la population générale.

Une analyse plus approfondie permet cependant de mettre en évidence quelques caractéristiques propres à notre échantillon d'étude. Ainsi on note un désir fort au sein de cette population de paraître socialement conforme d'où des manques de sincérité à certaines réponses pour plusieurs d'entre eux. En moyenne, la personnalité des stagiaires réitérants est spécifiquement marquée par l'opposition, la non-conformité aux règles sociales et à l'autorité ou encore l'égoïsme. Ce genre de personnalité rencontre des difficultés à profiter de l'expérience acquise.

Quatre sous-groupes correspondant à quatre profils distincts ont été dégagés. Plus fins, ils rendent compte, en terme de personnalité, de l'hétérogénéité de la population qui réitère les stages :

- **Le sous-groupe I constitue le profil qui se rapproche le plus du profil moyen.** Ce profil, défini comme subnormal, subit néanmoins l'influence de trois sujets dont les profils ont une validité douteuse. Il s'agit d'une population « asymptotique », sans trouble avéré de la personnalité.
- **Dans le sous-groupe II**, les sujets ont une personnalité caractérisée par la sensibilité c'est-à-dire une grande méfiance vis-à-vis de l'entourage. Ces personnalités sont peu sensibles au doute et éprouvent toutes les difficultés à se remettre en question. Pour ces personnes, l'entourage constitue généralement la cause de leurs difficultés.

Le sentiment d'être malmené, d'être injustement traité peut conduire ces personnes à devenir agressives, revendicatives et à enfreindre certaines règles sociales.

- **Les sujets qui appartiennent au sous-groupe III** sont en opposition quasi-totale avec le profil des personnes appartenant au sous-groupe I. On relève la présence de signes plus symptomatiques de l'ordre de la dépression (2) et d'allure psychotique, à savoir : désengagement social, isolement social, un trait fréquemment retrouvé chez des individus ayant des conduites toxicomaniaques et délinquantes.
- **Les stagiaires appartenant au sous-groupe IV** se caractérisent par une personnalité dominée par le non-conformisme, les conduites transgressives et d'opposition, le conflit et l'incapacité à tenir compte de l'expérience acquise.

Ces éléments pourraient refléter le caractère défensif, asocial, égocentrique voire narcissique d'un certain nombre de conducteurs inscrits dans la répétition de certaines conduites, dont le stage de sensibilisation, qui ne bénéficient pas de l'expérience passée.

L'approche sociologique réalisée à partir des entretiens a permis de dégager des grandes tendances mettant l'accent sur les notions de « personnalité » en relation avec « la perception et la prise de risque », de « rapport aux règles et à la transgression », de « dépendances », ou encore de « changement ».

En ce qui concerne le rapport aux règles, chacun considère ses infractions comme minimales et dénuées de risques. La tendance générale est de minimiser la nature et les risques liés à ces infractions. Les plus anciens des conducteurs revendiquent des habitudes prises lorsque les normes communes de la conduite routière étaient différentes. Les aménagements et la signalisation des vitesses limitées sont fortement critiqués et l'intérêt de certaines règles est nié. Une majorité d'entre ces conducteurs développe un discours très contradictoire à propos de leurs infractions en relation avec leur approbation déclarée du Code de la route et de la répression jugée nécessaire. La contradiction rejoint l'opprobre portée sur les autres conducteurs. Mais le risque peut être aussi, d'abord, celui d'un manque-à-gagner financier, loin devant les préoccupations liées à l'insécurité. Il est également assumé au nom du plaisir. Les conducteurs déconnectent clairement leurs infractions de la prise de risque et

minimisent la gravité - voire la réalité même - de leurs infractions, au moyen de formulations langagières mobilisant largement, entre autres, des euphémismes.

Enfin, le risque c'est ... les autres : les jeunes, les femmes, les piétons, les vélos, les poids-lourds, les « vrais conducteurs dangereux » ... qui font peur.

C'est un point assez commun aux personnes rencontrées : ils aiment – ou ont beaucoup aimé – conduire. Dans plusieurs cas, cela relève d'une véritable passion, associée au goût pour la vitesse, au point de posséder des véhicules à cet effet et de se rendre régulièrement « sur circuit ».

Le discours dominant des interviewés (quasi exclusivement masculins), fondé sur leur observation dans les rets de la circulation, décrit la gent féminine comme étant de plus en plus transgressive - voire agressive – au volant mais relève aussi souvent la qualité des femmes dans leur manière de conduire.

D'une manière générale, les personnes se décrivent comme étant plutôt sereines et équilibrées dans leur vie personnelle, pourtant, à la relecture des entretiens, beaucoup de contradictions subsistent qui trahissent la réalité de la sagesse orientale affichée. L'agressivité décelée chez une partie des conducteurs ayant participé à l'étude, est dirigée contre divers « ennemis » extérieurs : les autorités, mais aussi les autres usagers de la route.

Les policiers et gendarmes font l'objet de discours déplacés, tellement les conducteurs les considèrent comme les agents zélés d'un Etat rançonneur. Nombre de nos conducteurs sont ambivalents entre, d'une part, une attitude revendiquée comme respectueuse vis-à-vis d'autrui et, d'autre part, la possibilité d'un passage à l'agression réelle. L'agressivité se manifeste dans les termes employés, la tentation du duel exprime l'animosité envers autrui et l'on passe quelquefois de l'agressivité flottante à l'agression formelle.

Le *principe de plaisir*, pour quelques-uns des conducteurs rencontrés, passe par le désir de voiture et de vitesse. Une grande partie d'entre eux impute à leur activité professionnelle les motivations des infractions commises. La *personnalité professionnelle*, forgée par le métier pratiqué, entre effectivement pour beaucoup dans la propension plus ou moins forte à transgresser le Code. Au cœur de ce conflit, sur la route, se développe alors ce que l'on pourrait qualifier de sentiment d'oppression – voire de persécution -, une tendance paranoïaque.

Le public rencontré, majoritairement, indique être attentif à sa santé et à son hygiène de vie. Cela se traduit par une activité physique, souvent rapportée, qu'il s'agisse de sport en tant que tel ou bien d'activité corporelle liée à une profession ou à un certain style de vie. Tout en déclarant prendre soin de son corps et protéger sa santé, une partie non négligeable de notre public décrit des styles de vie qui relèvent plutôt de l'excès.

La propension aux abus pour la santé se précise autour de la consommation d'alcool lors de moments festifs. Les deux habitudes marquées, plus que des « dépendances » au sens strict, concernent surtout : la vitesse et le téléphone portable. Mais il est aussi des situations sanitaires qui évoluent et des conduites addictives qui régressent (usage de drogues, jeu, usage de tabac).

Beaucoup de conducteurs font part d'accidents dans leur environnement proche ou encore d'expériences de « presque-accident », même si ces événements sont parfois anciens. On rencontre également des accidents bien réels dont on peut présumer qu'ils seraient évitables à des vitesses moindres. L'accident peut être source de changement ou ne pas effrayer du tout.

Deux lectures de la réitération des stages sont possibles : la première consisterait à penser qu'on a à faire à des conducteurs consommateurs de stages, qui, du fait de leur personnalité, n'en tirent aucun enseignement quant à leur manière de conduire. Pour ceux-là, les techniques mises en œuvre par les animateurs et les institutions qui les soutiennent seraient inopérantes.

Une seconde lecture peut être privilégiée, la réitération étant vue plutôt comme un facteur facilitateur du changement (même s'il tarde à émerger), qu'un indicateur d'échec des méthodes et du système institutionnel en place. Pour ces automobilistes difficiles à mobiliser autour de l'auto-évaluation de soi durant les stages (condition d'un changement d'attitude), la répétition des stages est sans doute utile et nécessaire. Nombre d'entre les interviewés, malgré leurs bravades, admettent en effet avoir évolué sur tel ou tel aspect de leur conduite, reconnaissent avoir tiré des enseignements des stages passés. Les plus réactifs contre les forces de l'ordre ou la Sécurité routière, concèdent avoir changé sur un ou des aspects de leur conduite, à force de stages.

Allant dans le sens d'une orientation vers le changement promue au sein des stages, beaucoup déclarent être en capacité de changer radicalement une habitude dans leur vie ; l'arrêt du tabac (ou même de l'usage du cannabis) étant l'exemple le plus fréquemment donné.

D'autres trouvent une motivation supplémentaire au changement par la contrainte que le stage représente. Au total, un tiers environ de nos interviewés ont prévu – ou présupposent – de refaire un stage. Dans la moitié des cas, la nouvelle possibilité légale de réitérer un stage au bout d'un an, au lieu de deux précédemment, n'est pas entrée en ligne de compte dans les choix des conducteurs. Il ne semble pas qu'il y ait chez ces conducteurs de calcul *a priori* d'un renouvellement de crédits de points grâce à cette nouvelle mesure. Il convient de ne pas négliger un aspect singulier de notre objet : le fait que plusieurs des conducteurs nous ont indiqués qu'ils avaient « endossés » des pertes de points de membres de leur famille.

Le paradoxe est marqué entre la nécessité reconnue, par tous, du respect du Code de la route et le sentiment de s'être fait « piégé », abusé, lors des contrôles et/ou des verbalisations. Enfin les solutions proposées pour réduire l'insécurité routière ne partent pas de soi mais reposent principalement sur les nouvelles technologies (régulation automatique de la vitesse par des routes intelligentes, par exemple), ou bien encore sur la formation des conducteurs.

Le regard croisé à partir des deux disciplines, psychologie et sociologie, a permis d'illustrer la typologie par des vignettes socio-cliniques montrant à la fois des similitudes dans les parcours et des singularités.

Nathalie, Mehmet, Gabriel, Robert et Kim illustrent à travers leur parcours de conducteurs des profils de participants rencontrés au sein des stages dans toute leur vérité et leur humanité.

2. Proposition critique (sociologie)

Emile Durkheim a montré en quoi l'adhésion aux normes en vigueur dans une société relève de la transmission, par l'éducation, d'une histoire et de valeurs communément admises qui préexistent à l'individu (qui « s'impose à lui », écrit Durkheim, 1898). Mais il est aussi, selon lui, besoin d'institutions qui portent (voire qui font respecter) ces valeurs lorsqu'elles ne sont pas intériorisées par tel ou tel membre de la communauté. La répression (étatique) peut alors s'imposer comme mode d'intégration à une société donnée pour éviter son délitement.

Pour ce qui nous concerne ici, c'est l'obligation de suivre un stage qui s'impose lorsque l'adhésion spontanée au Code de la route fait défaut. Sans même qu'il s'agisse nécessairement d'une injonction judiciaire à participer à un stage, ce dernier est rendu obligatoire en tant qu'il garantit et permet de conserver une intégration sociale au titre de la possession du permis de conduire devenu indispensable dans notre société, notamment au nom de l'insertion professionnelle et économique. Le bon état du corps social, passe alors par cette modalité du contrôle social des conducteurs, pour permettre la reproduction de modèles de comportements conformes aux valeurs et aux normes dominantes, en particuliers celles qui garantissent aux usagers de la chaussée une sécurité et une intégrité corporelle bien légitimes (Castel, 2003).

Pourtant, si l'on suit Marcel Gauchet et quelques autres philosophes contemporains, notre société française serait en grande difficulté pour maintenir un modèle de reproduction d'idéaux majoritairement partagés, au point même que nous ne formerions déjà plus réellement une société (Gauchet, 2003).

Dans ce contexte, les comportements déviants, que la sociologie de Chicago a longuement décrits en observant les dérèglements sociaux et culturels de l'Amérique en construction (H.S. Becker, 1985 ; Chapoulie, 2001), ne peuvent que se développer, sur la route comme ailleurs. Le cas « Hamed » parmi nos interviewés est un exemple démonstratif de cet écart à la norme et est inquiétant dans la mesure où il ne s'agit pas tant, dans son comportement, de proposer une nouvelle norme, viable, dont la société pourrait s'emparer pour mieux se transformer (la déviance serait alors, comme dans les travaux de J. Ellul, une singularité stimulante ; Ellul, 2013), que d'exacerber un individualisme forcené qui nie autrui jusqu'à, éventuellement, le détruire (on se situerait là dans une perspective de 'revendication anomique' telle que Jean Duvignaud l'a échafaudée, mais dans sa figure la plus morbide ; Duvignaud,

1970). *La société des individus* (Elias, 1991), soutenue par le néolibéralisme économique dont l'essence même est la concurrence (Boltanski, Chiapello, 1999) et l'accélération du temps (Rosa, 2010 ; Marx, 1968¹⁰²), vient se substituer aux formes collaboratives traditionnelles qui fondaient les collectifs. La conductrice Nathalie cristallise l'adhésion à ce modèle de développement, incluant une fuite en avant, périlleuse sur la route, fondée sur la participation active à l'évolution singulière de notre société (avec l'utilisation constante du téléphone portable à son volant).

Le collectif des usagers de la route est traversé par une « libéralisation » naturelle (et sociale) des pratiques individuelles - et individualistes, dans le même temps que les conducteurs sont soumis – nécessairement au titre de la sécurité routière – à un contrôle social (et étatique) renforcé. C'est un paradoxe de l'époque dont quelques-uns des interviewés ont du mal à s'accommoder ; pour preuve leur réitération de stage.

Au regard des indicateurs sociaux préoccupants sur l'état de notre société, nous ne pouvons que présager une amplification des différentes formes de tensions entre individus et société, entre certains conducteurs et les autorités en charge de leur 'intégration routière', entre des personnes de plus en plus fragilisées dans leur vie psychique, professionnelle et matérielle, et un Etat amené, par nécessité, à surveiller et punir plus encore.

L'absence d'un projet sociétal ou de perspectives collectives plus séduisantes que 'la croissance' (ou de gagner la coupe Davis ou un championnat de football...), qui permettraient de retisser du lien autour d'un sentiment d'appartenance commune garantissant une cohabitation tranquille et respectueuse d'autrui sur la route, laisse le champ libre à l'exacerbation des tensions interindividuelles et à la montée de l'intolérance, jusque sur les trottoirs et la chaussée. Pour Eugène Enriquez, la société moderne est malade du fait même de ses progrès, voire de son triomphe. Il observe une 'pathologie sociale contemporaine', dépassant le malaise supportable consubstantiel à la vie en commun et que Freud avait mis en évidence (Freud, 1930), pour se manifester dans des formes de revendication identitaire, soit autocentrées et régressives pouvant conduire à la violence, soit groupales et communautaires : « *Quand une société n'est pas capable de proposer des idéaux, il ne peut plus y avoir de processus d'idéalisation chez l'individu, sauf l'idéalisation de la haine, l'idéalisation d'une conduite qui n'a d'autre sens que de s'exprimer en tant que pure négativité sans but* », prévient-il à juste titre (Enriquez, Haroche, 2002). Une véritable *sécurité* routière apparaît alors comme indissociable d'une solide intégration sociale de tous sur un socle anthropologique à réinventer.

¹⁰² Dans *Fondements critiques de l'économie politique* (publié par les éditions Anthropos en 1968). K. Marx voyait dans l'anéantissement de l'espace et du temps par les moyens de communication, un siècle avant P. Virilio, un des objectifs fondamentaux du capitalisme. Quoiqu'on pense des théories marxistes, on ne peut que lui donner raison de cette prophétie si l'on pense aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Microsoft, Apple, et autres Google...), et à leurs effets sur les comportements routiers (avec l'utilisation massive et instituée du téléphone et autres écrans en conduisant).

3. Perspectives d'applications

3.1 Appréhender le phénomène de réitération au plan quantitatif

Recommandations :

1. Faire suivre cette étude qualitative d'une étude quantitative telle qu'elle était prévue initialement avec l'interrogation du FNPC, afin de confirmer ou d'infirmer certains résultats de cette étude exploratoire en :

- dénombrant le nombre de conducteurs concernés chaque année par la réitération de stages
- distinguant le nombre de conducteurs en fonction de la date des stages, du capital points, des infractions à l'origine de la perte de points, de la décision judiciaire associée, de l'historique du permis (année d'obtention, mentions, perte de validité...);
- distinguant les stagiaires « volontaires » des stagiaires « obligatoires ».

2. Identifier les conducteurs ayant suivi deux stages sur une durée de trois ou cinq ans afin de leur proposer une prise en charge adaptée et spécifique.

3. Poursuivre les études concernant les participants au stage : évaluer le dispositif au plan national et proposer des études longitudinales et prospectives sur ces populations qui viennent en stage.

3.2 Améliorer la prise en charge des conducteurs réitérants

Les stages de sensibilisation qui réunissent actuellement tous les types de conducteurs infractionnistes ont été conçus initialement dans une perspective dynamique et d'évolution.

Une première évolution importante a vu le jour en 2006 suite à des études exploratoires et une expérimentation qui a abouti à l'évolution des modules du stage centrés sur l'usage de la vitesse et des produits psychoactifs¹⁰³. Ce stage sera à partir du premier janvier 2018 le seul programme validé sur le territoire national. Le mode d'intervention consiste à impulser un processus de changement d'attitudes selon une démarche explicitement fondée sur des théories choisies dans la mouvance de la psychologie de la santé, de la didactique comme le modèle transthéorique de Prochaska et Di Clemente ou encore le modèle hiérarchique du conducteur. Ce programme vise le conducteur comme sujet autonome et social, il s'ancre sur le cheminement suivant : l'implication de soi et l'ouverture aux autres, le repérage, l'identification et l'évaluation par l'individu de son comportement d'usage, l'analyse de ses négociations avec le contexte social et normatif, de ses ressources personnelles et adaptatives, de son rapport au savoir scientifique et enfin de sa motivation à changer et mettre en œuvre des actions de changement.

En ce qui concerne les stagiaires, le programme de stage tel qu'il est désormais conçu produit du changement, renforce certaines compétences, notamment en matière d'autonomie, il peut même dans certaines conditions faire évoluer des personnes entre le début du stage et la fin du stage comme l'a montrée l'étude FSR¹⁰⁴.

Les conducteurs réitérants semblent avoir besoin de davantage de temps, de « piqûres » de rappel plus nombreuses et de prises en charges différentes. Il semble également que certains profils, plus réticents aient besoin d'une prise en charge de moyen ou de long terme, comme c'est déjà le cas dans certains pays voisins.

Certains auteurs comme E. Berdoulat (2012) suggèrent d'inclure des techniques de relaxation au sein des interventions basées sur des techniques cognitivo-comportementales, ou de travailler explicitement

¹⁰³ Squadra consultants, Optimisation des stages de sensibilisation aux causes et aux conséquences des accidents de la route, novembre 2003; CHARROL, D. Recherche exploratoire sur les conducteurs infractionnistes sans permis et sans assurance, 2003; WEBER L. Recherche exploratoire sur les jeunes conducteurs et produits psychoactifs, novembre 2003.

¹⁰⁴ Les évolutions entre le début du stage et la fin du stage concernent l'autonomie du stagiaire qui est renforcée et certains groupes de conducteurs progressent dans leur processus de changement en termes d'attitude et d'intention.

sur les conséquences des comportements agressifs ou de la colère en tant que risque psycho-social, de santé ou de bien-être. La prise en charge du trouble de la colère pourrait également être envisagée en axant la prise en charge sur des modalités individuelles plutôt que groupales. Concernant les pistes à explorer, il pourrait s'agir « d'apprentissage de nouvelles techniques (pour les conducteurs), de temps de restructuration cognitive, d'entraînement aux stratégies de coping¹⁰⁵ » etc.

Recommandations :

- 4. Continuer à faire évoluer les programmes en les spécifiant en fonction des populations afin de cibler les conducteurs à haut risque ou réticents.**
- 5. Passer de la réponse « stage unique » à des réponses spécialisées en fonction de la thématique (produits, vitesse) mais aussi en fonction du public.**
- 6. Axer la prise en charge des conducteurs réitérants vers des modalités individuelles de type entretien plutôt que groupales : méthode biographique par entretiens individuels, récits de vie, méthodes de relaxation, etc.¹⁰⁶**

3.3 Proposer des améliorations réglementaires afin de construire un modèle de DI (Driver Improvement)¹⁰⁷ adapté au contexte français et à l'évolution du système

Recommandations :

7. Faire évoluer la réglementation afin de constituer un modèle de DI adapté au contexte français qui propose une réponse graduée et de plus en plus ciblée en fonction du parcours de l'utilisateur responsable d'infractions :

- un premier stage généraliste tous publics (le stage de sensibilisation dans son programme actuel)
- des stages spécifiques en fonction de thématiques (vitesse, produits, jeunes conducteurs)
- des interventions de type approche psychologique en petits groupes pour les stagiaires adressés par la Justice
- des séries d'entretiens individuels pour des conducteurs réitérants (basés sur l'approche biographique, le récit de vie, etc.)

Ceci ayant pour objectif de proposer des réponses à court, moyen ou long terme éducatives ou plus psychologiques afin d'en améliorer l'efficacité.

8. Revenir sur la possibilité de faire un stage tous les ans, mesure qui n'aide pas les contrevenants à engager un changement compte tenu de l'ambiguïté du message qui autorise une réitération plus fréquente d'infractions routières.

9. Construire et expérimenter au plus vite une intervention de type entretien basée sur le récit de vie, le parcours de vie, la prise en charge du trouble de la colère, de l'agressivité au volant pour les participants ayant déjà suivi deux stages dans les cinq dernières années comme le prévoit l'arrêté du 26 juin 2012.

¹⁰⁵ Coping = faire face, il s'agit d'une référence à des techniques permettant de faire face à un agent stressant.

¹⁰⁶ Chatenet, Weber 2004; Berdoulat, 2012.

¹⁰⁷ DI: Driver Improvement, système d'amélioration du conducteur.

Annexes

1/ Références bibliographiques

Etudes françaises

- BILLARD A., BENAROSCH J., GRILLON F. Stages de sensibilisation à la sécurité routière proposés dans le cadre de la procédure pénale lors d'une conduite en état d'alcoolémie. Prévention routière formation (PRF). 1995.
- BILLARD A., GALLOIS P. Stages de sensibilisation à la sécurité routière proposés en alternative à la sanction ou en reconstitution partielle du capital de points initial du permis de conduire. Effets des stages sur les 18/25 ans. PRF. 2000.
- BILLARD A. Les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route pour une reconstitution partielle du capital de points du permis de conduire. Du 1^{er} Janvier au 30 Juin 2000. PRF. 2002.
- CHATENET F., GRILLON F. Le suivi des stages de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs infractionnistes. Rapport sur convention n°96 70 013. INRETS. 1998.
- CHATENET L., WEBER L., GRILLON F. Les jeunes, l'alcool et la conduite automobile : les techniques d'entretien comme outils de prévention. INRETS. 1998.
- DELHOMME P. Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route. INRETS. 2003.
- DELHOMME P. Infléchir les comportements à risque des automobilistes en matière de vitesse dans les stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route via une intervention basée sur l'engagement. INRETS. 2005.
- Rapport au parlement sur l'évaluation des stages de formation et de sensibilisation institués par l'article L. 223-6 du code de la route. Novembre 2002.
- Enquête permis à points auprès de personnes ayant suivi un stage en janvier/février 2011 ou en janvier/février 2012. PRF, sous la direction d'Annick Billard.
- WEBER L., MAUGENDRE M., MARTINEAU H., MORANGE A., PETER L., BILLARD A. Approche pluridisciplinaire autour de la notion d'autoévaluation dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière. FSR, INSERR. 2012.

Thèses

- BERDOULAT E. Conduite automobile agressive et transgressive : motivation, colère et parcours de vie. Université Toulouse 2 Le Mirail. 2012.
- NALLET N. Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route : qui sont les stagiaires permis à points ? 2009.
- CARROLL C. Validation partielle d'une version abrégée du MMPI-2, le Mini-Clinique avec une population normale. Mémoire présenté pour l'obtention du grade de Maître en psychologie. Université de Laval, Canada. 2001.

Ouvrages, chapitres et articles

- BECK F., TOVAR M.-L., SPILKA S., GUIGNARD R., RICHARD J.-B., Les niveaux d'usage des drogues en France en 2010, exploitation des données du Baromètre santé 2010. OFDT. Tendances, 16, 6 p. 2011.
- BISSON T. Le MMPI: pratique et évolutions d'un test de personnalité. Presses universitaires de Grenoble. 1997.
- BONNET, A., PEDINIELLI, J. L., ROMAIN, F. & ROUAN, G. Bien-être subjectif et régulation émotionnelle dans les conduites à risque. Cas de la plongée sous-marine. L'Encéphale, 11 296, 488-497. 2003.
- CASTRO D. Pratique de l'examen psychologique en clinique adulte. Dunod. 2006.
- DORMOY O., FACY F., VILAMOT B. Toxicomanes incarcérés : approche psychométrique. Revue Européenne de Psychologie Appliquée, 41, 2, 85-91. 1991.
- FACY F., RABAUD M., LYS M., RENE M-N. Traits de personnalité et usages de psychotropes dans une population de jeunes adultes consultants. Utilisation du Mini-Mult. Annales Médico-psychologiques, 157, 1. 1999.
- HATHAWAY S.R., MCKINLEY J.C. Manual for Minnesota Multiphasic Personality Inventory. The Psychological Corporation, New-York. 1943.

- JOSNIN R. Une approche statistique de la récidive des personnes condamnées. Infostat Justice. 2014.
- KINCANNON J.C. Prediction of the standard MMPI scales scores from 71 items : the Mini-Mult. J. Consult. Clin. Psychol., 1992, 17, 159-166. 1968.
- LAFOLLIE, D., LE SCANFF, C., FONTAYNE, P. Adaptation française de "l'Inventaire de risque et d'activation" IRA. Canadian Journal of Behavioural Science/Revue canadienne des sciences du comportement, Vol. 402, 113-119. 2008.
- LE NEZET O. Cannabis. Drogues et addictions, données essentielles. OFDT. pp 214-225. 2013.
- NALLET BUISSON N., MAKHLOUF D. Les psychologues au service de la sécurité routière. Le Journal des psychologues, 6, 279, 62-67. 2010.
- OBRADOVIC I. Usage problématique de cannabis. Revue de la littérature. OFDT. 2013.
- PERSE J., LEBEAUX M.O. Manuel du Mini-Mult. Editions du Centre de Psychologie Appliquée. 1977.
- VERNET A. Comportements, personnalité, conduite des véhicules automobiles. Recherche, transports, sécurité, 72, 56-69. 2001.

Rapports européens

- EU-Project-Andrea - Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Austrian road safety board KfV. Vienna. 2002.
- SUPREME. Summary and publication of best practices in road safety in the member states - Thematic report: rehabilitation and diagnostics. Austrian road safety board KfV. Vienna. June 2007.
- BESTPOINT. Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems - Deliverable 1: european demerit point systems: overview of their main features and expert opinions. Austrian road safety board KfV. Vienna. October 2011.
- BESTPOINT. Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems – Deliverable 2: Identification of the essential features for an effective demerit point systems. Austrian road safety board KfV. Vienna. May 2012.
- DRUID - Final Report: Work performed, main results and recommendations. October 2012.

Etudes internationales

Articles et chapitres d'ouvrages

- BANDURA A, ADAMS NE, BEYER J. Cognitive processes mediating behavioral change. Journal of Personality and Social Psychology. 35:125-139. 1977.
- BECK, K. H., WANG, M. Q., & MITCHELL, M. M. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: what do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety? Journal of Safety Research, 372, 159-165. 2006.
- BRITT, T. W., & GARRITY, M. J. Attributions and personality as predictors of the road rage response. British Journal of Social Psychology, 451, 127-147. 2006.
- CAHN, R. Thérapie des actes, actes de thérapie. Adolescence, 52, 237-252. 1987.
- DAHLEN, E. R., MARTIN, R. C., RAGAN, K., & KUHLMAN, M. M. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. Accident Analysis & Prevention, 372, 341-348. 2005.
- DEERY, H. A. & FILDES, B. N. Young novice driver subtypes: relationship 1 to high-risk behaviour, traffic accident record, and simulator driving performance. Human Factors, 41, 5-17. 1999.
- DEFFENBACHER, J.L., LYNCH, R. S., FILETTI, L. B., DAHLEN, E. R., & OETTING, E. R. Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. Behaviour Research and Therapy, 413, 333-349. 2003.
- DONOVAN, D. M., UMLAUF, R. L. & SALZBERG, P. M. Derivation of personality subtypes among high-risk drivers. Alcohol, Drugs, and Driving: Abstracts and Reviews, 4, 233-244. 1988.
- FURNHAM A, & SAIPE J. Personality correlates of convicted drivers. Pers. Individ. Diff., 14:329-336. 1993.
- JONAH, BA. Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. Accident Analyse Prevention, 29:651-665. 1997.
- JELALIAN, E., ALDAY, S., SPIRITO, A., RASILE, D. & NOBILE, C. Adolescent motor vehicle crashes : the relationship between behavioral factors and self-reported injury. Journal of Adolescent Health, 27, 84-93. 2000.

- LAJUNEN, T., & PARKER, D. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accid. Anal. Prev.* 332:243-55. 2001.
- LEGLEYE S., KARILA L., BECK F., REYNAUD M. Validation of the CAST, a general population cannabis abuse screening test. *Journal of Substance Use*, 12, 233-42. 2007.
- LEJOYEUX M., ADÈS J., TASSAIN V., & SOLOMON J. Phenomenology and psychopathology of uncontrolled buying. *Am. J. Psychiatry*, 155, 1524–1529. 1996.
- MARCELLI, D. & BRACONNIER, A. *Adolescence et psychopathologie*. Masson. 1995.
- MCCONNAUGHY, E.N., PROCHASKA, J.O., & VELICER, W.F. Stages of change in psychotherapy: Measurement and sample profiles. *Psychotherapy: Theory, Research and Practice*, 20, 368-375. 1983.
- ROSENBLOOM, T. Risk evaluation and risky behavior of high and low sensation seekers. *Soc. Behav. Pers*, 31, 375–386. 2003.
- TAYLOR, R. L. & HAMILTON, J. C. Preliminary evidence for the role of self-regulatory 3 processes in sensation seeking. *Anxiety, Stress, and Coping*, 104, 351-375. 1997.
- ULLEBERG, P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F*, 4, 279-297. 2002.
- ZUCKERMAN, M. *Behavioural expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge and New York: Cambridge University Press. 1994.
- WILSON, R. J. Subtypes of DWIs and high risk drivers: implications for differential intervention. *Alcohol, Drugs, and Driving: Abstracts and Reviews*, 7, 1-12. 1991.

Sociologie

- ARENDET H. *Eichmann à Jérusalem. Rapport sur la banalité du mal*. Paris. Gallimard. 1966.
- ARON R. *Les étapes de la pensée sociologique*. Paris. Gallimard. 1967.
- BECKER H. S. *Outsiders*. 1963. Paris. Métailié. 1985.
- BOLTANSKI L. CHIAPPELLO E. *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris. Gallimard. 1999.
- CASTEL R. *L'insécurité sociale*. Paris. Seuil. 2003.
- CANETTI E. *Masse et puissance*. 1960. Paris. Gallimard. 1966.
- CHAPOULIE J.-M. *La tradition sociologique de Chicago. 1892-1961*. Paris. Seuil. 2001
- DEJOURS C. *Souffrance en France*. Paris. Seuil. 1998.
- DURKHEIM E. *Le suicide*. 1897. Paris. P.U.F. 1930.
- DURKHEIM E. *Les règles de la méthode sociologique*. (1898. Paris. P.U.F.. 1987.
- DUVIGNAUD J. *Hérésie et subversion. Essai sur l'anomie*. Paris. La Découverte. 1986.
- ELIAS N. *La société des individus*. Paris. Fayard. 1991.
- ENRIQUEZ E., HAROCHE C. *La face obscure des démocraties modernes*. Ramonville Saint-Agne. Eres. 2002.
- ERHENBREG A. *Le culte de la performance*. Paris. Calmann-Lévy. 1991.
- FREUD S. *Malaise dans la civilisation*. 1929. Paris. P.U.F. 1971.
- FORGET P., POLYCARPE G. *L'homme machinal*. Paris. Syros Alternatives. 1990.
- GAUCHET M. *La condition historique*. Paris. Stock. 2003.
- LE BRETON D. *Signes d'identité*. Paris. Métailié. 2002.
- LE BRETON D. *La peau et la trace*. Paris. Métailié. 2003.
- SELYE H. *Le stress de la vie*. Paris. Gallimard. 1962.
- VIRILIO P. *L'horizon négatif*. Paris. Galilée. 1984.
- VIRILIO P. *L'art du moteur*. Paris. Galilée. 1993.

2/ Guide d'entretien

GUIDE D'ENTRETIEN

(Elaboré par l'équipe groupe de recherche)

- **Remerciements, garantie renouvelée de confidentialité (enregistrements restant en ma possession), présentation personnelle et présentation succincte des raisons de l'étude.**

- **Caractéristiques du participant :**

→ Mémo disponible par intervenante psychologue présente, doublé de ma demande : prénom, âge, profession, situation de famille, nombre d'années de permis, type de permis et de véhicules...

→ Historique des stages suivis (nombre, années, lieux, motifs...)

→ Raisons du présent stage...

- **Rapport général à la loi, aux règles et normes, aux institutions... :**

→ *A part ces soucis d'infractions routières, êtes-vous quelqu'un de plutôt légaliste, respectueux des lois, des règles de conduite en général... ?*

→ *Et le Code de la route... vous en pensez quoi ?*

→ *Et vos infractions..., c'est dû à quoi ? (contraintes professionnelles ou autres ; motivations personnelles ; quelles raisons pour quelles infractions... ?)*

• *Si motifs spécifiquement professionnels : développement : pressions, peur, habitude de travail... ?*

• *Si infractions répétées à la vitesse : développement : quel rapport à la vitesse ? Vous aimez la vitesse ? C'est une habitude ? Il en a toujours été ainsi chez vous ?...*

• *Si usage fréquent du téléphone portable ou autre écran : développement sur liens aux nouvelles technologies : Vous ne pouvez pas vous empêcher de répondre ou d'appeler ? Vous pensez quoi du risque d'inattention ? ...*

• *Si autres motifs (alcool, stupés, autres) : répétition, habitude... ?*

- **Histoire de vie et conduite automobile :**

→ *Pensez-vous que des événements particuliers dans votre vie ont influencé votre manière de conduire (positivement ou négativement) ?*

→ *Vous aimez bien conduire ? (si plutôt oui : cela représente quoi pour vous ?)*

→ *Croyez-vous que vos infractions soient liées avec ce que vous vivez intérieurement (votre état d'esprit, vos tensions internes ou générées par « l'extérieur »...) ?*

→ *Dans votre vie de conducteur, y-a-t'il eu des moments marquants (accidents, frayeurs, « presque-accidents », rapport à la force publique, passage devant un tribunal...) ?*

- **Identité et intégration sociales :**

→ *Et sinon..., en dehors de ces questions routières..., ça va comment dans votre vie – approche mesurée selon interviewé) ?*

→ *Dans le travail (ou la quête de travail), en famille, avec les amis, votre entourage, ça se passe bien ou il y a des tensions qui se retrouvent dans votre manière de conduire ?*

→ *D'une manière générale, vous êtes plutôt quelqu'un de « zen », nerveux, tracassé... ; et cela se retrouve-t-il dans votre manière de conduire ?*

→ *Et avec les autres conducteurs... ?*

→ *La conduite, c'est plutôt un truc d'homme, un marqueur de virilité (développement selon la personne) ?*

- **Hygiène de vie, santé, sport, consommations de produits... :**

→ *Avez-vous eu des retraits de points ou suspensions de permis pour des questions d'alcool ou cannabis au volant ?*

→ *Plus largement (et tout à fait entre nous), êtes-vous un consommateur assidu de produits (alcool, cigarettes, stupéfiants, jeux, télé...) ?*

→ *Et à part cela (ou malgré cela), vous êtes plutôt quelqu'un de sportif, qui fait attention à lui, à son corps et sa santé ?*

→ *Prendre du plaisir dans la vie, ce serait quoi ou comment pour vous ? (possibilité de donner la réponse spontanément en trois termes ; si difficultés l'énoncer autrement).*

- **La réitération de stages et le changement :**

→ *Revenons sur les stages pour finir... : vous vous retrouvez de nouveau en stage : à votre avis pourquoi ?*

→ *Cela coûte de l'argent, du temps... ; c'est un problème, non ?*

→ *A venir, comme cela, plusieurs fois, vous y trouvez quoi finalement (à part les points) ?*

→ *Et après celui-ci... vous pensez que les animateurs vont vous revoir ? (si oui : pourquoi ? si non : qu'allez vous faire pour éviter de revenir ?)*

→ *Le changement intervenu dans la loi pour pouvoir refaire un stage tous les ans et non tous les deux ans, qu'en pensez-vous pour ce qui vous concerne ?*

→ *Vous pensez que ce dernier stage peut changer quelque chose ? Vous est-il arrivé dans votre vie d'avoir changé radicalement d'habitude ou d'attitude dans un domaine particulier ?*

Conclusion :

→ *Vous voulez ajouter quelque chose à propos de tout cela ?*

→ *Et vous, avez-vous une question à me poser ?*

→ *Remerciements.*

3/ Protocole questionnaires



Chercheurs en sciences humaines pour le compte de l'INSERR, Institut National de Sécurité Routière et de recherches, nous effectuons actuellement une étude sur les stages de sensibilisation à la sécurité routière. Pour ce faire nous avons besoin de votre participation.

Nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire qui suit. Sachez qu'il n'y a ni bonnes ni mauvaises réponses et que seul votre avis nous intéresse. Vos réponses n'influenceront en rien la récupération de vos points. Nous vous garantissons l'anonymat et la confidentialité de vos réponses qui ne feront l'objet que d'un traitement statistique. C'est pourquoi nous espérons que vous y répondrez en toute sincérité.

Merci de votre participation.

Situation actuelle

Etes-vous ? : un homme une femme

Quel est votre âge ? / __ // __ / ans

Quel est votre niveau d'étude ?

- | | | | |
|----------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| Sans diplôme | <input type="checkbox"/> | Brevet des collèges | <input type="checkbox"/> |
| Niveau BEP/CAP | <input type="checkbox"/> | Niveau bac | <input type="checkbox"/> |
| Niveau bac+2 | <input type="checkbox"/> | Niveau >bac+2 | <input type="checkbox"/> |
| — | | | — |

Quelle est votre situation au regard de l'emploi ?

Employé/Actif Non actif

Si actif, précisez votre emploi actuel :

Quelle est votre situation familiale ?

- | | | | |
|--------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|
| Célibataire | <input type="checkbox"/> | Marié(e) sans enfants | <input type="checkbox"/> |
| Concubinage | <input type="checkbox"/> | Marié(e) avec enfants | <input type="checkbox"/> |
| Pacs(é) | <input type="checkbox"/> | Seul(e) sans enfant | <input type="checkbox"/> |
| Marié(e) _ | <input type="checkbox"/> | Seul(e) avec enfants | <input type="checkbox"/> |
| Séparé(e) | <input type="checkbox"/> | en couple sans enfants | <input type="checkbox"/> |
| Divorcé(e) _ | <input type="checkbox"/> | en couple avec enfants | <input type="checkbox"/> |
| Veuf (ve) _ | <input type="checkbox"/> | | |

Où résidez-vous ?

- | | | | |
|---------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| Rural/village | <input type="checkbox"/> | Banlieue/périurbain | <input type="checkbox"/> |
| Petite ville | <input type="checkbox"/> | Ville/grande ville | <input type="checkbox"/> |

Partie descriptive : conducteur, véhicule, conduite

Permis de conduire

En quelle année avez-vous obtenu le permis de conduire ? /__//__//__//__/

À quel âge avez-vous obtenu le permis de conduire ? /__//__/ ans

De quelle(s) catégorie(s) de permis de conduire êtes-vous titulaire ?

Permis deux roues (A, A1, A2) ou A // A1, A2 (motos légères) _

Permis véhicule léger (B) _

Permis PL/ transports de marchandises (BE, C, C1, C1E) _

Permis transport de personnes (D, DE, D1, D1E) _

Etes-vous actuellement en période probatoire ?

Oui Non _

Avant ce stage, combien de points aviez-vous sur votre permis ?

/__/ sur 6 ou /__/ sur 12

Antécédents (d'accidents, d'infractions)

En tant que conducteur d'une voiture et au cours des 3 dernières années, **combien d'accidents avez-vous eu dans lesquels une personne au moins, vous y compris, a été blessée et a dû recevoir des soins médicaux ?** /__//__/

Au cours des 3 dernières années, combien d'accidents avec dommages matériel uniquement, avez-vous eu en tant que conducteur d'une voiture? /__//__/

Combien de fois votre permis a-t-il été annulé ou invalidé ?

invalidé par perte totale de points /__/ annulé par la justice/__/

Avez-vous déjà eu affaire à la Justice pour une infraction liée à la circulation ?

Oui Non

Si oui laquelle

Avez-vous déjà été affaire à la Justice pour une ou des infraction(s) hors circulation ?

Oui Non

Si oui la(les)quelle(s)

Avez-vous déjà été verbalisé pour alcoolémie au volant ?

Oui Non

Si oui, combien de fois /_//_/

Quelles sont les infractions les plus récentes ayant entraînés des retraits de points ?

.....
.....
.....

Combien de stages de sensibilisation à la sécurité routière avez-vous suivi ? (stage permettant de récupérer des points et stage donné par autorité judiciaire)

/_//_/ en quelle(s) année(s) ?

Précisez le type d'infractions lié à ce ou ces stage(s) :

.....
.....
.....
.....
.....

Echelle de transgression des règles de conduite

Depuis une année, à quelle fréquence avez-vous eu ces comportements sur la route?

Si vous n'adoptez jamais le comportement en question cochez le chiffre 1 (Jamais), si au contraire il s'agit d'un comportement fréquent chez vous cochez le chiffre 6 (Presque Toujours). Les autres possibilités permettent de nuancer vos réponses (2=Rarement, 3=Parfois, 4=Assez Souvent, 5=Fréquemment).

| Depuis une année, à quelle fréquence avez-vous eu ces comportements sur la route? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Dépasser la limitation de vitesse sur autoroute. | <input type="checkbox"/> |
| 2. Dépasser la limitation de vitesse dans un quartier résidentiel. | <input type="checkbox"/> |
| 3. Faire la course aux feux tricolores avec l'intention de battre l'automobiliste à côté de vous. | <input type="checkbox"/> |
| 4. Coller la voiture de devant pour inciter son conducteur à accélérer ou à se pousser sur le côté. | <input type="checkbox"/> |
| 5. Franchir une intersection alors que le feu vient de passer au rouge. | <input type="checkbox"/> |
| 6. Rester sur une voie, alors que vous savez qu'elle va être fermée, pour vous rabattre au dernier moment sur l'autre voie en forçant le passage. | <input type="checkbox"/> |

| autant que moi | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 22. Je voudrais être aussi heureux que les autres paraissent l'être | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Je crois qu'un grand nombre de personnes exagèrent leurs misères simplement pour obtenir la sympathie et l'aide d'autrui | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. Je me mets quelque fois en colère | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25. Je manque certainement de confiance en moi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vrai | Faux |
| 26. Je n'ai jamais remarqué que mes muscles tressaillaient ou tremblaient d'une manière gênante et anormale | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. La plupart du temps, j'ai le sentiment d'avoir fait quelque chose de mal ou de travers | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. Je me sens presque toujours heureux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29. Il y a des gens qui se montrent tellement autoritaires que j'éprouve le besoin de faire le contraire de ce qu'ils disent, même si je suis sûr qu'ils ont raison | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30. Je crois qu'il se complotte quelque chose contre moi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31. Presque tout le monde emploierait des moyens peu élégants pour obtenir un gain ou un avantage plutôt que de le perdre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32. J'ai des troubles d'estomac ou d'intestin très fréquents | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33. Souvent, je ne comprends pas pourquoi j'ai été bourru et grincheux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34. Mes pensées vont parfois plus vite que je ne peux les exprimer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35. Je suis persuadé(e) que j'ai, chez moi, une vie de famille aussi agréable que la plupart des gens que je connais | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36. Par moments, je me sens inutile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37. Au cours de ces dernières années, ma santé a été généralement bonne | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38. Il y a eu des périodes pendant lesquelles j'ai agi sans savoir plus tard ce que j'avais fait au juste | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39. Je pense que j'ai été souvent puni sans raison | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40. Je ne me suis jamais mieux porté que maintenant | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41. Je ne suis pas gêné par ce que les autres pensent de moi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42. Ma mémoire est bonne | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43. Il m'est difficile d'entamer une conversation quand je rencontre de nouvelles personnes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44. Souvent je ressens un état de faiblesse générale | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 45. J'ai très peu de maux de tête | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 46. Je n'ai aucune difficulté à garder mon équilibre en marchant | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 47. Je n'aime pas tous ceux que je connais | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 48. Il y a des gens qui essaient de profiter de mes idées et de mes pensées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 49. Je souhaiterais ne pas être timide | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 50. J'ai la conviction que mes péchés sont impardonnables | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 51. Je me surprends souvent en train de me faire du souci | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 52. Mes parents ont souvent critiqué mes fréquentations | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 53. Il m'arrive de cancaner un peu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54. Par moments, j'ai l'impression que mon esprit fonctionne mieux que d'habitude | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vrai | Faux |
| 55. Je n'ai presque jamais ressenti de palpitations et je suis rarement hors d'haleine | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 56. Je me mets facilement en colère et l'oublie aussitôt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 57. J'ai des périodes d'agitation telles que je suis incapable de rester longtemps assis(e) sur une chaise | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 58. Mes parents et ma famille me trouvent plus de défauts que je n'en ai | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 59. Personne ne se soucie de ce qui peut bien vous arriver | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 60. Je ne blâme pas une personne qui profite de quelqu'un qui se laisse faire | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 61. Par moments, je suis rempli(e) d'énergie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 62. Ma vue ne baisse pas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 63. Je ressens rarement des bourdonnements ou des tintements d'oreilles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 64. A une ou plusieurs époques de ma vie, j'ai senti que quelqu'un essayait de m'hypnotiser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 65. Par moments, je me sens plein d'entrain, sans raison spéciale | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66. Même quand je suis avec du monde, je me sens seul la plupart du temps | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67. Je crois que presque tout le monde dirait un mensonge pour sortir d'un mauvais pas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68. Je suis plus sensible que la plupart des gens | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69. Par moments, mon esprit paraît travailler plus lentement que d'habitude | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70. Les gens me déçoivent souvent | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71. J'ai abusé(e) de boissons alcoolisées | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Inventaire de risque et d'activation (IRA)

Consigne : Ci-après une liste de 12 affirmations. Lisez chacune d'elles attentivement, puis cochez (dans les cases de droite) le degré pour lequel l'affirmation vous correspond le mieux. Il est important que vous répondiez à tous les items.

Si l'affirmation n'est pas vraie pour vous, cochez 1 ou 2, si elle est moyennement vraie pour vous, cochez 3, si elle est complètement vraie pour vous, cochez 4 ou 5.

| Pas vrai du tout | | Moyennement vrai | | Complètement vrai |
|------------------|---|------------------|---|-------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Je pense moins à moi-même et à mes problèmes quand je suis à une fête. | <input type="checkbox"/> |
| 2. Consommer de la drogue ou de l'alcool est un moyen de ne plus penser à moi-même pour un moment. | <input type="checkbox"/> |
| 3. Je me sens mieux dans ma peau après avoir participé à une activité vivifiante. | <input type="checkbox"/> |
| 4. J'ai tendance à aller plus souvent à des fêtes lorsque je suis « sous pression ». | <input type="checkbox"/> |
| 5. J'ai plus conscience de moi-même lorsque je pratique des activités à sensations. | <input type="checkbox"/> |
| 6. J'ai plus conscience de mon corps lorsque je pratique des activités à sensations. | <input type="checkbox"/> |
| 7. Les activités à sensations me donnent un sentiment d'accomplissement. | <input type="checkbox"/> |
| 8. Quand je veux me détendre, j'aime bien boire quelques verres et augmenter le volume de ma chaîne hi fi. | <input type="checkbox"/> |
| 9. Quand je fais quelque chose d'excitant ou à sensations, je me concentre sur l'activité et les sensations fortes que j'en retire. | <input type="checkbox"/> |
| 10. Habituellement lorsque je pratique des activités à sensations, j'en apprécie les souvenirs longtemps après. | <input type="checkbox"/> |
| 11. J'aime les gens très fêtards. | <input type="checkbox"/> |
| 12. Quand je prends des risques, je me laisse aller plus que d'habitude. | <input type="checkbox"/> |

Consommation d'alcool (AUDIT)

Le questionnaire AUDIT analyse votre consommation d'alcool sur les 12 derniers mois. Vous devez tenir compte de cette unité de temps dans vos réponses, et non seulement des dernières semaines.

[Un verre standard = 10 grammes d'alcool pur]

Quelle est la fréquence de votre consommation d'alcool ?

- Jamais
- 1 fois par mois ou moins
- 2 à 4 fois par mois
- 2 à 3 fois par semaine
- Au moins 4 fois par semaine

Combien de verres contenant de l'alcool consommez-vous un jour typique où vous buvez ?

- 1 ou 2
- 3 ou 4
- 5 ou 6
- 7 ou 8
- 10 ou plus

Avec quelle fréquence buvez-vous six verres ou davantage lors d'une occasion particulière ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Au cours de l'année écoulée, combien de fois avez-vous constaté que vous n'étiez plus capable de vous arrêter de boire une fois que vous aviez commencé ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Au cours de l'année écoulée, combien de fois votre consommation d'alcool vous a-t-elle empêché de faire ce qui était normalement attendu de vous ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois

- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Au cours de l'année écoulée, combien de fois avez-vous eu besoin d'un premier verre pour pouvoir démarrer après avoir beaucoup bu la veille ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Au cours de l'année écoulée, combien de fois avez-vous eu un sentiment de culpabilité ou des remords après avoir bu ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Au cours de l'année écoulée, combien de fois avez-vous été incapable de vous rappeler ce qui s'était passé la soirée précédente parce que vous aviez bu ?

- Jamais
- Moins d'une fois par mois
- Une fois par mois
- Une fois par semaine
- Tous les jours ou presque

Avez-vous été blessé ou quelqu'un d'autre a-t-il été blessé parce que vous aviez bu ?

- Non
- Oui, mais pas au cours de l'année écoulée
- Oui, au cours de l'année

Un parent, un ami, un médecin ou un autre soignant s'est-il inquiété de votre consommation d'alcool ou a-t-il suggéré que vous la réduisiez ?

- Non
- Oui, mais pas au cours de l'année écoulée
- Oui, au cours de l'année

Consommation de cannabis

| Au cours des 12 derniers mois : | Oui | Non |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. Avez-vous déjà fumé du cannabis avant midi ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Avez-vous déjà fumé du cannabis lorsque vous étiez seul(e) ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Avez-vous déjà eu des problèmes de mémoire quand vous fumez du cannabis ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Des amis ou des membres de votre famille vous ont-ils déjà dit que vous devriez réduire votre consommation de cannabis ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Avez-vous déjà essayé de réduire votre consommation de cannabis sans y arriver ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Avez-vous déjà eu des problèmes à cause de votre consommation de cannabis (dispute, bagarre, accident, mauvais résultat à l'école...) ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Indiquez dans quelle mesure chacune des phrases suivantes décrit bien votre situation. Cochez la case correspondante à votre choix. Une et une seule réponse par question. Le problème étant ici le **non respect répété des règles de circulation.**

| | Pas tout d'accord | du Pas d'accord | Ni d'accord ni pas d'accord | D'accord | Tout à fait d'accord |
|--|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. En ce qui me concerne, je n'ai pas de problème qui a besoin d'être changé | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. Je pense que je pourrais être prêt(e) pour certaines améliorations | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. Je fais quelque chose sur les problèmes qui me perturbent | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. Cela pourrait en valoir la peine de travailler sur mon problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Je ne suis pas le problème. Cela n'a pas beaucoup de sens pour moi d'envisager un changement. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. Cela m'inquiète que je puisse retomber sur un problème que j'ai déjà changé, donc je suis à la recherche d'aide | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. Finalement, je travaille sur mon problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Je pense que je pourrais vouloir changer quelque chose sur moi-même | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. J'ai réussi à travailler sur mon problème mais je ne suis pas sûr(e) que je peux maintenir l'effort tout(e) seul(e) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Parfois mon problème est difficile mais je travaille dessus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Essayer de changer est plutôt une perte de temps car le problème n'a rien avoir avec moi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 12. J'espère que je serai en mesure de mieux me comprendre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pas tout d'accord | du | Pas d'accord | Ni d'accord ni pas d'accord | D'accord Tout à fait d'accord |
| 13. Je suppose que j'ai des défauts, mais il n'y a rien que j'ai vraiment besoin de changer. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. Je suis vraiment en train de travailler durement pour changer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. J'ai un problème et je pense vraiment que je dois y travailler | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. Je n'ai pas donné suite à ce que j'avais déjà changé autant que je l'espérais, et je veux prévenir une récurrence du problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. Bien que je n'aie pas toujours réussi à changer, je travaille au moins sur mon problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. Je pensais qu'une fois ce problème résolu, j'en serais débarrassé(e) mais quelque fois il refait surface. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. Je souhaiterais avoir plus d'idées sur comment résoudre mon problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20. J'ai commencé à travailler sur mon problème mais j'aimerais de l'aide | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21. Peut être que quelqu'un ou quelque chose pourrait m'aider | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22. Je peux avoir besoin d'un coup de pouce maintenant pour m'aider à maintenir les changements que j'ai déjà mis en œuvre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Le problème peut venir de moi, mais je ne le pense pas vraiment | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. J'espère que quelqu'un aura de bons conseils à me donner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Pas tout d'accord | du | Pas d'accord | Ni d'accord ni pas d'accord | D'accord Tout à fait d'accord |
| 25. Tout le monde peut parler du changement ; mais moi j'y travaille vraiment concrètement | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26. Tous ces discours au sujet de la psychologie m'ennuient. Pourquoi les gens ne peuvent ils pas tout simplement oublier leur problème ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. Je me bats pour prévenir toute récurrence de mon problème | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. C'est frustrant, mais j'ai le sentiment que ce que je pensais avoir résolu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

pourrait réapparaître

29. J'ai des soucis comme tout le monde.
Pourquoi perdre du temps à y penser ?

30. Je travaille sérieusement sur mon
problème

31. Je préférerais faire face à mes défauts
que d'essayer de les changer

32. Après tout ce que j'ai fait pour changer
mon problème, il revient me hanter de
temps en temps

4/ Mini Mult (version abrégée du MMPI)

Reproduction interdite

LES ÉDITIONS DU CENTRE DE PSYCHOLOGIE APPLIQUÉE
48, avenue Victor-Hugo - 75783 PARIS CEDEX 16 - 553.50.51

Copyright 1975 by Ed. du Centre de Psychologie Appliquée
Tous droits réservés - Dépôt légal 1^{er} trimestre 1975 - Ed. n° 567 - Imp. n° 1196

| | VRAI | FAUX | Ne rien écrire dans cette colonne |
|--|-----------------------|-----------------------|---|
| 1. J'ai bon appétit. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 60 |
| 2. Je m'éveille presque toujours dispos. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 61 |
| 3. Ma vie courante est pleine de choses qui m'intéressent. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 62 |
| 4. Je travaille dans un état de très grande tension. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 63 |
| 5. Il m'arrive parfois de penser à des choses trop laides pour pouvoir en parler. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 64 |
| 6. Je suis très rarement constipé. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 65 |
| 7. Il y a eu des moments où j'ai eu une très grande envie de quitter ma maison. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 66 |
| 8. J'ai quelquefois des accès de rire ou de larmes qu'il m'est impossible de maîtriser. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 67 |
| 9. Je souffre de nausées et de vomissements. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 68 |
| 10. Personne ne semble me comprendre. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 69 |
| 11. J'ai parfois envie de jurer. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 70 |
| 12. J'ai des cauchemars presque toutes les nuits. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 71 |
| 13. Il m'est difficile de fixer mon esprit sur un travail ou sur une occupation. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 72 |
| 14. J'ai eu des expériences très particulières et étranges. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 73 |
| 15. Si les gens ne m'en avaient pas voulu, j'aurais certainement eu plus de succès. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 74 |
| 16. A une période donnée de mon enfance, il m'est arrivé de commettre de petits vols. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 75 |
| 17. J'ai eu des périodes (jours, semaines ou mois) pendant lesquelles je ne pouvais rien faire de bon, parce que je ne pouvais pas m'y mettre. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 76 |
| 18. Mon sommeil est agité et troublé. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 77 |
| 19. Quand je suis en société, je suis contrarié parce que j'entends des choses étranges. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 78 |
| 20. Je suis aimé par la plupart des gens qui me connaissent. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 79 |
| 21. J'ai souvent dû recevoir des ordres de quelqu'un qui n'en savait pas autant que moi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 80 |

Ne rien écrire
dans cette
colonne

- | | VRAI | FAUX | |
|--|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| 22. Je voudrais être aussi heureux que les autres paraissent l'être. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Je crois qu'un grand nombre de personnes exagèrent leurs misères simplement pour obtenir la sympathie et l'aide d'autrui. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. Je me mets quelquefois en colère. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25. Je manque certainement de confiance en moi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26. Je n'ai jamais remarqué que mes muscles tressaillaient ou tremblaient d'une manière gênante et anormale. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. La plupart du temps, j'ai le sentiment d'avoir fait quelque chose de mal ou de travers. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. Je me sens presque toujours heureux. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29. Il y a des gens qui se montrent tellement autoritaires que j'éprouve le besoin de faire le contraire de ce qu'ils disent, même si je suis sûr qu'ils ont raison. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30. Je crois qu'il se complote quelque chose contre moi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31. Presque tout le monde emploierait des moyens peu élégants pour obtenir un gain ou un avantage plutôt que de le perdre. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32. J'ai des troubles d'estomac ou d'intestin très fréquents. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33. Souvent, je ne comprends pas pourquoi j'ai été bourru et grincheux. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34. Mes pensées vont parfois plus vite que je ne peux les exprimer. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35. Je suis persuadé que j'ai, chez moi, une vie de famille aussi agréable que la plupart des gens que je connais. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36. Par moments, je me sens inutile. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37. Au cours de ces dernières années, ma santé a été généralement bonne. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 38. Il y a eu des périodes pendant lesquelles j'ai agi sans savoir plus tard ce que j'avais fait au juste. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39. Je pense que j'ai été souvent puni sans raison. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40. Je ne me suis jamais mieux porté que maintenant. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41. Je ne suis pas gêné par ce que les autres pensent de moi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42. Ma mémoire semble bonne. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43. Il m'est difficile d'entamer une conversation quand je rencontre de nouvelles personnes. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44. Souvent, je ressens un état de faiblesse générale. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 45. J'ai très peu de maux de tête. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |
| 46. Je n'ai aucune difficulté à garder mon équilibre en marchant. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="checkbox"/> |

TOURNEZ LA PAGE ET CONTINUEZ

6/ Transcription de deux entretiens

MEHMET

42 ans, marié, enfants, dépannage à domicile-remorquage (« ça marche bien ! »), stages en 2008, 2012, 2014. Je conduis depuis 86, 87...

- **(Circonstances infractions)** Je suis pas violent ni rien, c'est juste que je dois récupérer mes points comme dépanneur. Il faut que tu bosses pour toi. Et puis, quand le client t'appelle, en panne, il faut pouvoir venir vite. Et donc la plupart des pertes de points c'est pour la vitesse. Et un petit feu rouge par ci, un petit stop par là... Le dernier, c'est parce que j'ai pas laissé passer un piéton. Et je suis tombé sur un flic vraiment... un amateur en fait. Je suis tombé sur un salopard... (...) Avec ma voiture personnelle, je roule tranquille ; c'est plutôt avec ma dépanneuse... des feux rouges, des priorités, de stops,... des conneries en fait... Si vous saviez ce que j'ai payé en amendes... c'est pas possible (3 600 durant l'année) !
- **(Loi, Code ?)** Si tu te fais attraper tu la fermes... Chacun fait sa vie. Je suis d'accord, ils ont fait le Code de la route pour notre bien, je suis d'accord, mais voilà, j'essaye de frauder comme tout le monde... Ca passe tant mieux, ça passe pas, je ne me plains pas, je vais pas pleurer (...) Mais sur la route, c'est comme dans le reste, tu fais des choses sans imaginer ce qui peut se passer de mauvais ; par exemple, celui qui va rouler vite, il va pas imaginer qu'il peut y avoir un enfant qui va traverser... Mais c'est vrai que parfois, quand je connais le stop, et qu'il y a une bonne visibilité, je ne m'arrête pas, ou à certains endroits limités à 50, c'est pratiquement impossible de rouler à 50 ! Et je trouve que c'est de l'abus, mais je ne me plains pas. J'ai joué au malin... je paye !
- **(Et dans la vie ?)** Sinon, je ne suis pas nerveux. Je suis à la maison, avec ma famille, je suis pas dans les cafés..., je regarde les séries turques à la télé, dans mon canapé, et les week-ends ont fait un barbecue...
- **(Les autres ?)** Même si des fois j'ai raison et l'autre a tort, j'en ai rien à foutre, je reste cool (...) Et si il y a un problème, on s'arrête et on remplit un constat, pas comme des ennemis... sauf une fois, en 96, une bagarre alors que je travaillais pour Onyx... Une ruelle, un bar, un jeune con, je klaxonne... et je suis allé en maison d'arrêt et tout... Il me traitait de tous les noms et voulait me taper dessus... et depuis ce jour-là ça m'a calmé !
- **(Vie de conducteur)** J'ai jamais eu d'accidents graves, juste que j'aime bien quand je me gare que ça touche le pare-choc (...).
- **(Si énervé ?)** Non, moi je me prends pas la tête... je vais dans un coin, fumer une clope...
- **(Virilité ?)** Des gens disent ça mais c'est des conneries, moi j'aime bien rigoler et j'ai même le sourire avec les nerveux et ça passe... Je suis pas un voyou, je suis vivant, simple, je prends les choses du bon côté... (...)
- **(Santé, sport ?)** Avec mon métier, la mécanique, c'est parfois 10 à 15 heures d'activité par jour ! (...)
- **(Plaisirs dans la vie ?)** Moi je suis tranquille...
- **(Le stage, argent, temps...)** Ca me coûte 1000 euros au total... Tous les ans, c'est mieux pour ça. C'est mon boulot qui m'oblige à revenir. Et si je me prends 90 euros parfois, je me fais pas attraper à tous les coups. Pour moi, le stage, c'est vraiment un manque d'argent (manque à gagner), et je risque de devoir revenir. Alors comme je vais acheter un appartement en Turquie, je vais essayer de passer mon permis là-bas, et l'utiliser ici, comme si je vivais là-bas. Je vais voir cela car si je ne peux plus rattraper des points...
- **(Autre ?)** Non, je suis quelqu'un de simple, pas un marlou... ce sont des choses qui arrivent... Comme vous... ça vous arrive jamais un petit stop, un petit ... ? (non) Pourtant, on a tous des petits défauts... mais avec l'âge, je vais me calmer, d'ailleurs, je vais peut-être embaucher quelqu'un et c'est lui qui aura des problèmes... (...). En fait, moi je suis comme Pierre, Paul, Jacques... je suis calme... simple... j'ai rien à voir avec les défauts (de conduite).

KIM

30 ans, concubinage, enfant en bas âge, chauffeur de taxi, troisième stage. (Ton un peu blasé) J'ai fait trois stages, la vitesse principalement, et un accident matériel mais je n'étais pas en cause, mais pas des gros excès, par ci, par là... Deux points par ci, un par là. J'exerce à Paris, je suis taxi. Et puis il y a les deux roues, les livraisons, etc. Et le temps c'est de l'argent. Il m'arrive même de savoir qu'il y a un flash, là où je passe presque chaque jour, et j'oublie, je suis obligé de piler.

- **(Circonstances)** Les passagers, c'était parfois un peu eux, des gens qui vous disent qu'ils sont super en retard, qu'ils vont rater leur train... et je rentrais un peu dans le jeu, mais maintenant c'est fini, parce que je me suis rendu compte qu'en faisant un peu plus vite, rouler un peu plus vite que d'habitude, c'est exactement la même chose ! On arrive pile poil, il arrive pas toujours à l'avoir (son train), et puis on doit se garer où on n'a pas le droit, passer à l'orange, mais au final si il descend et qu'il voit pas une voiture qui vient à droite... mais maintenant c'est fini ça ! (effet du stage ?) Moi, c'est pas sur le côté... je perds un point... ; c'est plus si je créé un carambolage, ce qui veut dire voiture en réparation... ; trois ou quatre jours de manque à gagner... Après, honnêtement, si je récupère mes points, le fait de venir ici, de payer, ça changera rien (dans ma manière de conduire). Mais le fait de payer un stage et de perdre deux jours, c'est une double peine ! C'est plus ce côté. Après... si je fais des petits excès par ci par là, honnêtement, je ne me considère pas comme dangereux. Et la plupart du temps où je fais ces excès là, je suis seul, pas quand je suis chargé.
- **(Et dans la vie ?)** Sinon, moi je suis cool. Là, je viens d'avoir un enfant et quand je le ramène chez mes parents, je fais gaffe. Et même si je l'ai et qu'il y en a un qui m'agrippe, je laisse... Le code, heureusement qu'il existe car même le code existant n'est pas respecté tous les jours. Mais ce qu'on me dit toujours, ce sont les motards qui n'ont arrêté qui me l'ont dit : on est encore moins indulgent avec vous car on ne devrait pas avoir à vous arrêter... Mais ils ne comprennent pas qu'on n'a pas le temps... qu'on peut avoir des problèmes personnels, qu'il y a le trafic, c'est vrai que parfois on peut avoir des étourderies, le clignotant pas mis... On m'a enlevé trois points pour le clignotant... Et c'est vrai que le clignotant c'est très important. Je n'ai pas de soucis particuliers dans la vie, je suis quelqu'un de tranquille, mais j'ai mes limites, comme tout le monde. Et puis, surtout à Paris, il y a beaucoup de petits accrochages (verbaux, etc.), avec d'autres conducteurs. Heureusement qu'il y a le boulot car je me dis que je suis en train de travailler car sinon je me battrais avec tout le monde toute la journée. Au boulot, j'ai plus de retenue. Ça me ferait perdre du temps (...). Mais si ça va trop loin c'est pas pareil. Ça m'est arrivé une fois... un mec qui m'a balancé une bouteille d'eau par sa fenêtre, et là je ne laisse pas passer, mais sinon je laisse aller. De toute manière, même un mec qui vous fait un doigt, quand on le retrouve au feu rouge, c'est déjà plus le même. C'est la facilité, alors, avec le temps, j'ai appris à... c'est une perte de temps sinon.
- **(Raisons professionnelles ?)** Moi, qui suis mon propre patron, ces retraits de points c'est uniquement dans ce cadre professionnel. Pour le portable, j'ai un kit mains libres. Mais de toute manière, quand je suis en charge je ne suis pas au téléphone mais cela m'arrive quand je suis seul. Après... oreillettes ou système embarqué... ; c'est pareil... ça m'est par exemple déjà arrivé de rater la sortie que je devais prendre. Il m'a fallu faire demi-tour. Sinon, nous, les taxis, à Paris, ils ne nous arrêtent jamais si on n'a pas fait quelque chose (pas de contrôle alcoolémie ou autre contrôles systématiques). Et moi, de toute façon je ne bois pas d'alcool.
- **(Faits marquants ?)** Dans ma vie de conducteurs, je me suis endormi au volant, je prenais le matin tôt et j'ai eu une lumière orange qui m'a complètement endormi... et c'est quand j'ai vu le mec devant donner un coup de frein, ça m'a réveillé, j'ai pilé et celui de derrière a vraiment failli... alors j'ai pris la première sortie et suis allé au café. (Et après ?) Le truc, c'est que je n'avais pas assez dormi, que j'ai pris des risques inutilement en me disant qu'il fallait que j'y aille quand même... au lieu de me dire que j'irai plus tard. Maintenant, quand je sais que j'ai pas assez dormi, j'y vais plus tard. Ça vaut pas le coup, car, par exemple, j'ai déjà eu des petits accrochages où il a fallu réparer la carrosserie ou autre, et je perds de l'argent.
- **(Goût pour la conduite ?)** : quand on a une voiture adaptée, oui. C'est agréable de conduire une voiture qui se conduit, quand on a une poubelle, c'est pas évident. Mais moi, c'est pas trop la vitesse, sauf si, oui, il y a une grosse cylindrée... ouais, mais pas de sensations avec une berline normale.

- **(Éléments extérieurs déterminant la conduite ?)** Bien sûr ! Si vous faites une mauvaise journée, que vous n'avez pas fait votre chiffre... Alors, même quand j'ai quelqu'un, je conduis plus rapidement parce que je me dis que je suis en retard sur mon chiffre. J'enchaîne pour rattraper le retard. Si vous faites une mauvaise journée, que vous avez des problèmes personnels, éventuellement des problèmes financiers, des traites... Et moi, ça peut jouer sur ma conduite.
- **(Santé, sport ?)** Je suis cool, je fais du sport, je fais de la boxe... En plus, étant tout le temps assis en voiture, j'ai besoin d'activité physique, sinon vous rouillez... Je ne suis accro à rien... mais par contre j'aime bien les paris sportifs, j'aime bien. Mais je suis raisonnable. Parfois, j'arrête un jour. Si je perds j'arrête un peu.
- **(Plaisirs dans la vie ?)** Les vacances ! Je pars souvent, en avion. En Asie beaucoup. J'ai des origines cambodgiennes... (...). Là-bas, ils sont beaucoup moins stressés au volant, malgré beaucoup d'accidents.
- **(Stages ?)** Moi, c'est mon outil de travail qui est en jeu. On a vu des trucs ce matin, logiques, on ne peut rien dire contre, mais même si je le sais... c'est pas pour autant que je vais changer radicalement. Mais je ne veux pas revenir car cela me fait perdre beaucoup d'argent (par manque à gagner). J'apprends quand même des choses (...) De toute façon, ça sert à rien d'être speed à paris parce que ça ne fait pas gagner de temps ; vous vous retrouvez au feu rouge suivant pareil. Je le sais, mais après.. il faut le mettre en application... Mais de toute manière, des gens comme moi, qui sont sans arrêt sur la route ont plus de chance que d'autres de ne pas avoir tous leurs points. Je suis un professionnel de la route, avec mes 60 000 km à l'année, mais je suis humain ; ça peut m'arriver d'avoir des petits oublis de temps en temps, des inattentions... (et le passage à un stage chaque année possible ?) : Ah ça c'est bien !!! Parce que par exemple, moi, à un moment j'étais à 2, je suis repassé à 6, mais 6 pour deux ans... c'est pas évident... ça va vite... un feu c'est 4 ! Et à Paris... entre le feu vert et celui qui vient de passer à l'orange... Et j'ai eu aussi un autre problème : une ambulance qui voulait passer mais j'étais au rouge sous un feu équipé... ; je me suis demandé que faire car il ne me restait déjà que 4 points... On m'a dit que si on voit le véhicule d'urgence sur la photo, ça va, mais moi... non, je suis raisonnable (je ne veux pas prendre de risque) ; alors je n'ai pas bougé. Après, au feu vert, ils passent et vous engueulent un peu, mais moi... je sais qu'un rouge ça coûte 4 alors... Je sais bien que c'est urgent mais moi après j'ai plus de travail...

Mais la possibilité de faire un stage chaque année, ça c'est bien ! J'ai même envisagé de me faire un budget pour faire ces stages... j'ai mis de côté un budget, et si je n'en ai pas besoin, je partirai en vacances à la place ! Comme ça, si je me suis bien comporté, c'est la récompense ! C'est mon outil de travail, je ne peux pas faire autrement.

- **(Des choses déjà changées dans la vie ?)** Moi, ce qui va me motiver à changer (sur la route), c'est le portefeuille (...) Et je crois que c'est quelque chose qui peut se régler assez rapidement, ce sont des habitudes. J'ai déjà changé des habitudes dans ma vie.
- **(Autre chose ?)** Moi, le comportement des conducteurs, je le vois tous les jours, c'est bordélique, surtout à Paris ; les vélos sont très dangereux (...) Je ne comprends pas qu'on leur impose pas de mettre un casque. Il y a plein de petites incohérences comme ça. Dans Paris, il faut forcer un peu, vous ne pouvez pas rester comme ça... coincé sur un rond-point (...) Vous êtes obligé de vous imposer ! (...) Par ailleurs, il y a un problème par rapport au traitement des points du permis : on ne sait jamais vraiment où on en est ; c'est un flou total... J'ai l'accès à la Préfecture mais ce n'est pas mis à jour ; parfois, il y a des retards de 6 mois... Parfois, même quand la contravention est encaissée, ce n'est pas traité (...)
- **(Question vers moi ?)** Vous arrivez à trouver des profils particuliers de gens qui font plusieurs stages ? (...)