

formation

Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance



Kluppels Ludo

Psychologie du comportement routier

15 juillet 2015

HUIS VAN DE
VERKEERSVEILIGHEID

BIVV-IBSR



NOTICE	3
[1] INTELLIGENCE NE RIME PAS TOUJOURS AVEC VIGILANCE	4
Type d'erreurs	5
Comportements ou erreurs involontairement dangereux	5
Comportements intentionnels : infractions et erreurs	6
<i>Le lien entre les erreurs et les accidents</i>	7
Une approche plus systématique	9
[2] PARTICULARITES DU COMPORTEMENT ROUTIER	11
Quel « type » de comportement représente la conduite automobile ?	11
Objectifs didactiques de la formation à la conduite	13
Integrated driver model (Fiona Fylan)	15
The task-capability interface model (Ray Fuller)	16
[4] NOTRE CERVEAU EST LIMITE	19
« Limites » visuelles	19
Useful Field of View (UFOV).	20
La cécité d'inattention	21
Camouflage	21
Les limites de notre attention	22
Multitasking	22
[5] JE CARESSE CERTAINES ILLUSIONS	24
[6] JE NE FAIS JAMAIS DE BETISES, MOI !	26
[7] ET DEMAIN, TOUT SERA DIFFERENT...	30
Changer ses habitudes comportementales	31
Augmenter son sens de l'attention	32
Concrétiser ses intentions	33
Trouver du soutien auprès de la bonne personne	35
Usage de rappels	35
Changer d'habitude est particulièrement pénible.	37

Avant-propos

Lorsque j'ai commencé à développer les cours de driver improvement en Belgique en 1996, j'ai été étonné du fait que bon nombre de délinquants routiers connaissaient les risques potentiels liés à leur comportement. Cela ne les empêchait pas de répéter obstinément les mêmes erreurs. Ils trouvaient difficile et même contre nature d'adapter leur comportement routier aux règles de circulation et aux situations parfois compliquées.

Au fil des nombreuses et longues discussions avec différents groupes de contrevenants (sur des thèmes tels que la vitesse, l'alcool au volant, la conduite sans assurance, les conducteurs agressifs), plusieurs processus sous-jacents se sont peu à peu dégagés. Outre la motivation, l'attitude, les traits de caractère et le comportement addictif, de nombreux autres facteurs moins extrêmes entrent également en jeu lorsque l'on commet une infraction.

Notre comportement à tous est en fait influencé par la plupart de ces facteurs qui se traduisent par un comportement inadapté au volant. Nous sommes donc tous des contrevenants ou des auteurs d'accidents potentiels. Une analyse de la littérature consacrée à la psychologie du trafic mais aussi du champ plus vaste de la psychologie sociale m'a également fourni des détails plus scientifiques à propos de ce phénomène.

Dans ce document, je tente de cadrer mon expérience dans un contexte plus large afin de pouvoir présenter de manière simple l'introduction à la psychologie du trafic. Ce document ne s'adresse pas uniquement aux formateurs en driver improvement mais veut également offrir une base plus solide aux instructeurs d'auto-écoles et aux enseignants intéressés par l'éducation à la circulation. Le langage utilisé est dès lors assez simple et accessible. Les scientifiques n'y trouveront sans doute pas leur bonheur. Quelques références les renvoient toutefois à la littérature spécialisée.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la précieuse collaboration de tous les formateurs DI de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et l'apport fourni par Rob van Beekum (CBR- Pays-Bas). Je les remercie de m'avoir fait part de leurs connaissances et de leurs idées. Je tiens également à remercier tous les participants aux formations DI qui ont partagé sans détours leurs expériences, leurs sentiments et leurs émotions avec nous. Sans leur attitude sincère et ouverte, il n'aurait pas été possible d'écrire cet article d'introduction d'une manière qui n'est pas purement théorique.

22 juillet 2015

Notice

Nous commettons tous des erreurs, certainement pendant la conduite. Fort heureusement, toutes ces petites fautes ne se soldent pas par des situations dangereuses ou des accidents. Parfois elles ne sont même pas perçues par les autres usagers. Et même si ces derniers devaient se rendre compte que quelque chose ne tourne pas rond, cela n'a aucun impact sur eux. Cela dit, il arrive que certains usagers soient très irrités et fâchés à cause d'erreurs stupides. Dans le premier chapitre, nous décrivons les différents types d'erreurs et précisons s'il y a un lien ou non entre les infractions (comme une forme d'erreurs) et les accidents de la circulation.

Les chapitres 2 et 3 nous en apprennent plus sur les caractéristiques du comportement dans la circulation. Ce dernier fait appel à divers aspects du comportement humain et associe des automatismes moteurs simples à des aptitudes et des processus cognitifs plus poussés. Des modèles plus théoriques donnent un aperçu des principaux aspects psychologiques qui jouent un rôle dans la manière de se comporter au volant.

Les deux chapitres suivants (4 et 5) traitent des limites de l'être humain. Le chapitre 4 se concentre sur des fonctions comme la perception et l'attention et aborde une série de phénomènes qui consistent à transformer la réalité en une réalité bien à soi. Dans le chapitre 5, différents concepts sont commentés du point de vue de la psychologie sociale. Ce chapitre nous apprend qu'il nous arrive souvent de nous leurrer mais en dit également plus sur notre manière d'appréhender les autres et les diverses situations.

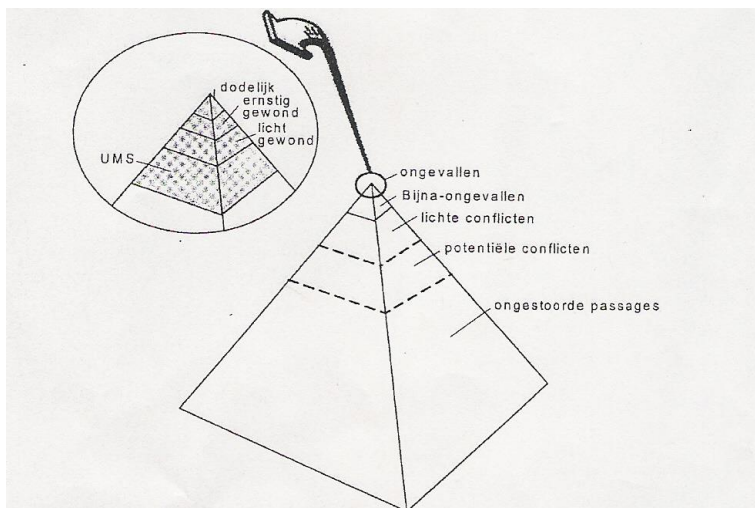
Les chapitres 6 et 7 se focalisent sur le changement comportemental. Après quelques années, notre comportement routier devient en effet une sorte d'habitude bien ancrée. Lorsque nous sommes confrontés à des situations dangereuses ou désagréables, il semble opportun de modifier ces habitudes. Mais c'est plus difficile qu'il n'y paraît. Nous avons maintes raisons de conserver nos habitudes. Le chapitre 6 nous en apprend plus sur cette résistance au changement. Le chapitre 7 donne quelques idées pour mettre le changement en marche.

Je répète qu'il ne s'agit pas d'un essai scientifique mais d'un manuel destiné aux hommes de terrain. Quiconque veut en savoir plus sur le sujet peut consulter les articles et les livres cités.

[1] Intelligence ne rime pas toujours avec vigilance

Le manque de vigilance dans la circulation provoque des accidents qui constituent évidemment les effets secondaires les plus fâcheux liés au trafic. Chaque jour, des gens décèdent sur les routes (3 en Belgique). En Europe, les accidents de la circulation restent la principale cause de mortalité chez les jeunes.

Cela dit, par rapport à l'augmentation du trafic et au nombre croissant de véhicules et de déplacements, les accidents de la route restent plutôt l'exception que la règle, surtout lorsque l'on considère la chose d'un point de vue individuel. En Belgique, la probabilité d'être blessé dans un accident de la circulation est d'environ 5.1 par milliard de kilomètres¹. Un conducteur qui parcourt près de 15.000 km par an avec sa voiture risque donc d'être blessé dans un accident tous les 160 ans. C'est évidemment irréaliste. Les accidents avec dégâts matériels uniquement sont, bien sûr, plus fréquents. Selon les assurances belges, près de 6.55% de toutes les voitures assurées ont réclamé des dommages et intérêts en 2012². Pour le conducteur individuel, cela signifie qu'il risque d'être impliqué dans un accident avec dégâts matériels tous les 6 ans.



La pyramide de Hyden³ (1987) montre qu'en règle générale, la circulation routière est fluide. Les accidents ne représentent qu'une petite partie des faits de circulation. C'est pourquoi il est important de prendre également en compte les quasi-accidents et les conflits lors de l'analyse du comportement routier.

¹ Focant, N. (2013) Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

² XXX (2014), 'Evolutie van de schadefrequentie 2004-2013 in de BA-motorrijtuig verzekering.' www.assuralia.be

³ Cité dans Horst, R. van der & Martens M., 'Human factors en verkeersveiligheid: de mens als maat der dingen' in Tijdschrift Vervoerswetenschap 44^e année, juin 2008.

Différents facteurs influencent le risque d'accident. Ce risque est surtout déterminé par le comportement de l'utilisateur de la route. Une étude réalisée par Ben Immers⁴ (2008) montre que 5 à 10% des accidents sont liés à l'état du véhicule, 10 à 30% à l'infrastructure routière et 75 à 95 % au comportement humain. Malgré l'introduction de toutes sortes de technologies d'assistance à la conduite, le rôle du conducteur reste essentiel. En attendant le moment où la voiture entièrement automatisée pourra circuler dans un environnement totalement interactif, nous devons continuer à nous concentrer sur la manière dont nous pouvons améliorer le comportement au volant et éviter les nombreuses erreurs humaines.

Type d'erreurs

L'insécurité routière résulte d'une mauvaise exécution de la tâche de conduite ou du non-respect des règles de circulation, ce qui donne lieu à des situations inattendues et dangereuses sur la route. Selon la théorie de J. Reason⁵ (1990), il convient de distinguer différents types d'erreurs à savoir, d'une part, les comportements involontaires et, d'autre part, les erreurs intentionnelles.

Comportements ou erreurs involontairement dangereux

Certains automatismes peuvent facilement entraîner des erreurs de conduite à cause de l'absence ou de l'insuffisance de contrôle et de feedback conscients. Nous réagissons sans vraiment réfléchir et adaptons automatiquement nos actions mais pas toujours de manière optimale. Reason distingue deux erreurs mineures :

- Les SLIPS (« ratés ») sont principalement de petites erreurs dues à un manque d'attention. Des tâches sont mal exécutées ou pas dans le bon ordre. Exemples classiques de « ratés » : enclencher les essuie-glaces au lieu du clignotant (utilisation du mauvais bouton), vouloir dépasser une voiture sans remarquer que le conducteur a mis son clignotant pour tourner à gauche, mal interpréter un panneau routier et prendre la mauvaise sortie dans un rond-point, etc.
- Les LAPSES (« lacunes ») sont des erreurs liées à la mémoire et consistent à oublier une étape lors de l'exécution d'une tâche. Exemples de lacunes : redémarrer aux feux à la mauvaise vitesse, quitter son véhicule en laissant les clés sur le contact, ne plus se souvenir de l'endroit que l'on vient de dépasser, etc.

Dans la littérature, ces deux types d'erreurs de conduite sont considérés comme des erreurs dues à un « manque de compétences » (skill based). Ces erreurs ne se soldent pas souvent par

⁴ Ben Immers 'Het verbeteren van de verkeersveiligheid via infrastructuur en voertuiggebonden maatregelen', BIVEC Colloquium, 16 oktober 2008, KUL-TNO, Leuven, www.benelux.be

⁵ Reason, J. 'Human error' Cambridge, University Press 1990

des accidents étant donné qu'elles ont des conséquences indésirables claires (un quasi-accident) et qu'elles sont donc facilement repérées et corrigées par le conducteur.

Comportements intentionnels : infractions et erreurs

Il ne s'agit plus ici d'automatismes insuffisamment maîtrisés, mais d'actes posés de manière intentionnelle par les conducteurs. Les gens savent pertinemment ce qu'ils font, mais prennent une décision erronée.

Il importe de distinguer deux types de comportements : d'une part, les comportements dont le conducteur sait qu'ils représentent un risque potentiel ou font l'objet d'une interdiction et, d'autre part, les comportements qui sont plutôt dus à une erreur de perception ou à une connaissance insuffisante des règles. Reason fait une distinction supplémentaire entre les erreurs et les infractions.

- **MISTAKES** (« erreurs »). Il s'agit d'actions conscientes, qui résultent...
 - d'un manque de connaissance ou de compréhension (knowledge based). Exemples : mauvaise estimation de la vitesse d'une voiture qui arrive à contresens lors d'une manœuvre de dépassement, freinage inadapté sur une route glissante...
 - d'une connaissance insuffisante des règles (rule based). Exemples : mauvaise application des règles de priorité, interprétation erronée d'un panneau...
- **VIOLATIONS**. Les infractions sont des actes que l'on pose même si l'on sait qu'ils sont interdits et/ou qu'ils impliquent un certain risque. Ces actes (tels que dépasser par la droite parce que l'on est très pressé) constituent généralement l'exception. Souvent ils découlent d'une certaine habitude (en matière de vitesse, de conduite sous influence). Dans quelques rares cas, ils sont guidés par une intention malveillante (bloquer un autre véhicule après un conflit).

Selon Reason, les causes principales d'infractions sont (1) la nonchalance (2) la recherche d'adrénaline (3) le fait de ne pas pouvoir atteindre ses objectifs (4) les erreurs dans le système de circulation. Ces dernières infractions plutôt rares sont dues à l'absence de lien logique entre la situation de circulation locale et les règles en vigueur à cet endroit (vitesse limitée à 30 km/h alors que la route est large et que l'on ne se trouve pas en agglomération ni en présence d'usagers faibles, etc.). En matière d'entrave à la réalisation des objectifs, il faut faire la distinction entre les motifs rationnels et les motifs d'ordre plutôt émotionnel à la base de l'infraction. Scheers et Vlaminc⁶ (IBSR, 2009) soulignent également l'importance de cette distinction. Si l'infraction est basée sur l'émotion (colère, peur...), le risque est nettement plus

⁶ Scheers, M. & Vlaminc, F. 'Afdwingen van verkeersregels: begin of eindpunt van de normvervaging?' BIVV 2009

important étant donné que l'état émotionnel altère la reconnaissance des risques et le niveau d'attention.

Le lien entre les erreurs et les accidents

Il n'est pas si simple de déterminer dans quelle mesure certaines catégories d'erreurs contribuent effectivement à la survenue d'accidents graves. En principe, toute erreur peut donner lieu à un accident. Généralement les SLIPS et LAPSES peuvent être rapidement détectés et corrigés étant donné que, dans ce cas, l'erreur n'est pas intentionnelle. La personne est consciente de l'impact négatif et est ouverte au feed-back qu'elle retire de la situation. Les MISTAKES et VIOLATIONS, pour leur part, ne sont pas vraiment sensibles au feed-back reçu. Les gens ont souvent tendance à négliger les aspects qui ne cadrent pas avec leurs propres idées.

Dans leur étude « Door met duurzaam veilig » (SWOV, 2005)⁷, F. Wegman et L. Aarts affirment qu'il est pratiquement impossible de déterminer quel type d'erreurs est à l'origine d'un accident. Celui-ci est dû à une multitude de facteurs. Le constat général est toutefois qu'en matière de causes d'accidents, les infractions intentionnelles (« violations ») jouent un rôle non négligeable. De manière générale, le monde occidental⁸ distingue 6 causes principales d'accidents graves : la vitesse, la conduite sous influence, la distraction, la fatigue, les conditions météorologiques et un style de conduite agressif.

La vitesse est probablement l'une des principales causes d'accident. Une vitesse élevée a plusieurs conséquences néfastes. Le temps de réaction pour éviter l'accident diminue. La maîtrise du véhicule devient plus difficile. L'impact en cas d'accident augmente de manière exponentielle. Selon la police britannique⁹, près d'1 accident mortel sur 4 (24%) est dû à une vitesse inadaptée. En 2010, au Royaume-Uni, 241 personnes ont ainsi perdu la vie à cause d'un conducteur qui roulait trop vite.

La conduite sous influence est également un facteur non négligeable. Selon le NHTSA, 17.000 personnes ont perdu la vie en 2004 dans un accident impliquant au moins un conducteur en état d'ivresse. En 2012, on a recensé en Belgique environ 5000 accidents corporels liés à l'alcool¹⁰. Concernant la conduite sous l'influence de drogues illicites, on ne dispose pas encore de chiffres clairs.

⁷ Wegman, F & Aarts, L., (eds) 'Door met duurzaam veilig. Nationale verkeersveiligheidverkenning voor de jaren 2005-2020'. Leidschendam, SWOV 2005.

⁸ <http://www.sixwise.com/newsletters/05/07/20/the-6-most-common-causes-of-automobile-crashes.htm>

⁹ <http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/road-accidents-and-safety-annual-report-2010/rrcgb2010-04.pdf>

¹⁰ Focant, N. (2013) *ibid*

La troisième (et quatrième) cause importante est liée à des **problèmes de distraction et de fatigue**. Bartl¹¹ parle des 'silent killers' (les tueurs silencieux). On estime qu'1 accident sur 3 est dû notamment à un moment de distraction. La distraction se décline sous plusieurs formes :

- Distraction visuelle : le regard se concentre sur des aspects qui n'ont rien à voir avec la circulation : un panneau promotionnel le long de la route, un sms...
- Distraction manuelle : manipulation d'un autre outil tel que GSM, GPS, radio, papiers...
- Distraction auditive : l'attention est attirée par d'autres signaux auditifs (une conversation avec un passager, le bruit des enfants à l'arrière...)
- Distraction cognitive : une autre tâche cognitive interfère avec la tâche de conduite (conversation téléphonique importante...)

Un temps sec, relativement chaud et ensoleillé pour la saison est **la condition météorologique** qui a le plus d'impact sur le nombre d'accidents. Le nombre moyen d'accidents corporels enregistrés par jour dans ces circonstances est de 18.5% plus élevé que par temps « normal »¹². Ce lien statistique n'est pas une explication. La véritable cause est plutôt liée au comportement des conducteurs. Ces derniers n'adaptent pas toujours leur style de conduite aux conditions météorologiques. Soit ils sont trop sûrs d'eux, soit ils ne réalisent pas le danger lié à une conduite sur chaussée humide.

La sixième cause d'accidents de la route est un **style de conduite agressif**. Le non-respect des distances de sécurité, le fait de changer constamment de bande, d'accélérer rapidement et d'effectuer des dépassements fréquents surtout en combinaison avec une vitesse élevée ou une conduite sous influence, sont des comportements à risque qui peuvent entraîner des accidents.

Le problème est que si ce lien peut être statistiquement établi pour de grands groupes de participants ou de faits, il n'est pas toujours perceptible au niveau individuel. Gebers et Peck¹³ montrent clairement qu'il n'est pas possible de prédire la probabilité d'être impliqué dans un accident sur la base d'un dossier judiciaire individuel. Zädel¹⁴ arrive à la même conclusion. Il déclare qu'il existe certes une corrélation entre les infractions commises par un individu et son implication dans un accident, mais que cette corrélation est très faible.

¹¹ Bartl, G., (2015), "How to deal in the future with accident cause number one: inattention", Presentation on the CIECA-congress May 2015 in Berlin.

¹² Focant, N. & Martensen, H. (2014) « Y-a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut? Analyse exploratoire de l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique », Bruxelles, Belgique, Institut Belge pour la Sécurité Routière.

¹³ Gebers, M.A. & Peck, R.C. (2003), "Using traffic conviction correlates to identify high accident-risk drivers" in Accident Analysis and Prevention, Vol.35, p.903-912

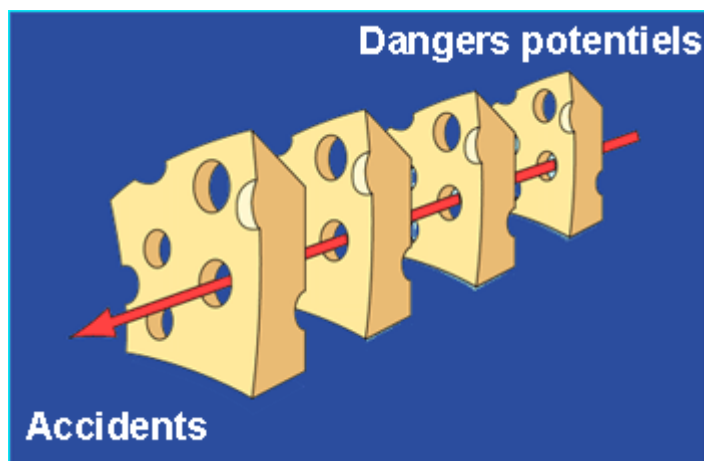
¹⁴ Zädel, D.M., (2001), "Non-compliance and accidents" Working Paper 3, Work package 2 of the ESCAPE-project, VTI, Finland

Une approche plus systématique

Les erreurs humaines peuvent être considérées de deux points de vue différents, à savoir sur le plan individuel et au niveau du système. Dans les paragraphes qui précèdent, les erreurs ont toujours été abordées d'un point de vue personnel. La question clé était : quelle est l'erreur commise (ou quel est le comportement fautif adopté) par le conducteur et quel en est l'impact sur la sécurité routière ? La réponse à cette question doit nous permettre d'entreprendre toutes sortes d'actions telles que formations, mesures de contrôles et formulation d'avis sur le plan moral.

D'un point de vue systématique, les erreurs humaines sont plutôt considérées comme la conséquence d'un système défaillant. La question clé concerne les possibilités visant à éviter que les usagers commettent des erreurs et/ou à au moins minimaliser leurs conséquences potentielles.

Cette approche est déjà appliquée depuis tout un temps dans le cadre de la prévention des accidents de travail. Wegman & Aarts¹⁵ l'ont adaptée à la sécurité routière. Un système de circulation performant est constitué de plusieurs « couches ». Les premières concernent la conception des routes (trafic mixte ou séparé, fonctionnalité des voiries,...). Le contrôle de la qualité est également une couche importante et concerne l'entretien des voiries,



l'aménagement de routes qui pardonnent au moins en partie les erreurs humaines. À côté de ces couches plutôt techniques, il y a également les couches liées au comportement des usagers. Certains aspects psychologiques tels que habitudes et caractéristiques de l'utilisateur n'ont pas grand-chose à voir avec le trafic, mais peuvent jouer un rôle dans certaines situations (par ex.

l'habitude de consommer de l'alcool, le fait de rechercher des sensations,...). Ces couches sont souvent désignées comme des erreurs latentes car elles constituent la base d'incidents potentiels. Les stratégies d'adaptation (« coping behaviour ») peuvent également être vues comme des erreurs latentes étant donné que la personne a tendance à réagir de manière identique dans certaines situations et risque ainsi de faire un mauvais choix.

Le comportement dangereux est évidemment souvent mis en lien avec l'accident mais, dans la réalité, plusieurs facteurs entrent en ligne de compte. L'accident survient lorsque divers facteurs appartenant à différentes couches apparaissent en même temps ou se renforcent mutuellement.

¹⁵ Cité dans Horst & Martens (2008).

Même si la prévention des accidents doit se baser sur cette approche assez vaste, le présent article se concentre sur le niveau individuel, à savoir le comportement humain.

[2] Particularités du comportement routier

Quel « type » de comportement représente la conduite automobile ?

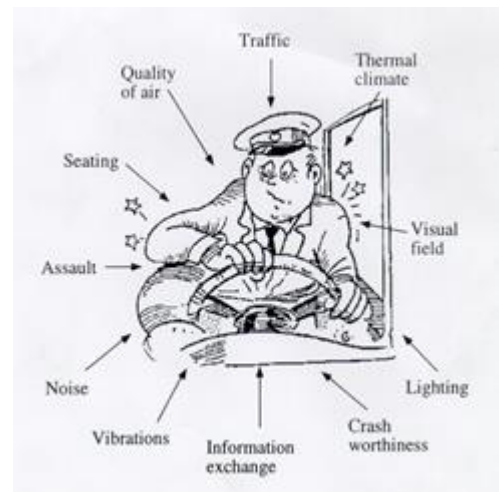
Lorsque nous conduisons, nous sommes confrontés à de nombreux stimuli et devons poser toute une série d'actes.

En premier lieu, on retrouve, bien évidemment, les gestes plus techniques, qui nous permettent de maîtriser le véhicule et de le mener à bon port. Changer de vitesse, prendre un tournant, rester sur sa bande..., toutes ces compétences s'acquièrent après une période d'apprentissage et nous permettent de conduire de manière fluide, sans trop réfléchir.

La maîtrise d'un véhicule s'inscrit toutefois dans une interaction complexe de toutes sortes de caractéristiques propres à une situation (aspect de la voie, signalisation, conditions climatiques, densité du trafic...) et au comportement des autres usagers. Cette interaction doit être encadrée par un ensemble de règles et de lois préétablies. Il n'est pas toujours évident de savoir si l'autre conducteur respecte ces règles, ni lesquelles d'entre elles sont d'application. Ainsi, au niveau des règles de priorité, une certaine confusion ou une mauvaise application sont possibles.

La circulation n'est pas le seul facteur qui influence notre comportement au volant. Il y a aussi toute une série d'autres aspects qui se passent à l'intérieur de l'habitacle et qui, en soi, n'ont rien à voir avec notre capacité à conduire. Notre attention peut être mobilisée par les passagers (enfants qui jouent sur la banquette arrière), toutes sortes de moyens de communication peuvent nous envoyer des messages « importants » qui vont occuper nos pensées, etc.

Enfin, votre propre cerveau fait en sorte que vous ne réagissiez pas comme un robot à tous ces stimuli et que vous adoptiez le bon protocole pour un comportement normal. Vous avez en effet vos propres opinions et convictions qui font que vous allez « gérer » une situation à votre manière. Certaines émotions et pensées du moment peuvent vous inciter à vous focaliser sur d'autres choses. Notre comportement est constamment influencé par nos valeurs et nos intentions. En somme, beaucoup de facteurs caractéristiques à l'être humain interviennent et vont définir notre comportement au volant.



Présentée de cette manière, la conduite semble être une tâche insurmontable – trop complexe pour une seule personne. Il est vrai que souvent, le fait de conduire une voiture est sous-estimé et n'est pas perçu comme un travail, mais plutôt comme quelque chose que l'on fait à la hâte, sans trop de difficultés. Et la plupart du temps c'est ainsi que nous le percevons : ça va tout seul, ça paraît naturel (à moins que nous ne nous retrouvions confrontés à une situation difficile ou

inattendue). En effet, notre cerveau fait en sorte que la majorité des gestes précités deviennent un automatisme. Ce sont surtout les mouvements moteurs qui s'inscrivent dans le système neurologique après une période d'entraînement suffisante. Le cervelet joue un rôle important en la matière. Plus le geste est compliqué, plus le système neurologique peinera à s'en souvenir (on parle ici de la mémoire procédurale). Plus le geste est automatisé, plus on le reproduit sans y penser. Même si l'on a conscience, après coup, que l'on devait effectuer telle ou telle manœuvre, on n'a pas besoin d'y réfléchir au moment de la faire. Ces gestes se font « tout seuls ». Le fait de poser ces actes de manière consciente a généralement un effet négatif et les rend moins fluides, moins efficaces, plus hésitants.

Certains gestes semblent être exécutés de manière automatique, alors qu'en réalité, ils nécessitent tout de même une certaine attention. Par exemple : enclencher les clignotants, mettre sa ceinture, changer de vitesse, choisir de prendre ou non le volant après avoir bu, etc. Ces comportements sont définis comme des habitudes.

Tant les gestes automatisés qu'habituels ont pour but de nous faciliter la vie (dépenser moins d'énergie) et d'augmenter le taux d'efficacité. Imaginez-vous qu'à chaque tournant, vous deviez concentrer votre attention sur les questions suivantes : à quel moment dois-je commencer à tourner le volant ? Avec quelle force dois-je braquer ? Dans quelle mesure dois-je ralentir, rétrograder ou plutôt accélérer ? A quel moment dois-je remettre mon volant dans sa position « initiale » ?

D'autres aspects liés aux compétences de conduite requièrent toutefois une attention consciente et des actions cognitives. Il s'agit surtout des décisions à prendre pendant le trajet telles que ai-je le temps de passer ou vaut-il mieux attendre ? Quelle route vais-je emprunter ? Quelle est la situation de trafic ? Que va faire l'autre usager ? Même si ces décisions se prennent très rapidement, elles requièrent toute notre attention. Il ne s'agit donc pas d'automatismes. Grâce à l'expérience, ces gestes seront de plus en plus rapides et précis tout en requérant toujours une attention consciente.

Type de comportement	Comportement intentionnel	Comportement habituel	Réflexes
Fonction	Atteindre son but	Augmenter l'efficacité	Satisfaire un besoin
Stimulus	Expérience consciente	Expérience récurrente	Observation sensorielle
Réaction	Évaluer les avantages et les inconvénients, les alternatives, les possibilités	Normale	Comportement inévitable
Comment changer ?	Proposer des alternatives, souligner certains avantages/désavantages	Alternative/intention plausible, caractère contraignant	Déconditionnement, éviter les stimuli, limiter les conséquences

Même s'il est impossible de fonctionner et donc de conduire de manière fluide sans habitudes et automatismes, ces formes de comportement nous amènent aisément à commettre des erreurs. Les automatismes et les habitudes sont des comportements à répétition. Nous refaisons volontairement les mêmes gestes et n'accordons pas ou trop peu d'importance à la variabilité des situations. De plus, nous sommes tentés de dépenser le moins d'énergie possible et de choisir le chemin le plus facile.

Objectifs didactiques de la formation à la conduite

Ceci nous amène à une autre analyse concernant la complexité du comportement de conduite à adopter.

La conduite d'un véhicule nécessite la réalisation de nombreuses tâches **opérationnelles**. Ce comportement opérationnel est surtout guidé par des automatismes, mais dépend également d'un certain nombre de choix opérés par le conducteur.

Ces choix sont surtout guidés par la situation de trafic. Le conducteur va-t-il effectuer un dépassement, prendre sa priorité, ralentir, démarrer brusquement... ? C'est ce que l'on appelle les actes **tactiques**. En fonction des événements et de sa propre situation, le conducteur décidera d'adopter un comportement opérationnel donné.

L'ensemble des comportements est toutefois le résultat d'une **stratégie**. La raison d'un dépassement et la manière de l'effectuer vont activer certaines valeurs et habitudes qui orienteront les décisions tactiques à prendre.

Le projet européen « GADGET¹⁶ » (*Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology*) a ajouté à ces trois niveaux d'action un quatrième niveau, à savoir le **style de vie**. Cela a donné lieu à la matrice GDE (*Goals for Driver Education*), développée au départ par l'équipe du Professeur Keskinen¹⁷. L'an dernier, ce professeur a suggéré d'y ajouter un cinquième niveau, celui du **contexte sociétal** dans lequel se déroule le comportement de conduite.

Ces cinq niveaux de comportement différents interagissent fortement entre eux et exercent, chacun à leur façon, une influence directe sur la conduite. Le tableau suivant résume brièvement ces cinq niveaux.

1	Maîtrise du véhicule <i>Niveau opérationnel</i>	Freiner / conduire / force gravitationnelle / manœuvrer / automatismes / ai-je une vision réaliste de mes capacités, même dans des situations périlleuses ?
2	Maîtrise des situations routières <i>Niveau tactique</i>	Connaissance et application des règles / sélection des signaux visuels / anticipation du comportement d'autres usagers / communication pendant la conduite / développement d'un style de conduite / importance du rôle joué par les habitudes / reconnaissance des risques / suis-je conscient des risques que je représente ?
3	Maîtrise du contexte <i>Niveau stratégique</i>	Choix du mode de transport / planification de l'itinéraire et durée de déplacement / influence de la présence de passagers et des personnes autour du véhicule / gestion de la pression exercée par l'entourage (travail) / motif du déplacement / suis-je suffisamment conscient de mes faiblesses ?
4	Style de vie	Valeurs et normes / degré de contrôle de soi / connaissance du véhicule / acceptation du risque / recherche de sensations / consommation d'alcool et de drogues / gestion de l'autorité / suis-je conscient de mes valeurs et normes et des risques qui y sont liés ?
5	Contexte sociétal	Vision personnelle / valeurs propres à la culture

¹⁶ SIEGRIST S., *Driver Training, testing and Licensing: towards a theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic*, Berne, BFU, 1999.

¹⁷ Rapport de l'atelier Cieca, Bruxelles, 2013

[3] Analyse du comportement sur la route

Sur la route, un conducteur doit constamment prendre des décisions, consciemment ou pas. Le processus décisionnel (par exemple pour savoir si l'on va ou non dépasser une autre voiture) peut être schématisé comme suit :



Ces processus dépendent toutefois de plusieurs facteurs sous-jacents tels que la réaction par rapport à certains comportements ou vis-à-vis d'autres usagers, les valeurs et les normes que l'on considère comme importantes sur le moment, ou encore la perception que l'on a de soi-même et de ses capacités.

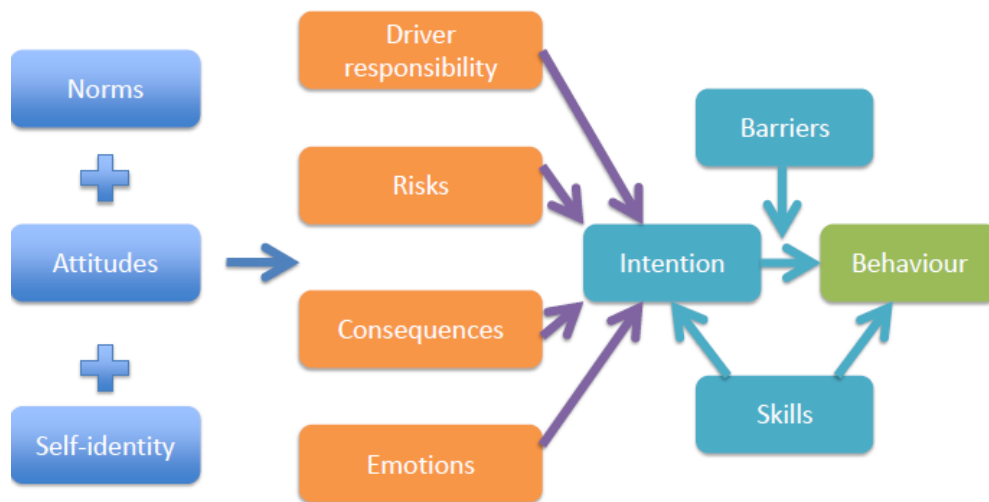
Si vous êtes pressé et avez quelque chose d'important à faire, vous aurez peut-être plus facilement tendance à accélérer pour dépasser. Si vous n'êtes pas certain de vos compétences en matière de conduite, vous aurez plutôt tendance à attendre. Mais si vous aimez les sensations fortes, vous rechercherez peut-être à ce genre de situation...

Integrated driver model (Fiona Fylan)

Fiona Fylan¹⁸ a défini un modèle afin d'expliquer le comportement des usagers, dans lequel elle a tenté d'intégrer d'autres modèles issus de la psychologie de la santé telle la « théorie du comportement planifié ».

¹⁸ Présentation lors du congrès « Behavior changed » qui s'est tenu en septembre 2014, Brain Box

Integrated driver model (Fylan 2011)



Ce modèle est surtout utilisé pour mettre sur pied des programmes susceptibles d'induire des changements de comportement. La question est de savoir sur quels aspects nous souhaitons travailler et quel impact cela aura. Ainsi, nous pouvons partir du principe que les cours de conduite influenceront notre comportement sur la route, mais aussi nos intentions. Il importe donc que, lors de ces cours, l'accent soit mis sur l'intention comportementale. À défaut, les personnes ayant suivi ce type de formation risquent de se sentir nettement plus compétentes et confiantes et prendront donc plus de risques.

L'intention occupe dès lors une place centrale dans ce modèle étant donné qu'il s'agit d'un modèle de changement du comportement. Lorsque l'on adapte son comportement (également lorsqu'il s'agit d'habitudes), l'intention est un facteur nécessaire, même s'il est loin d'être suffisant. Lorsque l'on analyse le comportement d'un usager modal, on constate que la corrélation entre l'intention et les actions concrètes est faible. La situation joue un rôle bien plus important qu'on ne le pense.

The task-capability interface model (Ray Fuller)

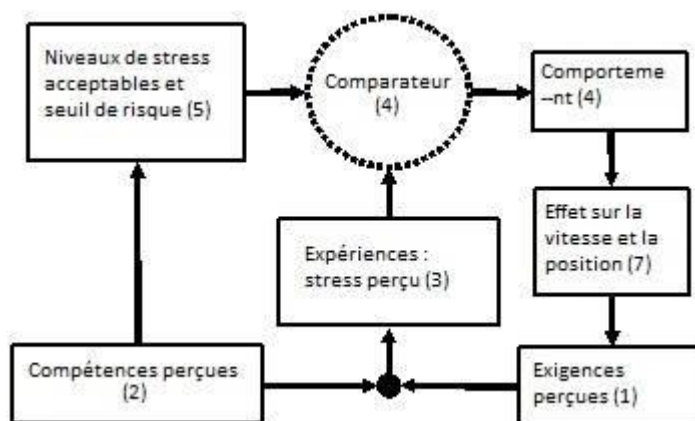
Ce modèle décrit l'interaction dynamique entre, d'une part, les différents déterminants propres aux exigences de conduite et, d'autre part, les aptitudes et les capacités du conducteur.

Les conducteurs doivent impérativement éviter d'adapter leur manière de conduire en fonction de leur perception des risques, et davantage essayer d'atteindre un équilibre au niveau de leur vécu des tâches (ou stress perçu).

Les conducteurs veulent maintenir la conduite (case n°3) à un certain niveau préférentiel. La manière dont les tâches sont vécues résulte du rapport entre les exigences ressenties (case n°1) et les compétences perçues (case n°2) pour répondre à ces exigences. De manière générale, le conducteur tend vers un équilibre optimal entre ces deux composantes. Il est vrai que le

conducteur ne peut maîtriser certains facteurs tels que la circulation, les conditions météorologiques ou encore le comportement des autres conducteurs, mais il peut les influencer en régulant sa propre conduite d'un point de vue stratégique, tactique et opérationnel (cases 6 et 7). Ce processus est généralement appelé processus de calibrage. Lorsqu'un conducteur accélère (choix comportemental opérationnel), la conduite devient plus difficile. En effet, plus le conducteur roule vite, moins il dispose de temps pour traiter les informations, prendre des décisions ou corriger d'éventuelles erreurs. Téléphoner ou changer de CD sont des activités qui détournent également l'attention du conducteur et compliquent la conduite. À l'inverse, lorsque les exigences de conduite risquent de dépasser les compétences, le conducteur peut tenter de corriger la situation en ralentissant ou en interrompant sa conversation téléphonique, par exemple. Cependant, réguler sa vitesse est la manière la plus directe de s'adapter aux exigences sur le plan opérationnel. Le niveau stratégique concerne par exemple la décision de prendre ou non le volant (en cas de verglas ou de brouillard), l'itinéraire choisi par le conducteur ou encore l'heure à laquelle il décide de partir.

Le conducteur peut donc adapter sa vitesse de façon à ce que la relation entre les exigences et les compétences soit pour lui optimale.



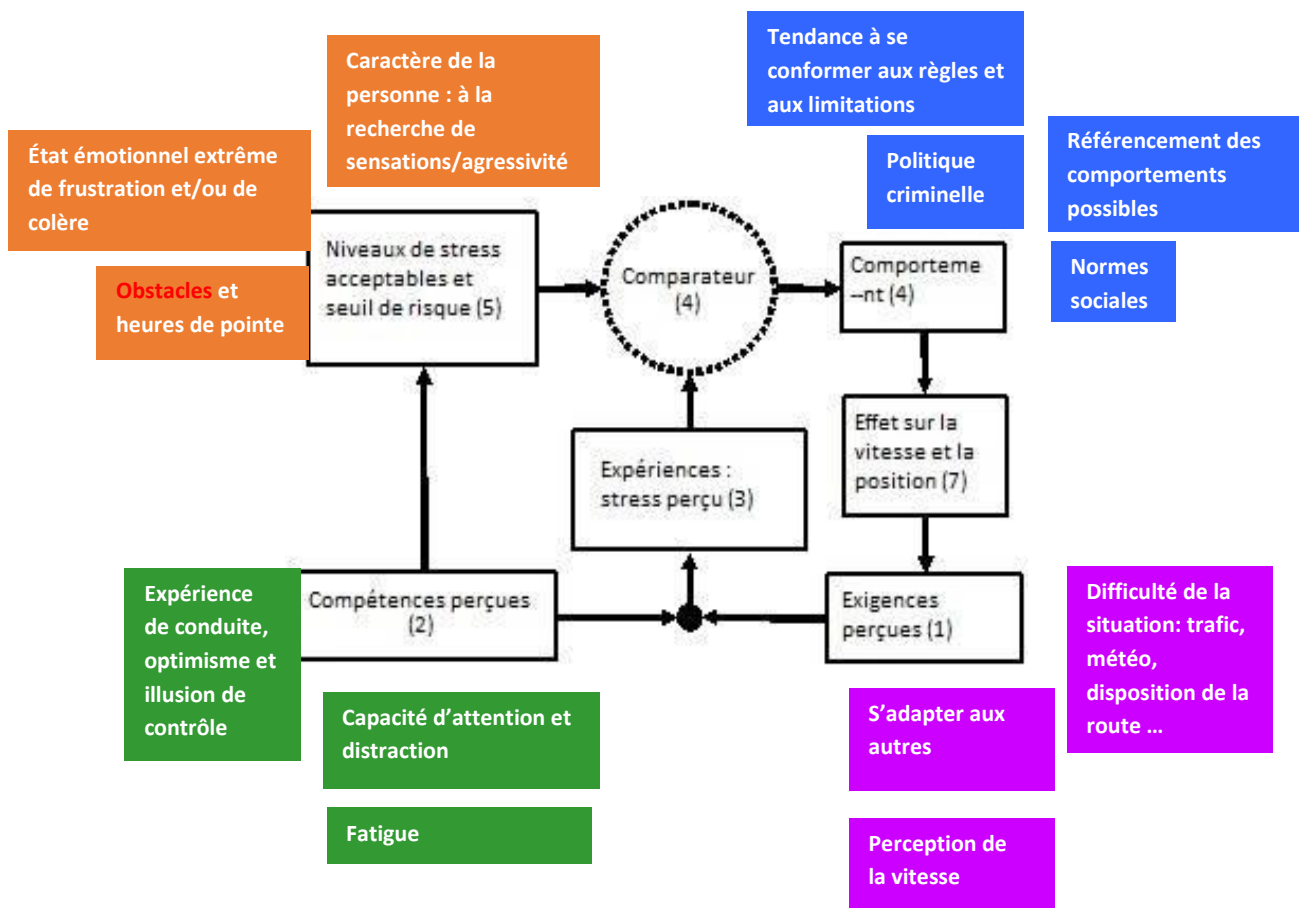
Les conducteurs se distinguent entre eux par leur préférence pour certaines situations stressantes (case n°5). Le plus haut niveau de stress qu'un conducteur est prêt à accepter est appelé « seuil de risque ». Si le niveau de stress dépasse ce seuil, l'accomplissement de la tâche est considéré comme « ingérable ». À l'inverse, si le niveau reste trop loin sous le seuil de préférence, on parle de « sous-stimulation ». Le conducteur risque alors de s'ennuyer, d'être distrait ou sous-performant. Généralement, les conducteurs choisiront leur vitesse de façon à ce que le stress perçu (case n°3) ne dépasse pas le cadre des niveaux de stress qu'ils préfèrent (case n°5) ou qu'ils considèrent comme acceptables, et qui ne dépassent pas leur seuil de risque. Cela demande une comparaison constante (case n°4) du stress perçu (case n°3) et des niveaux de stress que le conducteur est prêt à accepter (case n°5).

Cela dit, les conducteurs n'adapteront pas toujours leurs compétences aux exigences de manière à avoir un contrôle optimal de la situation. Lorsqu'ils sont pressés, exténués, de mauvaise humeur ou sous influence, ils sont parfois prêts à « mettre de l'eau dans leur vin ».

Certains motifs externes et non pertinents pour la tâche de conduite peuvent inciter le conducteur à opter pour une situation plus difficile, à prendre plus de risques ou à ne pas respecter les règles du jeu avec, pour résultat, un comportement au volant moins adapté à la situation. Dès lors, leur manière de conduire peut être moins conforme aux circonstances.

Dans cette recherche d'équilibre, plusieurs éléments sont déterminants. La figure qui suit illustre ces différents éléments et le processus principal auquel chacun d'entre eux a été « relié ». Souvent, plusieurs éléments concrets peuvent être reliés à différents processus. Dans le schéma qui suit, l'attribution a été faite de manière plutôt arbitraire.

Certains éléments ont été ajoutés par nos soins.



[4] Notre cerveau est limité

Le cerveau humain est composé de milliards de cellules nerveuses, chacune d'entre elles étant reliée à des centaines d'autres cellules. Ces liaisons rapides permettent à notre cerveau non seulement de réaliser des actions très complexes et de résoudre des problèmes délicats, mais également d'apprendre continuellement de nouvelles choses et de nous adapter à un contexte en constante évolution.

Auparavant, les scientifiques pensaient que le cerveau arrivait à maturité au sortir de l'enfance. Ils ont ensuite constaté que ce n'était absolument pas le cas : le cerveau n'arrive en effet à maturité qu'à l'âge de 25 ans. Ce sont surtout les lobes frontaux, et plus précisément le cortex préfrontal, qui arriveraient à maturité entre 21 et 25 ans.¹⁹ Cette partie du cortex régule un grand nombre de fonctions exécutives complexes comme le contrôle des impulsions, l'inhibition des comportements, le développement de stratégies et de planification du comportement, ainsi que la sensibilité au feed-back. Ce processus de maturité plus lent est considéré comme une des causes du nombre élevé d'accidents chez les jeunes conducteurs, essentiellement de sexe masculin.²⁰

Cependant, même si notre cerveau est arrivé à maturité et fonctionne pleinement, nous nous heurtons à un certain nombre de limites, tant au niveau de l'observation qu'au niveau de divers processus cognitifs. Les limites relatives au comportement de conduite concernent principalement deux fonctions importantes : les fonctions visuelles et l'attention.

« Limites » visuelles

La perception visuelle joue un rôle capital au niveau de la conduite d'un véhicule. Cette capacité est testée pour l'obtention ou la conservation d'un permis de conduire. En général, on teste uniquement l'acuité visuelle. Mais, dans la circulation, nous avons besoin de bien plus que de l'acuité visuelle. La perception visuelle est un processus complexe dans lequel outre l'acuité visuelle, la reconnaissance, l'anticipation et l'attention jouent un rôle majeur. Tout ce qui passe par notre rétine n'est pas forcément effectivement perçu. Il y a toujours un moment où l'interprétation, la (re) connaissance et l'attention entrent en scène.

¹⁹ Dupont, E., (2012) Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation : Revue de littérature.

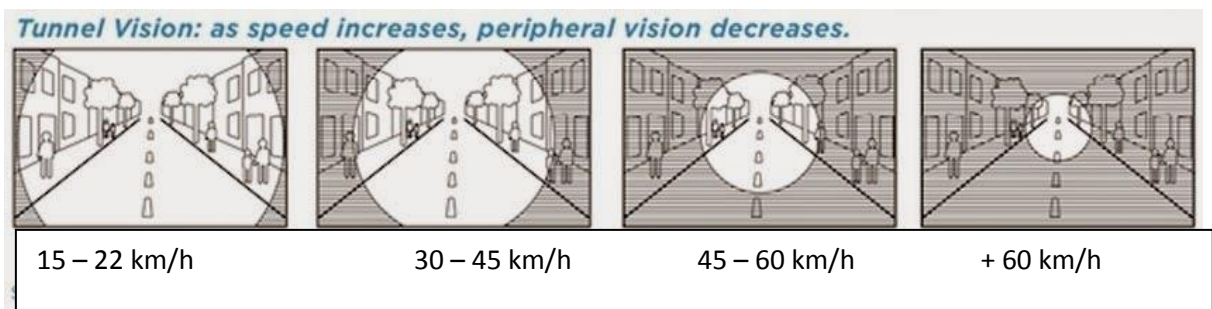
Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

²⁰ Vlakveld, W.P.dr., "hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie" SWOV, Den Haag, 2014

Useful Field of View (UFOV).

Vous êtes tranquillement en train de conduire dans une rue quand soudain, un ballon roule sur la chaussée. Il est fort probable qu'un enfant surgisse sur la chaussée pour le récupérer. Pouvez-vous encore vous arrêter à temps ? La réponse à cette question dépend en partie de la largeur de votre champ visuel actif. Ce phénomène est nommé *Useful Field of View*²¹ (UFOV) dans la littérature : ce terme fait référence à la zone dans laquelle nous pouvons détecter et traiter des informations importantes sans bouger la tête ou les yeux. Lorsque nous sommes immobiles, notre champ de vision a une amplitude de 180° environ. Cela signifie que si quelque chose bouge à côté de nous, nous le percevons immédiatement, même si nous n'avons pas analysé tous les détails consciemment.

À partir du moment où nous nous mettons en mouvement, notre regard est de plus en plus focalisé sur le centre de notre champ visuel. Plus nous nous déplaçons vite, moins nous arrivons à nous concentrer sur un point précis. Nous regardons également plus loin. Cela signifie que notre champ visuel périphérique reçoit moins d'attention. Par conséquent, nous passons à côté d'un certain nombre d'éléments importants. Ainsi, nous ne voyons pas toujours les panneaux de signalisation, les radars fixes ou les véhicules de police. La figure ci-dessus nous donne une simulation de ce champ visuel « conscient ».



Les informations périphériques deviennent également plus floues à cause de la vitesse. Même si nous avons perçu des détails, nous n'avons pas suffisamment de temps pour les « capter ». C'est pour cette raison que les panneaux informatifs sur les autoroutes sont plus efficaces lorsqu'ils comportent des symboles simples, des textes courts et de grands caractères.



Notre vitesse de déplacement a non seulement une influence sur la largeur de l'UFOV, mais également sur d'autres aspects tels que la complexité de la situation, certaines pathologies médicales, l'âge et l'entraînement.

²¹ Lunsman, M. (e.a.); (2008); "What predicts Changes in Useful Field of View Test Performance?" in Psychology and Aging, 2008.

La cécité d'inattention

À la fin des années 1980, Arien Mack et Irvin Rock²² ont décrit en détail un autre phénomène au cours duquel le conducteur ne perçoit pas certains objets pourtant situés dans son champ de vision. Ce phénomène fut baptisé la « cécité d'inattention » et fut défini comme suit : *the event in which an individual fails to recognize an unexpected stimulus that is in plain sight* » (le fait de ne pas percevoir un objet pourtant situé dans le champ de vision).

Le mot *unexpected* (imprévu) est important. En effet, il s'agit d'objets que le conducteur ne s'attend pas à voir, car il n'y avait pas fait attention, ou parce que ces objets ne correspondent pas à l'idée que le conducteur se fait de la situation. Ce phénomène réapparaît dans différentes situations :

- Le conducteur concentre son attention sur un seul aspect et les éléments n'ayant rien à voir avec cet aspect passent inaperçus. Par exemple, un spectateur ne remarquera pas un gorille qui s'entraîne avec une équipe de basket s'il se concentre sur le nombre de passes échangées par les joueurs.
- Le conducteur ne remarque pas les changements de situation, il est absolument persuadé que rien n'a changé. (cf. les changements de décor ou de costumes lors d'un spectacle de prestidigitation ou dans un film <https://www.youtube.com/watch?v=b7LuvAM6XLg>)
- Quand l'interlocuteur change soudainement au cours d'une conversation, mais que ce dernier n'est pas « important » (par exemple, un touriste qui demande le chemin, un réceptionniste qui change...)

Dans le domaine de la circulation, ce phénomène est surtout connu sous le nom d'accidents « looked-but-failed-to-see »²³.

Camouflage

Les caractéristiques et les paramètres de certains objets nous permettent de les percevoir (la texture, le changement de luminosité, la couleur, l'arrière-plan par exemple). C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas distinguer tous les objets dans l'obscurité. D'où l'importance, par exemple, de l'éclairage des vélos. Pourtant, même en plein jour, il peut arriver, au cours d'une situation de circulation, que le contraste entre deux objets soit si léger que les distinguer dans un laps de temps très court est impossible. Ainsi, les deux-roues sont souvent dans une situation désavantageuse, car ils semblent se « fondre » dans la masse.



²² Mack, A. & Rock, I. "inattentional Blindness. An overview" <http://psyche.cs.monash.edu.au/v5/psyche-5-03-mack.html>

²³ Langham, M. (e.a.) "Analysis of 'looked but failed to see' accidents involving parked police vehicles" in Ergonomics, 2002, Vol 45, n°3, p167-p185

Une étude intéressante sur l'augmentation de la visibilité des motos au moyen de la configuration des feux²⁴ a été réalisée au Royaume-Uni à ce sujet. Cette étude a montré qu'une configuration des feux de moto en V ou en Y était plus vite détectée tant le soir qu'en journée, à condition, bien sûr, d'y prêter attention.

Les limites de notre attention

Notre attention guidera en grande partie nos perceptions. Le phénomène de « cécité d'inattention » décrit précédemment exemplifie très bien ce phénomène. Un comportement d'observation adapté est essentiel à l'acquisition des capacités d'interprétation du trafic et à l'acquisition des capacités à prendre rapidement une bonne décision. Un conducteur disposant d'un bon comportement d'observation sait, entre autres, à quoi il doit être vigilant. Il est également capable de détecter les signaux pertinents et de procéder à une évaluation complète du trafic. L'expérience acquise au fil du temps (et éventuellement la formation adéquate) peut améliorer le comportement d'observation du conducteur. En fait, le comportement d'observation est avant tout déterminé par l'attention.

C'est ce dernier point qui pose énormément de problèmes aux conducteurs débutants : ils sont en effet encore trop concentrés sur la zone proche du véhicule et n'utilisent que trop peu les informations périphériques. De plus, les jeunes conducteurs utilisent moins souvent leurs rétroviseurs et ont une stratégie visuelle plutôt fixe. Les jeunes conducteurs sont également réputés pour leur comportement face aux obstacles : ils auront tendance à fixer l'obstacle situé devant eux et entreron, par conséquent, plus souvent en collision avec ce dernier. Les conducteurs expérimentés, en revanche, auront plutôt tendance à fixer une « issue » des yeux et éviteront ainsi plus facilement un obstacle. Les mains suivent en effet la direction des yeux.

Multitasking

Pour conduire une voiture, il faut accomplir toute une série de tâches très diverses. Nous avons heureusement automatisé un grand nombre d'aspects liés à ces tâches, en particulier les aspects techniques, de manière à pouvoir concentrer suffisamment d'attention sur l'essentiel : anticiper la circulation. Lorsqu'en conduisant nous commençons à effectuer des tâches qui ne sont pas directement liées à la conduite et qui requièrent beaucoup d'attention cognitive, la situation se complique légèrement. En raison de la multitude d'efforts « cognitifs », un ou plusieurs aspects en rapport avec ces tâches se dérouleront moins bien. L'exemple le plus connu est l'utilisation du GSM au volant. Nous constatons souvent que les conducteurs qui téléphonent au volant ralentissent ou roulent à une vitesse irrégulière, qu'ils ont tendance à zigzaguer un peu plus sur les bandes de circulation, qu'ils oublient d'utiliser leurs clignotants ou qu'ils

²⁴ Helman, S., Wear, A., Palmer, M., & Fernandez- Medina, K., „Literature review of interventions to improve the conspicuity of motorcyclists and help avoid „looked but failed to see“ accidents“. Crowthorne, TRL, 20 12

oublient de changer de vitesse. Ils commettent également plus d'erreurs vu qu'ils ne sont plus attentifs aux panneaux de signalisation ou aux feux de circulation, qu'ils ont raté une sortie d'autoroute et qu'ils ne prêtent plus attention aux règles de priorité.

Même si l'utilisation du GSM au volant est l'exemple le plus souvent cité (et que les réglementations et les sanctions en la matière sont facilement applicables), il existe beaucoup d'autres situations au cours desquelles notre attention n'est pas uniquement consacrée à la conduite. En conduisant, il nous arrive de ressentir des émotions intenses ou d'être absorbés par nos pensées (par exemple une dispute avec un collègue, un travail important qui s'annonce difficile occupe votre esprit, ou des enfants sur la banquette arrière).

Nous remarquons un phénomène similaire lorsqu'un conducteur veut se débarrasser d'une habitude ancrée (comme le fait de rouler vite, une position de conduite, l'utilisation des rétroviseurs, etc.). Une partie de l'attention du conducteur sera dès lors portée sur sa volonté à perdre son habitude et sur une meilleure perception de son propre comportement, ce qui pourrait également donner lieu à davantage d'erreurs au niveau des différentes tâches de conduite. Ce phénomène est un des points d'attention à étudier lors de l'élaboration des plans de sécurité routière.

Des automatismes au niveau cognitif ?

Il est impossible de rester attentif à tous les détails. En effet, notre mémoire est trop limitée pour se souvenir de toutes ces données. En psychologie, il est souvent fait référence au « nombre magique 7 ». En général, nous mémorisons assez facilement sept événements consécutifs isolés. Si nous voulons retenir plus de choses, il nous faut identifier des liens évidents ou pouvoir organiser les événements dans de plus grands groupes. Divers exercices de mémoire permettent d'arriver à ce résultat.

Ce phénomène sous-entend que, sur la route, nous établissons presque automatiquement des liens entre différents éléments. Une vision globale de la route

influencera davantage notre comportement plutôt que différents panneaux de signalisation qui défilent sous nos yeux. Par exemple, nous supposons que si le camion s'apprête à s'arrêter, les cyclistes sur le côté feront de même.

Une fois encore, c'est l'expérience qui permettra d'identifier les ensembles (clusters) « corrects » d'événements et d'en faire une bonne déduction.



[5] Je caresse certaines illusions

La psychologie sociale a permis de mettre au jour de nombreux biais cognitifs qui peuvent avoir une influence sur notre manière d'évaluer nos capacités. Pour décrire notre comportement au volant, Baxter²⁵ parle **d'erreur fondamentale d'attribution** : nous pointons du doigt la personne elle-même lorsqu'elle a commis une erreur (rustre, abruti, chauffard, etc.), alors que nous justifions nos propres erreurs par des facteurs extérieurs (« j'étais pressé », « j'ai passé une mauvaise journée », « je n'étais pas assez attentif », etc.).

Selon Corbett²⁶, les habitués des excès de vitesse commettent constamment cette erreur fondamentale d'attribution. Même lors d'un accident corporel, ces personnes rejettent toujours la faute sur les autres et jamais sur elles-mêmes. « Cet accident était tout à fait inévitable ».

Presque chaque conducteur estime être un conducteur digne de ce nom. Mieux encore : beaucoup se qualifient même d'experts de la route. Nous avons souvent **le sentiment d'être meilleurs que les autres, ou du moins meilleurs usagers de la route que les autres**, qui, eux, arrivent à peine à faire tourner leur moteur.

En psychologie sociale²⁷, l'homme tend généralement à adopter ce rapport à l'autre pour toutes sortes de compétences. C'est une façon pour ainsi dire normale de se protéger. Mais lorsqu'il est question de nos compétences en matière de conduite, ce phénomène se produit de manière exacerbée. Une des hypothèses qui pourrait expliquer ce phénomène est que nous éprouvons de grandes difficultés à considérer les autres en tant que personnes à part entière ; nous ne les remarquons et ne les jugeons que dans des situations de conflits. Bref, l'« autre » n'est pas un « partenaire ».

Frank McKenna²⁸ a démontré un autre phénomène qui se manifeste également chez les conducteurs : **« l'illusion de contrôle »**. Le conducteur a tendance à surévaluer la maîtrise qu'il a sur lui-même et sur son environnement. Il se sent « trop » en sécurité dans la voiture et se considère supérieur au conducteur moyen. Selon Greening et Chandler²⁹, la plupart des automobilistes considèrent que le risque officiel d'accident est bel et bien présent pour le conducteur moyen, mais que ce risque ne les concerne pas.

²⁵ Baxter, J.S. e.a. 'Attributional biases and driver behaviour' in Social Behaviour (1990), 5, p.185-192

²⁶ Corbett, C. & Simon, F. 'Unlawful driving behaviour: A criminological perspective' TRL Contractor Report 301, 1992

²⁷ Dianne Parker 'Road Safety: What has social psychology to offer?' Int. Conf. On Traffic and Transport Psychology, Berne September 2000

²⁸ McKenna, F.P., 'It won't happen to me; unrealistic optimism or illusion of control?' in British Journal of Psychology (1993), 84 p39-50

²⁹ Greening, L. & Chandler, G.E., 'Why it can't happen to me: The base rate matters but overestimating skills leads to underestimating risk.' In Journal of Applied Social Psychology (1997), 87 p.61-79

En effet, ils estiment courir moins de risques d'accident que les autres (= « **optimisme irréaliste** »).

Manstead,³⁰ quant à lui, décrit l'effet **du « faux consensus »** : nous sommes fortement convaincus que notre comportement et nos idées en matière de conduite sont partagés par la plupart des autres conducteurs. Les auteurs d'excès de vitesse affirment souvent que « tout le monde » roule trop vite, tout comme les personnes qui conduisent sous influence pensent que plus de 50% des automobilistes font de même. Aux États-Unis, ce phénomène est souvent utilisé comme point de départ pour mener des campagnes de prévention auprès des jeunes ou pour aider les personnes en réhabilitation. Il s'agit de la méthode *social norms* (<http://www.socialnorm.org>). Cette méthode ne consiste pas à souligner les dangers ou les conséquences de tel ou tel comportement, mais permet à ceux qui la suivent de se rendre compte qu'ils appartiennent à une minorité de conducteurs. Par exemple, la plupart des gens ne dépassent pas les limitations de vitesse. Peu de gens aiment appartenir à une minorité. Lorsqu'un conducteur se rend compte qu'il se comporte différemment des autres conducteurs, il a tendance à changer son comportement. Les programmes qui reposent sur cette méthode ont déjà donné des résultats remarquables.

³⁰ Manstead, A.S.R e.a. 'Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations' In *Journal of Applied Social Psychology*, 22, p509-530, 1992

[6] Je ne fais jamais de bêtises, moi !

Nous ne respectons pas toujours les règles et il nous arrive de commettre des erreurs. Nous employons souvent toute une série d'arguments pour « défendre » notre comportement, et ce, pour diverses raisons. Il est donc également possible d'apprendre de ces erreurs. Lorsque les conséquences de nos agissements sont plus graves (accident, lésions), d'autres mécanismes entrent en scène. Il s'agit de mécanismes de défense qui minimisent ou démentent notre responsabilité dans la survenance de l'accident. On se protège car notre sentiment de culpabilité est trop important ou nous sommes touchés par des émotions trop fortes. Il devient donc plus difficile de donner des explications normales et logiques.

Ce genre de réaction a d'ailleurs été étudié dans le cadre de nombreuses études en criminologie sur les délits avec violence. Avec leurs « techniques de neutralisation », Matza & Sykes³¹ sont des pionniers en la matière. Tous deux sont parvenus à la conclusion suivante : chez la plupart des contrevenants, il est question d'un certain processus moral. Nous avons en fait un code moral qui se manifeste par une forte solidarité avec nos amis et « collègues » ou à l'égard de certains groupes d'individus comme les femmes ou les enfants. Les contrevenants hiérarchisent également les infractions et les délits. Ils enfreignent tout de même certaines règles de la société et doivent justifier ces infractions pour eux-mêmes. Matza et Sykes appelle cela les « neutralisations ». Celles-ci nous permettent d'enfreindre des règles tout en conservant une bonne estime de soi. Il s'agit d'un processus cognitif qui :

- est une sorte de sauf-conduit
- fait en sorte que le contrevenant puisse continuer l'infraction malgré les malaises ou les difficultés auxquels il pourrait être confronté
- minimise ou adoucit le sentiment de culpabilité ou de honte qu'il peut ressentir après avoir commis l'infraction.

Les catégories de neutralisation sont les suivantes :

- 1) nier sa propre responsabilité : « *J'étais obligé de suivre les autres voitures de près. Si je ne l'avais pas fait, des automobilistes se seraient intercalés et j'aurais reculé au lieu d'avancer* »
- 2) nier les dégâts, les risques, les conséquences : « *La vitesse n'est pas responsable, de toute façon je n'étais pas pressé* » ou « *Quoi qu'il arrive, c'est l'assurance qui paie* »

³¹ Matza, D. & Sykes, G. "Techniques of Neutralization: a theory of delinquency", in American Sociological review, Vol.22, 6, Dec. 1957

- 3) jouer les Robins des Bois (ou justice morale) : « *Je fais rouler l'économie : consommation, taxes... Je fais en sorte que vous ayez du boulot* »
- 4) revendiquer son droit : « *J'ai eu une dure journée, c'est normal que je sois distrait* »
- 5) vouloir rééquilibrer la balance : « *Je n'ai jamais été félicité pour avoir laissé la priorité et pour une fois que je ne la cède pas, on me punit si sévèrement...* »
- 6) relativiser : « *Je roule sans doute un peu trop vite, mais d'autres font bien pire* »
- 7) revendiquer la banalité du geste : « *Tout le monde le fait* », « *Si tout le monde le fait, c'est que c'est la loi qui doit être modifiée* »
- 8) accuser la victime : « *C'est le cycliste qui l'a cherché !* », « *Que fait un gamin de 14 ans dans la rue pendant la nuit ?* »
- 9) rejeter la faute sur les hommes de loi (jouer les victimes) : « *La police va justement là où elle pourra coincer beaucoup de gens* », « *elle me connaît et m'a toujours à l'œil* »
- 10) rester très optimiste : « *Ça n'arrive qu'aux autres, de toute façon* », « *Le risque que je me fasse prendre est faible, j'ai tout calculé* »

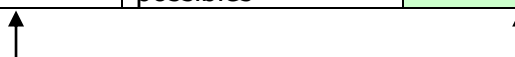
Par analogie avec Klandermans et Seydel³², nous pouvons distinguer différents types de neutralisation qui nous apportent déjà des indications pour de possibles solutions.

Nous pouvons donc remarquer quatre types de neutralisation, chacun caractérisé par une conviction principale. On retrouve ces différents types de neutralisation à la première ligne du tableau ci-dessous. Sur la deuxième, différentes techniques de neutralisation sont énumérées.

La troisième ligne nous indique la méthode à adopter pour briser ces neutralisations. Si nous essayons par exemple de justifier notre comportement en affirmant qu'une infraction à la loi n'est pas une faute grave, il est dès lors inutile de débattre sur les conséquences négatives que peut avoir une telle infraction. Il est surtout important de s'interroger sur la nécessité des règles et sur l'intérêt de les respecter.

³² Klandermans, B. & Seydel, E. "Ovezrtuigen en activeren: publieksbeïnvloeding in theorie en praktijk", Van Gorcum, 2000

Mon comportement n'est pas une infraction.	Je ne suis pas responsable.	Absence de dégâts	C'est la victime qui est responsable, pas moi
Robin des Bois (3) C'est un droit (4) C'est normal (7)	« j'y ai été obligé » (1) La balance (5) Encore acceptable (6)	Rester optimiste (10) Nier les conséquences (2)	Accuser la victime (8) Tout le monde s'en prend à moi (9)
Comprendre l'intérêt du code de la route	Pouvoir faire son propre choix ; améliorer son efficacité	Etre conscient de toutes les conséquences possibles	



Les techniques de neutralisation employées par les contrevenants lors d'infractions de la route sont souvent nettement influencées par les émotions. Elles déterminent aussi considérablement notre comportement au volant. Ce phénomène s'explique de différentes façons :

- Le conducteur peut s'identifier fortement à sa voiture (le véhicule devient un prolongement de son propre corps). Bon nombre de valeurs et de caractéristiques personnelles sont liées au type de véhicule (que ce soit une Lada ou une Porsche). De même, le style de conduite et la nature du conducteur vont de pair.
- Des situations imprévues ou inattendues sur la route entraînent souvent des conséquences importantes, tant physiques qu'émotionnelles, qui nous incitent à prendre des décisions basées sur l'émotion plutôt que de développer des considérations rationnelles. Les décisions basées sur l'émotion engendreront plus souvent une infraction, car commettre une infraction procure un sentiment de bien-être (faire de son mieux pour arriver à l'heure, se sentir légèrement meilleur qu'un autre).
- La plupart des déplacements ne sont pas une fin en soi, mais un moyen pour atteindre un autre objectif (arriver à l'heure, aller faire quelque chose de chouette) et donc les événements qui affectent la circulation ont souvent une influence sur notre but ultime. Nous pensons à court terme : les avantages de l'infraction sont parfaitement évidents et pertinents ; les inconvénients, eux, sont moins flagrants ; à moins qu'il s'agisse d'un accident, d'un quasi-accident ou d'une interpellation évidemment. Les inconvénients n'apparaissent clairement que bien plus tard ou ils feront partie des choses qu'on ne comprendra jamais.

- La conduite elle-même requiert beaucoup d'attention de notre part. Étant donné que la charge de conduite engendre en soi une charge cognitive importante, il reste rarement de « l'espace » pour réagir en ayant réfléchi à tout et nous retombons dans nos réactions émotionnelles.

La publicité automobile joue là un rôle important : cf. Lexus (« beaucoup d'émotions, moins d'émissions »), Opel (« les voitures sont notre vie, notre passion »), Seat (« ECOMOTIVE »)...



[7] Et demain, tout sera différent...

Après avoir été confrontés aux conséquences de leur comportement, certains ont vraiment envie de prendre les choses en main. Pourtant, nombreux sont ceux qui retombent dans leurs vieilles habitudes ou qui jettent l'éponge après quelques tentatives. Aux Pays-Bas³³, où l'on effectue un bon suivi des contrevenants routiers (au niveau du tribunal), l'on constate que 23% d'entre eux récidivent dans les 2 ans. Certes, conduire sans assurance et/ou sans permis de conduire ne sont pas les infractions les plus courantes mais le taux de récidive est pourtant le plus élevé (60%). Environ 37% des conducteurs contrôlés positifs au volant récidivent dans les deux ans et le taux de récidive des contrevenants en matière de vitesse est de 26%. En Belgique³⁴ nous disposons uniquement d'informations sur le risque de récidive d'un contrevenant routier sur un délai 10 ans, à savoir 45%.

Changer son comportement n'est pas une mince affaire surtout quand ce comportement est devenu une habitude. Il est désormais clair que la simple mise en place d'éléments rationnels et des mises en garde ne suffisent pas pour amener un conducteur à modifier son comportement habituel. Une méthode d'intervention forte est nécessaire et la personne concernée doit avoir réellement envie de changer.

Ces habitudes persistantes sont récurrentes dans le domaine de la psychologie de la santé. Elles constituent de sérieuses menaces pour la santé au même titre que la cigarette, la malbouffe, les relations sexuelles non protégées, etc.

Les modèles de référence en matière de changement de comportement sont le modèle des croyances relatives à la santé (*Health Belief Model*³⁵ ou HBM) et le modèle transthéorique du changement de Prochaska et de DiClemente³⁶. Le modèle HBM comprend cinq conditions à la modification durable d'un comportement (en matière de santé) :

- L'individu doit considérer la santé comme une dimension importante de sa vie. Dans le domaine de la sécurité routière, nous pourrions parler de sécurité et de respect des règles.
- L'individu doit prendre le risque potentiel au sérieux.
- L'individu doit également se sentir vulnérable à cette menace.

³³ Blom, M., Bregman, I.M. & Wartna, B.S.J. (2011) *Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart*. Den Haag, WODC

³⁴ Robert, L., Mine, B. & Maes, E., (2015), "Récidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers op basis van het Centraal Strafregister" in *Panopticon*, 36 (3), p 173-189

³⁵ JANZ N.K. & BECKER M.H., *The Health Belief Model: a decade later*, Health Education Quarterly, 11, 1984, p484-501.

³⁶ PROCHASKA J.O. & DICLEMENTE C.C., *The Transtheoretical Approach: Crossing the Traditional Bounds of Therapy*, Homewood, Dow Jones-Irwin, 1984.

- L'individu doit croire au fait qu'il peut activement éviter ce risque (cela n'a rien à voir avec la chance ou la malchance)
- L'individu doit se sentir à même de franchir les différentes étapes nécessaires à la prévention du risque perçu.

Nous nous heurtons déjà à plusieurs contre-indications aux propos tenus sur les différentes illusions et la théorie d'attribution. La sécurité est loin d'être la dimension la plus importante du comportement quotidien dans la circulation. Bien souvent, la menace est bien loin. En effet, la plupart du temps, les comportements infractionnels n'aboutissent pas à un accident, ni même à une contravention. Un accident est souvent considéré comme « un moment de malchance », un évènement fortuit.

Le changement de comportement se fait par étapes. Pour ce faire, l'on utilise depuis quelques temps déjà le modèle « stages of change » de Prochaska et DiClemente³⁷. Ce modèle est souvent utilisé dans le cadre du traitement des addictions et pour promouvoir de saines habitudes comportementales.

Changer ses habitudes comportementales

Il est plutôt surprenant de constater qu'il n'y a pas beaucoup de recherche sur les habitudes comportementales et sur la manière d'en changer. On sait bien que les habitudes peuvent être décrites comme une simple association entre la S(ituation) et la R(éaction) et sont particulièrement difficiles à contrôler en y consacrant une attention consciente et en montrant une bonne intention. Ces habitudes naissent dans le tronc cérébral et échappent ainsi facilement aux cognitions et à la conscience³⁸. Prenez par exemple le test Stroop où l'on sera toujours tenté de lire le mot plutôt que de citer la couleur dans laquelle il est écrit.

Toutefois, il sera plus facile d'intervenir de manière ciblée sur les prises de décision plus complexes, comme le choix du transport, la vitesse à adopter au volant, l'attitude à adopter face aux risques ou encore la conduite sous influence. Ci-après, nous abordons quatre angles d'approche possibles, à savoir :

- augmenter son sens de l'attention,
- concrétiser ses intentions,
- bénéficier d'une aide adaptée
- utiliser des moyens mnémotechniques.

37 DiClemente, C. & Hughes, S. 'Stages of change profiles in outpatient alcoholism treatment' in Journal of Substance Abuse 1990 - 2: p. 217

³⁸ Aarts, H. "Gewoontegedrag: de automatische piloot van mens en maatschappij" in Tiemeyer, W.L. (e.a.) "de menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag" Wet. Raad voor het overheidsbeleid 's Gravenhage 2009

Augmenter son sens de l'attention

En principe, un conducteur n'adopte pas un comportement habituel délibérément. Il n'est plus question d'intention, mais d'un certain stimulus ou élément situationnel qui influencera automatiquement son comportement. Ainsi, les autorités publiques peuvent facilement empêcher un comportement (au volant) dans le but même de briser l'habitude.



Une méthode moins radicale insiste sur les éventuelles conséquences négatives d'un comportement. Cette méthode est souvent utilisée dans des campagnes générales de sensibilisation sur les risques éventuels liés à la circulation. Cependant, ces campagnes ont souvent un effet limité. Selon Wändi Bruine de Bruin³⁹, ce manque d'effets est notamment dû à un certain nombre de pièges dans lesquels même nous, formateurs, pouvons tomber :

- 1) Le langage de l'« expert » n'est pas le même que celui de l'utilisateur. Les chercheurs estiment qu'un jeune conducteur court en moyenne un risque⁴⁰ relatif de 4,3 par rapport à un conducteur moyen. De quels jeunes conducteurs parle-t-on ici ? Un exemple plus éloquent est le nombre de jeunes blessés sérieusement ou grièvement au cours de leurs deux premières années de conduite. De plus, un exemple concret est probablement plus parlant qu'un pourcentage.
- 2) La notion de « risque » signifie-t-elle la même chose pour nous et pour le public cible ? Certains risques ont plutôt une connotation positive auprès de ce dernier. Ainsi, dans nos pays, la hausse des températures nous fait davantage penser à l'arrivée des vacances qu'au réchauffement climatique. Certains hommes et jeunes hommes trouvent un



³⁹ Bruine de Bruin, W., & Bostrom, A. "How to assess what to address in Science Communication" PNAS, 110, p.14062-14068, 2013

⁴⁰ Martenson, H. « @Risk: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles en fonction de l'âge et du mode de déplacement » IBSR, Bruxelles, 2014

certain plaisir à adopter une conduite dangereuse. Prenez par exemple des phrases telles que : « dans la vie, il faut prendre des risques » ; « rouler vite, ça me détend », etc. De plus, selon M. Slovic⁴¹ : « *positive feelings about a risk may make it seem safer than it is* »⁴² Dans la continuité de cette idée, nous devons également nous demander si les conséquences négatives auxquelles nous pensons sont celles auxquelles le public fait attention. Par exemple, qu'est-ce qui peut pousser les jeunes automobilistes à remettre leur comportement en question ? En tant que formateurs, le risque qui nous vient à l'esprit en premier lieu est le risque d'accident. Mais en sera-t-il de même pour un jeune homme qui aime se vanter de ses exploits ? Une expérience intéressante de l'Université australienne de Macquarie a prouvé que les jeunes hommes sont plus sensibles à la perte de respect qu'aux conséquences éventuelles d'un accident corporel et sont dès lors plus enclins à adapter leur comportement en matière de vitesse au volant.

- 3) Être conscient d'avoir le choix est souvent plus utile que de connaître les conséquences éventuelles. En effet, même si vous démontrez la dangerosité de la conduite sous influence et l'importance de l'éviter, et que le contrevenant est d'accord avec vous, il sera tout de même convaincu qu'il n'avait «pas d'autre choix». De quelle autre manière parviendrait-il à rentrer chez lui ? Comment pourrait-il encore sortir avec ses ami(e)s ? A-t-il encore simplement le droit de sortir ? Il est capital d'inciter les gens à réfléchir de manière explicite aux aspects d'une situation concrète et ainsi leur permettre d'élargir la liste des choix qui s'offrent à eux. Souvent, la situation est évaluée de manière trop extrême. Toutefois, il faut encourager le conducteur à systématiquement effectuer cette analyse réfléchie du contexte et le lui rappeler sans arrêt. Dans le cas contraire, l'effet d'une telle réflexion ne sera que temporaire. Il arrive souvent que le comportement habituel du conducteur soit modifié lorsque sa vie ou son environnement subit un changement radical. Un déménagement, un nouvel emploi, un retrait de permis, etc. constituent souvent le point de départ de ce processus de réflexion.

Concrétiser ses intentions

Se fixer un nouvel objectif solide est un bon point de départ, mais cela n'est pas suffisant en soi. L'objectif doit pouvoir être réalisé concrètement dans des situations spécifiques afin de pouvoir en dégager des « règles » et des directives claires. En littérature, ce principe s'appelle aussi « l'implémentation des intentions » : « Si je me retrouve dans X situation, je fais Y ». Selon ce concept, tout le monde prévoit quand, où et comment adopter un nouveau comportement. En termes plus cognitifs,

⁴¹ Slovic, P., Peters, E. & Finucane, M.L., "Affect, Risk and Decision Making" in Health Psychology, Vol 24, N°4, p S35-S40, 2005

⁴² Un risque pourrait sembler moins dangereux s'il procure un sentiment positif

« l'implémentation des intentions » renforce l'association entre le nouveau comportement et les prochaines situations rencontrées durant lesquelles nous voudrions ou devrions adopter ce comportement. De plus, le fait d'explicitier ces intentions permet de mémoriser plus facilement le nouveau comportement.

La concrétisation des objectifs met aussi l'accent sur le COMMENT du nouveau comportement. Ainsi, beaucoup de conducteurs sous influence se rendent compte qu'il vaut mieux ne pas boire lorsqu'ils conduisent, mais ne voient pas comment ils peuvent refuser un verre ou passer une soirée agréable sans alcool.

Mme Bruine de Bruin⁴³ a étudié l'échec des programmes préventifs destinés à lutter contre les maladies sexuellement transmissibles aux États-Unis. Elle a constaté que les jeunes possédaient suffisamment de connaissances sur la transmission de ces maladies et sur les moyens à utiliser pour se protéger, mais qu'ils ne savaient pas comment aborder le sujet avec leur partenaire.

Dans ce cadre, nous voulons également évoquer une étude⁴⁴ qui s'est tenue aux Pays-Bas et lors de laquelle l'on a appliqué diverses méthodes de prévention au même moment dans différentes situations et comparé les groupes après un an. Cette étude ne concernait pas la circulation routière mais la consommation de drogues.

Nous avons mené une action de prévention contre la consommation de drogue dans différentes écoles. Dans chaque région, nous avons adopté une méthode de travail différente. Dans les quatre cas, le nombre de jeunes qui « avaient déjà consommé au moins une fois de la drogue » a augmenté après un an et ce nombre a même atteint 3,6%, alors que cette problématique n'avait pas été abordée l'année précédente. Nous avons constaté la plus forte augmentation dans les écoles où nous avons surtout (et exclusivement) abordé les risques potentiels de la consommation de drogue. Enfin, nous avons rencontré la plus faible augmentation (et donc celle avec un effet préventif clair) au sein des écoles où nous avons surtout abordé la question suivante : « Pourquoi consommerait-on de la drogue, ou au contraire, pourquoi n'en consommerait-on pas ? ».

⁴³ Downs, J.S., Murray, P.J., Bruine de Bruin, W., White, J.P., Palmgren, C. & Fischhoff, B. (2004). Interactive Video Behavioral Intervention to Reduce Adolescent Females' STD Risk: A Randomized Controlled Trial. *Social Science & Medicine*, 59, 1561-1572.

⁴⁴ Geciteerd in Ashton, M., "The danger of Warnings" op www.drugsandalcoholfindings.org.uk

Nature de l'intervention	Consommation de drogue après 1 an
Aucune intervention	+ 3.6 %
Induction de la peur (surtout à l'aide d'une mise en évidence des risques)	+ 7.3 %
Informations sur le produit (et ses effets) uniquement	+ 4.6 %
Discussion autour des raisons de la consommation de drogue	+ 2.6 %

Trouver du soutien auprès de la bonne personne

En tant qu'individu, nous appartenons à des structures et groupes différents. Chaque groupe possède sa propre culture et ses propres règles. La façon dont nous « choisissons » un groupe selon nos propres convictions, ou dont ce groupe « transmet » ses convictions à un individu est une réflexion sans fin.

Si une personne possédant un véhicule travaille dans une organisation dans laquelle la sécurité routière n'a que peu voire pas d'importance, où les accidents entraînant des dégâts matériels ne soulèvent aucune inquiétude et où la plupart du personnel se targue de leur vitesse au volant et des gains de temps qu'ils ont faits, il est très difficile de ne pas être influencé. Il est encore plus difficile de changer son propre comportement en matière de vitesse qui convenait « à merveille » à cette culture.

Si l'on veut se défaire d'une habitude profondément ancrée, il est essentiel d'avoir un « parrain » dans notre environnement direct qui nous soutient et qui nous guide. Les Alcooliques anonymes (AA) misent, d'ailleurs, en grande partie, leur succès sur ce point, mais c'est également le cas pour Weightwatchers qui pratique la confidentialité et l'incitation de la création d'un nouveau groupe de référence.

Usage de rappels

L'habitude est déclenchée par des situations spécifiques (stimuli) et est ensuite répétée sans réfléchir (automatismes). Bien qu'on désire agir autrement, le déclencheur est tellement présent dans notre vie et notre profonde attention pour y parvenir n'est pas toujours active à 100% qu'on retombe de nous-mêmes dans nos « bonnes » vieilles habitudes. Plus une habitude est ancrée, plus cette rechute risque d'arriver rapidement.



Afin de mettre nos intentions en évidence, d'autres éléments déclencheurs sont nécessaires. Lors de la prise en charge de délinquants sexuels⁴⁵, on a recours à des

⁴⁵ <http://study.com/academy/lesson/aversion-therapy-definition-examples-quiz.html>

bracelets en élastique. Ce rappel discret permet d'envoyer des signaux de « situation ou de pensée dangereuse ».

Ce principe peut également être appliqué dans le cadre de la circulation. Un proverbe placé sur le tableau de bord, un signal en cas d'excès de vitesse (plus facilement installé dans des voitures modernes), un CD adapté qui se lance en roulant...

Évidemment, c'est à la personne de décider si ce système est envisageable pour elle et de voir quelle sera alors la meilleure solution.

Dans son article, Aarts⁴⁶ qualifie ceci comme « le changement dans la priorité des buts inconscients ». Il a mené cette enquête dans le cadre de régimes amaigrissants.

Cet aspect est également appliqué dans des situations plus générales pour guider le comportement des passants. Par exemple, on utilise fréquemment en Belgique des panneaux indiquant la vitesse à titre d'avertissement (sans verbalisation) ou des panneaux complémentaires : « enfants qui jouent » dans une rue tranquille. Deux techniques scientifiquement mieux étayées utilisant le principe de « rappel » sont le « priming » et le « prompting ».



Priming Il s'agit de signaux complémentaires fournis de manière moins consciente. On transmet un signal qui revêt le message que l'on souhaite véhiculer mais ne réfère référant pas directement à ce comportement. Exemples, l'utilisation d'odeurs dans les magasins, de musique dans les stations de métros. Avec de tels procédés, on ne rencontre que peu de succès durable dans la circulation. Nous constatons toutefois, que cette façon de travailler est utilisée, surtout aux Pays-Bas (organisation Goudappel⁴⁷) : dessins d'une marelle sur le côté de la route pour faire le lien avec les enfants et inciter les usagers à rouler moins vite ; dessins de pieds d'enfants aux endroits où les voitures ne peuvent pas stationner. Les premiers résultats semblent indiquer que ces procédés touchent davantage les piétons que les automobilistes et que leurs effets sont très concentrés et temporaires. L'effet de surprise perd peut-être de son impact.

Un principe beaucoup plus utilisé est la transmission d'un stimulant supplémentaire en vue de changer un certain comportement. C'est ce qu'on appelle « *prompting* » en psychologie. Voici quelques exemples : piéton dessiné sur le passage pour piétons, traversée cycliste plus colorée ou place de stationnement plus colorée pour un véhicule d'une personne moins valide. D'autres stimuli moins « classiques » ont été testés mais avec moins de succès :

⁴⁶ PAPIES, E.K., STROEBE, W. & AARTS, H., « Understanding dieting: a social cognitive analysis of hedonic processes in Self-regulation », *European Review of Social Psychology*, janvier 2009, vol. 19, Utrecht

⁴⁷ <http://www.goudappel.nl/voorbeelden/veiligheidsaanpak-scholen/>

- slogans supplémentaires, panneaux complémentaires non officiels avec le même message...
- ajouter un dessin d'enfant à un procès-verbal (police d'Anvers)
- message supplémentaire à hauteur des passages pour piétons (à Amsterdam, 17% d'usagers de moins brûlent le feu rouge)



Changer d'habitude est particulièrement pénible.

On a adopté une « vieille » habitude parce que ce comportement était le plus adéquat pour une situation donnée. Etant donné que cette habitude se fait automatiquement, elle nous coûte peu d'énergie et d'attention. Elle est considérée comme la réaction la plus « naturelle ».

Changer une telle habitude ne se fait pas ainsi et comporte deux changements : 1) ne plus agir comme on a l'habitude de le faire (se déshabituer de son comportement) et 2) adopter un nouveau comportement.

- 1) Ne plus adopter l'ancien comportement. On a besoin de beaucoup de concentration pour bloquer la façon « normale » de se comporter. Ce qui est perçu comme spontané et normal doit cesser pour laisser place à un autre comportement. C'est ce que beaucoup appellent la « détermination ». Ce processus de changement comportemental exige beaucoup de résistance et de volonté surtout au début. Sans un soutien suffisant, la certitude que quelque chose de « mieux » se profile à l'horizon et peut-être une « récompense » intermédiaire (sous la forme de compliments et d'encouragements par exemple), il est difficile de poursuivre cette inhibition.
- 2) Apprendre un nouveau comportement. Une nouvelle manière de réagir devra être apprise petit à petit. Chaque processus d'apprentissage peut essuyer un échec. Il faut également en tenir compte. Comment peut-on gérer ces « contrecoups » ? Le nouveau comportement ne revêt pas non plus directement un caractère automatique, naturel. Cela devient plus difficile, plus lent et moins flexible. DeCaro⁴⁸ (e.a.) parle du phénomène « choking under pressure ». Surtout dans le cas de la conduite automobile, où les automatismes constituent

⁴⁸ Decaro, M.S., Thomas, R.D., Albert, N.B. & Beilock, S.L., "Choking Under Pressure: multiple Routes to Skill Failure" in Journal of Experimental Psychology, Vol 140 No 3, p390-406, 2011

une aide précieuse, ceci peut entraîner une diminution de la fluidité, de l'assurance et donc du sentiment de sécurité.

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

