



Laboratoire de Psychologie Environnementale UMR 8069
Université René Descartes



CNRS / FONDATION MAIF

INCIDENCES COMPORTEMENTALES DES FONCTIONS DU RISQUE CHEZ LES JEUNES MOTOCYCLISTES

Convention de recherche n°98 COV 003 VILL

Ludvina Colbeau-Justin, Sandrine Depeau, Thierry Ramadier

*Université René Descartes
Institut de Psychologie
71 Avenue Edouard Vaillant, F-92100 Boulogne-Billancourt*

TABLE DES MATIÈRES

I. RÉSUMÉ	4
II. ETAT DE LA QUESTION	5
A. ASPECTS THÉORIQUES	6
1. Le risque comme organisateur développemental de l'adolescence	7
a) Comportement imprudent ou prise de risque ?	7
b) La recherche de sensations comme valeur prédictive.....	7
c) Un Monde idéalisé	8
d) Une perception biaisée	8
e) Le risque comme condition nécessaire au développement	9
f) Le risque et son rôle fonctionnel	9
2. Le tissu social	10
a) Des influences relatives	10
b) Le rôle de la famille.....	11
c) Le groupe de pairs.....	12
3. Le contexte environnemental	14
a) Mobilité et territoire.....	14
b) Familiarité et appropriation.....	15
B. PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE	17
1. Comment et Pourquoi? : la compréhension du processus.....	17
2. Dans quelles situations et quels risques?.....	18
3. Qui prend des risques? L'influence du contexte environnemental et du tissu social	19
III. METHODOLOGIE	21
A. TERRAIN D'ÉTUDE	21
B. STRUCTURE DE L'ÉCHANTILLON	21
C. MÉTHODE ET OUTILS D'INVESTIGATION	22
1. Phase de test et d'ajustement: la pré-enquête.....	22
2. Première phase : le trade-off-game.....	23
a) Le jeu de simulation de négociation : cadre conceptuel	23
b) La construction des jeux de simulation de négociation	24
c) Pertinence du jeu de simulation de négociation dans les comportements de prise de risque.....	26
- Justification de son usage	27
- Déroulement du « trade-off-game »	28
3. Seconde phase : l'entretien semi-directif	29
IV. RESULTATS	31
A. COMPOSITION DE L'ÉCHANTILLON	31
1. En termes d'âge	31
2. La répartition sociale des adolescents	31
B. FACTEURS SITUATIONNELS	32
1. Le trajet domicile-lycée.....	32
2. Justification de l'usage du deux-roues	33

3.	Type de deux-roues	34
4.	Fréquence d'utilisation du deux-roues.....	34
5.	Le port du casque	35
6.	Pratique de la conduite de voiture	35
7.	Accidents en deux-roues	36
C.	FACTEURS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX	37
1.	L'influence du groupe de pairs	37
2.	Le rôle des parents vis-à-vis de la sécurité.....	40
3.	Les incidences du site : Marseille / Lyon.....	41
4.	Caractéristiques socio-démographiques associées aux fonctions du risque	44
5.	La mobilité et la prise de risque	46
6.	Caractéristiques du deux-roues associées aux fonctions du risque	49
D.	AU CŒUR DU PROCESSUS : DE LA FONCTION AUX MODALITES	
	COMPORTEMENTALES	50
1.	La décision de prise de risque selon les modalités de familiarité.....	50
2.	Caractéristiques comportementales des risques encourus.....	52
3.	Prise de risque et détermination (objectif poursuivi)	56
4.	Caractéristiques cognitives et expérientielles associées aux fonctions du risque	
	57	
a)	Du point de vue décisionnel.....	57
b)	Du point de vue comportemental.....	58
E.	LIMITES DE LA RECHERCHE	60
1.	L'opérationnalisation de la familiarité.....	60
2.	Le trade-off-game et les limites d'interprétation	60
V.	DISCUSSION	62
A.	DE LA FAMILIARITE A LA VARIABILITE ENVIRONNEMENTALE	62
1.	L'influence culturelle des rapports à l'espace urbain sur la prise de risque....	62
2.	L'invariance des fonctions à travers la familiarité environnementale.....	64
3.	Risques en situation = risques représentatifs.....	64
a)	Marquage et rupture environnementale	65
b)	Représentativité et variabilité environnementale.....	65
c)	Internalité et biais d'optimisme	66
d)	Les situations isolées et les situations d'interactivité	66
e)	Le risque pulsionnel et le risque calculé.....	67
B.	LE ROLE PSYCHOLOGIQUE ET SOCIAL DU RISQUE : ENTRE	
	EQUILIBRE ET DEPASSEMENT	67
1.	Hiéarchisation des fonctions du risque.....	67
2.	La recherche d'un équilibre : aller vite et porter le casque	68
3.	Prise de risque et bénéfices identitaires.....	68
a)	La problématique identitaire	68
b)	Les bénéfices recherchés	69
c)	L'image de soi.....	69
d)	La fonction et les valences	69
4.	La vitesse comme valeur sociale.....	70
a)	La vitesse, une valeur qui « roule ».....	70
b)	La vitesse dans tous ses états	70
5.	Dépasser les limites pour se dépasser	71
a)	La question des limites	71
b)	La vitesse, une norme véhiculée dans et par le groupe.....	72

C. LES FACTEURS DIFFERENTIELS : DES FREINS POTENTIELS	72
1. Style de vie : de l'utilité à la pratique sportive	72
a) L'impact d'une virée	72
b) La pratique sportive.....	73
2. Le rôle de l'âge.....	73
3. L'impact de la position sociale	74
4. Expérience et processus d'évitement du risque.....	74
5. L'implication des parents	75
VI. RECOMMANDATIONS.....	76
VII. BIBLIOGRAPHIE	78
ANNEXES.....	83

I. RÉSUMÉ

Les accidents de la route en milieu urbain représentent un des risques majeurs à l'adolescence. Or, la prise de risque à cette étape du développement de l'individu constitue une des modalités de l'autonomie et la socialisation de l'adolescent. Dans cette perspective, et selon le modèle homéostatique du risque de Wilde (1982), on postule que l'adolescent chercherait à maintenir constant un certain niveau de risque perçu. Si l'on exclue la situation d'ignorance des risques, on peut donc considérer que le comportement de prise de risque dépend à la fois de l'évaluation et de l'utilité du risque pour l'individu. Tout comme le suggère Assailly (1992), le risque acquiert alors certaines fonctions propres à la phase d'adolescence.

L'objectif de cette recherche consiste dans un premier temps à étudier les risques en milieux urbains dans une perspective psycho-environnementale, plus particulièrement à travers la familiarité environnementale, entendue dans son acception cognitive et comportementale et intervenant comme facteur de risque, du fait qu'une familiarité liée à une sous-estimation du danger peut renforcer une prise de risque (Slovic, 1984 ; 1987). Plus particulièrement, l'objectif consiste à mettre en relation les différentes fonctions du risque définies par Assailly (1992) avec les modalités comportementales de prise de risque et la familiarité environnementale.

A partir de données statistiques relatives au taux d'accidents des deux-roues motorisées en France, deux villes ont été retenues : Lyon et Marseille. Dans chacune d'elles, 50 adolescents (de sexe masculin uniquement) âgés de 14 à 18 ans (N=100) et tous conducteurs de deux-roues motorisés, ont été interrogés sur la base d'un entretien semi-directif. L'entretien individuel était structuré en deux phases successives.

Une première phase " ludique " a utilisé la technique de simulation de négociation ou " trade-off-game ". Cette technique originale (construite sur la base d'expériences réelles des adolescents, recueillies lors d'une pré-enquête) a permis d'une part de proposer une situation contraignante (Mc Farlane, 1971), c'est-à-dire propice à la décision d'une prise de risque basée sur l'équilibre sécurité / risques. D'autre part, elle a permis d'opérationnaliser les différentes fonctions du risque ainsi que la familiarité environnementale, en conservant une validité écologique satisfaisante des processus cognitifs en œuvre dans la décision (Robinson, 1987). Une deuxième phase a été menée à partir de questions relatives à l'évaluation du risque, la connaissance du risque, et l'évaluation des facteurs de protection en situation de conduite.

L'ensemble des résultats a montré en premier lieu, deux profils d'utilisateurs de deux-roues en milieu urbain prenant des risques : (1) ceux qui ont un rapport instrumental au deux-roues et (2) ceux pour qui, la conduite du deux-roues, s'apparente à un loisir. Ensuite, on observe que certains facteurs psycho-environnementaux (en particulier, la non-familiarité) peuvent renforcer la prise de risque comme à Marseille.

Enfin, quelles que soient les conditions environnementales, les différentes fonctions du risque ("prestance" versus "pratique") ne génèrent pas le même type de comportements à risques (comportement engageant d'autres usagers ou non, par exemple).

II. ETAT DE LA QUESTION

Dès l'instant où l'individu entre dans la circulation routière, il s'expose à des risques. Cette exposition au risque est issue, d'une part, de facteurs qu'il ne contrôle pas (les déplacements des autres usagers) et d'autre part, de son propre comportement. A ce dernier niveau, soit les risques encourus par le comportement sont ignorés de l'individu par manque d'information, pouvant alors entraîner une prise de risque involontaire ou inconsciente, soit l'individu est parfaitement conscient des risques auxquels il peut s'exposer par son comportement. S'engageant volontairement dans une situation de prise de risque, il est dès lors plus exposé. Nous considérons la notion de prise de risque comme impliquant le fait que *le sujet est conscient des risques qu'il prend*. Nous nous intéressons à ce type de comportements dans l'optique de fournir un support pour la prévention et la modification des attitudes et comportements des adolescents face aux risques, liés à l'usage des deux-roues motorisés. Ainsi, l'objet de notre recherche est de déterminer les facteurs qui conduisent l'individu à s'engager dans une prise de risque, prise de risque qui revêt une importance particulière dans le contexte de l'adolescence.

Les objectifs de la recherche proposée s'inscrivent dans les préoccupations de la consultation de recherche sur « les risques des jeunes conducteurs de deux-roues en milieu urbain ». La constatation de l'augmentation des accidents de la route chez les jeunes conducteurs de deux-roues mène à un questionnement selon une perspective transactionnelle. En effet, le contexte social et le contexte environnemental peuvent favoriser l'apparition de comportements risqués dans la conduite de deux-roues à moteur. La relation entre les jeunes et le risque n'a de sens que si elle est abordée à partir du champ plus large dans lequel elle apparaît, à savoir l'environnement social et culturel du risque (sa valeur) et l'environnement social des jeunes. Le rôle des deux-roues dans la mobilité, l'autonomie et la socialisation des jeunes et leur représentation des risques sont étudiés dans un double objectif. D'un point de vue théorique, il s'agit de valider un modèle compréhensif des phénomènes de prise de risque chez les jeunes conducteurs. D'un point de vue pratique, il s'agit, à partir des différentes dimensions psychologiques du risque mises en évidence, de décrire leurs conditions d'apparition et leur nature afin d'identifier les leviers adéquats de sensibilisation à la prévention des risques.

A. ASPECTS THÉORIQUES

Les adolescents composent la population la plus vulnérable et la plus exposée aux risques d'accidents de la route. Ces derniers constituent d'ailleurs, l'une des premières causes de mortalité chez les jeunes.

Des études sur les déterminants de l'insécurité routière (Fontaine, Gourlet, Jurvillier, Saint-Saens, 1992), en particulier l'analyse de procès-verbaux, laissent entrevoir un profil bien catégorisé d'accidentés, à savoir un groupe « de jeunes conducteurs » (moins de 25 ans) le plus souvent utilisant « un deux-roues prêté » et victime d'un accident causé par « l'alcool » et générant la « perte de contrôle du véhicule ». Ce dernier critère fait partie avec « la vitesse » (représentée à 24%) et « l'infraction » (représentée à 41%) des causes principales d'accidents relevés dans les procès-verbaux (Fontaine, Gourlet, Jurvillier, Saint-Saens, 1992). L'« infraction » constitue une cause importante que nous retrouvons dans d'autres études sur les adolescents. En effet, lors d'une étude à grand panel (sujets âgés de 9 à 83 ans) sur les attitudes et connaissances de la réglementation sur les priorités, les 12-18 ans sont ceux qui montrent le moins de respect des règles (Maring & Van Schagen, 1990). Notons enfin qu'en termes d'âge, les accidentés de deux-roues sont en majorité des adolescents de 16-17 ans. Une étude norvégienne, réalisée par Kopjar (1999), à partir des accidents relevés et recensés dans le répertoire hospitalier, d'une ville norvégienne (Stavanger), montre que 73% des accidents de la route impliquent des adolescents de 16-17 ans. Enfin, 1 jeune sur 40 est victime au moins une fois d'accident avant d'atteindre la majorité. Ces résultats, tous relatifs, sont extraits d'une recherche nord-européenne mais ne sont pas pour autant très éloignés de résultats que l'on pourrait trouver en France. D'autant que la Norvège figure dans une étude récente, parmi les pays recensant le moins d'accidents de la route (Page, 2001). Enfin, cette tranche d'âge constitue la phase d'expérimentation de la conduite sur route, c'est-à-dire une phase de moindre habitude et de plus fort conformisme comportemental. Bellaby a montré l'intérêt d'une perspective diachronique tenant compte du cycle de vie face aux risques routiers, reprenant et adaptant la théorie culturelle de Douglas. Il distingue deux types de jeunes conducteurs, au stade d'apprentissage de la conduite. Ils ont en commun un faible intégration sociale car ils vivent une période de transition avant l'âge adulte, ses responsabilités et ses sociabilités (Peretti-Watel, 2000). Le premier type correspond au novice inexpérimenté et anxieux qui se sent très vulnérable sur la route, le second au jeune conducteur qui veut s'affirmer et prend des risques. Les adultes expérimentés se répartissent ensuite en deux types : les conducteurs routiniers, qui deviennent inattentifs, s'exposant par inadvertance à des risques d'accidents, et ceux qui valorisent la conduite, s'y investissent, se croient immunisés contre les accidents graves et se réunissent en petits groupes fermés de pairs.

Ainsi, on pourrait dire que, selon certaines périodes de sa vie, l'individu peut adhérer à des « cultures » du risque différentes, en fonction de sa conception du lien social et des valeurs prégnantes pour lui à tel moment. Si la population adolescente constitue une population plus vulnérable vis-à-vis des accidents de la route, c'est parce que la prise de risque fait partie d'un ensemble de comportements périlleux ou aventureux, constitutifs du profil comportemental de cette tranche d'âge.

1. Le risque comme organisateur développemental de l'adolescence

a) Comportement imprudent ou prise de risque ?

L'ensemble des changements morphogénétiques propres à l'adolescence et en particulier l'état de crise que l'individu peut vivre, ne contribuent pas à faire de l'adolescence une étape de stabilité psychologique. Il est par conséquent, souvent difficile, comme les nombreux débats en témoignent, de comprendre le risque à cette période de la vie, sans faire appel aux processus généraux du développement psychologique de l'adolescent.

Ainsi, la confusion terminologique à propos du risque, amène certains auteurs à parler de comportements « imprudents » (*recklessness* : Arnett, 1992) tandis que d'autres situent la problématique du risque dans « la théorie du comportement-problème » (*Problem Behaviour Theory*, Jessor & Jessor, 1977 ; Jessor, 1992) laquelle catégorise la prise de risque à l'adolescence, comme un des comportement-problème au même titre que l'alcoolisme ou la dépendance aux drogues, par exemple. Le comportement « imprudent » est plutôt caractérisé par une recherche de sensations partagées, assimilée parfois à un comportement déviant. Quel que soit le contexte théorique, le comportement à risque ou « imprudent » est plus fréquent et marque davantage la période adolescente. Certaines études longitudinales ont d'ailleurs montré que les comportements imprudents sont moins fréquents à mesure que l'individu acquiert certaines formes de maturité (sociale, affective, professionnelle). En particulier, dès qu'il commence à instaurer des liens privilégiés avec une personne (relation amoureuse, vie en couple) (Elkind, 1967) ou bien dès qu'il connaît ses premières expériences professionnelles qui l'amène à se centrer davantage sur le monde extérieur et moins sur eux-mêmes (Steinberg, Greenberger, Jacobi & Garduque, 1981). La prise de risque dans la conduite sur route doit alors être entendue comme une des nombreuses modalités du comportement-problème caractérisant la période adolescente.

Contrairement à la prise de risque, le comportement imprudent serait davantage une caractéristique psychologique de l'adolescent marquée par l'immédiateté comportementale et inscrite dans l'Ici et Maintenant. Alors que la prise de risque suppose que l'individu mesure ou envisage plus ou moins les conséquences de sa conduite, le comportement imprudent définirait un passage à l'acte, sans aucune prise de conscience, a priori, des coûts. Seuls les bénéfices obtenus lors de la conduite (stimulation, par exemple) importent. En ce sens, il est alors nécessaire de comprendre ce comportement à travers les traits de personnalité caractéristiques de l'adolescence.

b) La recherche de sensations comme valeur prédictive

Un des traits constitutifs du fonctionnement psychologique de l'adolescent avec lequel le risque est souvent mis en relation est *la recherche de sensations*. Le risque est alors considéré comme le catalyseur de cette dernière. La recherche de sensations est caractérisée par « le besoin de sensations et d'expériences variées, nouvelles et complexes ainsi que par la tendance à prendre des risques physiques et sociaux dans la recherche de telles expériences » (Zuckerman, 1979, p.10). Elle est mesurée généralement sur la base d'une échelle divisée en quatre dimensions ou sous-échelles : (1) la recherche d'excitations et d'aventures, (2) la désinhibition, (3) l'aversion individuelle à la répétition, à la routine, (4) la recherche d'expériences inhabituelles. Dans certains cas, il a été observé que la recherche de sensations permettait d'améliorer l'estime de soi, la confiance en soi ainsi que la tolérance au stress (Baumrind, 1983).

La recherche de sensations aurait alors une valeur prédictive du risque selon Jessor (1992).

D'ailleurs, lors d'une étude longitudinale examinant les différences de style de vie entre adolescents impliqués et d'autres non-impliqués dans un accident de la route, Beirness & Simpson (1988) observent que : (1) les adolescents accidentés ont de plus hauts scores sur l'échelle de recherche de sensations (Echelle de Zuckerman, 1979) que les non-accidentés. (2) Les adolescents accidentés diffèrent quant à l'attachement aux valeurs traditionnelles des adolescents non accidentés. (3) En termes de comportements de prévention, les adolescents accidentés déclarent utiliser moins leur ceinture en tant que passager que les non accidentés. (4) Enfin, en ce qui concerne la catégorie des comportement-problèmes, les adolescents accidentés reportent une consommation régulière d'alcool pour 82,4% (la première année) et 92,6% (la deuxième année) contre 64,9% des non accidentés (la première année). Dans cette perspective, le risque co-varie généralement avec d'autres traits de personnalité propres à l'adolescence.

D'autres études mettent en relation certaines infractions routières avec des scores de recherche de sensations et montrent que la vitesse excessive d'un conducteur est davantage liée à un score important sur l'échelle de recherche de sensations (Jonah, 1997). Ce trait de personnalité peut aussi avoir une influence sur la perception des risques. Certaines études montrent que ceux qui minimisent les risques dans la conduite (comme l'excès de vitesse par exemple) sont aussi ceux chez qui on note le plus haut score sur l'échelle de recherche de sensations (Arnett, 1990).

c) *Un Monde idéalisé*

Un autre trait de fonctionnement psychologique à l'adolescence, étroitement lié au risque, qui peut même l'expliquer, concerne le mode de pensée opératoire. Tirée des théories piagésiennes, cette forme de pensée structurerait les représentations de l'adolescent et notamment son rapport au monde environnant. Au même titre que la forme égocentrique de la pensée du jeune enfant, incapable de distinguer sa pensée de celle des autres, ou de percevoir de manière différenciée les objets, Elkind (1967, 1985) considère qu'une forme d'égocentrisme persiste dans la perception sociale de l'adolescent. Il serait enclin à projeter ou à attribuer ses propres perceptions à l'autre. Ce qui l'amène à imaginer qu'il est sans cesse sous le regard et l'évaluation des autres, d'où le concept de « *public imaginaire* » (*imaginery audience*) (Elkind, 1967). Cette représentation du jugement de l'autre l'amènerait à éprouver un sentiment d'être unique et invulnérable. Par conséquent, la nature exceptionnelle de son existence conférerait la conviction d'être infaillible et immortel. Elkind parle aussi de « *fable personnelle* » (*personal fable*) que l'adolescent construit mentalement pour expliquer son existence et les situations dans lesquelles il s'engage. De nature idéaliste, caractéristique du stade des opérations formelles, cette forme de pensée empêcherait alors l'adolescent de percevoir objectivement les réalités, en particulier, ses propres limites et compétences et d'évaluer donc la part de risques potentiels.

d) *Une perception biaisée*

L'ensemble de ces distorsions perceptives et évaluatives entraîne l'adolescent dans de nombreux biais cognitifs quant à l'évaluation de soi et du monde environnant. L'individu ne prend pas en compte la probabilité statistique de l'accident mais une probabilité conditionnelle de risques, basée sur des variables personnelles le concernant, qu'il connaît et que l'expert en sécurité routière est sensé ignorer (Bastide et Pagès, 1987). En particulier, l'adolescent va surestimer ses propres compétences (biais d'optimisme) et sous-estimer par ailleurs les facteurs externes en situation de prise de risque. Notamment, il négligera les

perspectives négatives des conséquences d'une prise de risque. De plus, il peut considérer ses propres compétences comme supérieures à la moyenne (biais de conformité supérieure de soi, (Codol, 1973). Il peut penser par exemple, qu'il est plus adroit et qu'il commet moins d'infractions que le conducteur moyen. En outre, ces biais seraient renforcés par l'effet du groupe (sur lequel nous insisterons plus loin). En effet, les processus intra-groupe peuvent entraîner des erreurs de perception et donc de prise de décision, dès lors qu'elles correspondent à un consensus.

Soulignons par ailleurs un autre mécanisme courant de la prise de risque, à savoir la relation homéostatique qui existe entre l'estimation du risque et sa perception (Simonet et Wilde, 1997 ; Wilde, 1994) : il y a ajustement de l'estimation du danger sur la perception du risque en conduite. Si l'adolescent surestime le risque et qu'il observe un risque moindre, il y aura une réévaluation du risque encouru et il tendra vers une sous-estimation du danger, ce qui peut alors l'exposer à un accident lié à une prise de risque plus importante.

De cette façon, l'ensemble des dispositifs destinés à rendre la conduite plus sûre ou plus confortable peut susciter une sous-estimation du danger par l'adolescent et donc engendrer des prises de risque supplémentaires. Ce mécanisme d'homéostasie permet de mieux comprendre l'effet de l'expérience et de l'apprentissage sur l'exposition au risque, que nous développerons plus loin dans la partie concernant la familiarité environnementale. Ajoutons enfin, que d'autres facteurs, tels que l'estime de soi, l'attribution et la responsabilité des causes ou la déviance sociale, ont été étudiés pour rendre compte de la variabilité de la perception du risque.

e) Le risque comme condition nécessaire au développement

Enfin, si l'on entend le risque dans son rapport étroit avec la prise de décision, il peut être considéré comme facteur d'autonomie. Le risque peut alors signifier s'adapter à des situations nouvelles, expérimenter de nouveaux rôles, tester de nouvelles limites... En résumé, le risque peut être considéré comme nécessaire au développement.

« *La prise de risque est l'occasion pour l'adolescent de vérifier son pouvoir sur son corps et sur les choses* » (Turz A., Courtcuise V, Jeanneret O., Sand A., 1986, p85).

Ce serait alors à force de comportements imprudents que l'adolescent apprend à négocier certaines prises de risque.

Baumrind (1983) considère même le risque comme une forme nécessaire de la socialisation. De nombreuses formes de prises de risques pendant l'adolescence sont, du point de vue développemental, normatives et adaptatives. Le risque correspond alors à une condition nécessaire de développement dès lors que certaines prises de décision trouvent une issue positive et constructive.

f) Le risque et son rôle fonctionnel

Si l'on se réfère au modèle de l'homéostasie du risque de Wilde (1982) qui s'appuie sur le concept de l'ambivalence de la recherche de la sécurité et la recherche de stimulations, le risque acquiert un rôle fonctionnel dans l'équilibre psychologique de l'adolescent. Ainsi, il chercherait à maintenir constant un certain niveau de risque perçu. Si l'on exclue la situation d'ignorance des risques, on peut donc considérer que le comportement de prise de risque dépend de l'évaluation par l'individu de l'utilité du risque. Assailly (1992) recense alors cinq types de risque:

- Le **risque Catharsis** : la prise de risque peut permettre une extériorisation des stress, une compensation des frustrations, une défense contre d'autres peurs ou angoisses que celle de l'accident, un déplacement de l'agressivité. Le risque est ici thérapeutique.

- Le **risque Stimulation** : La prise de risque peut avoir une fonction d'excitation du système nerveux. Pour Zuckerman, la courbe génétique de la recherche de sensations atteint son pic à la fin de l'adolescence (16-19 ans) puis décroît ensuite. Le risque est alors activateur.

- Le **risque Autonomie** : L'acquisition de l'indépendance suppose l'engagement dans le risque. Le besoin d'autonomie s'exprimera par le développement de la mobilité, donc de l'exposition aux risques mais aussi par la prise de risque. Le risque exprime la volonté de contrôle sur son comportement et son environnement ainsi que le conflit avec l'autorité parentale et les normes sociales qui s'opposent au désir d'indépendance. Le risque peut être adaptatif.

- Le **risque Prestance** : Dans le cadre de ses relations à autrui, l'individu peut prendre des risques pour conforter son image propre (ce qu'il pense de lui) et valoriser son image sociale (ce qu'il croit que les autres pensent de lui). Au sein d'un groupe, la prise de risque peut être un facteur de popularité. Elle pourra faciliter l'acquisition ou le maintien d'un statut. Le risque est alors identitaire. D'ailleurs, si l'individu recherche le risque sociétal minimum concernant les dangers naturels et technologiques (Slovic, 1993) sur lesquels il a un faible contrôle, la prise de risque volontaire est socialement valorisée (Brown, 1987, Assailly, 1992). Le Breton (1995) note que les comportements de prudence sont le plus souvent considérés comme louables mais conduisent beaucoup plus rarement que les prises de risque à une mise en valeur de soi.

- Le **risque Pratique** : Il s'agit d'un type de prise de risque permettant de résoudre un problème pratique tel qu'augmenter la vitesse de son déplacement en cas de retard.

Ainsi, la prise de risque en permettant d'atteindre certains objectifs, tient un rôle instrumental susceptible d'être modulé par des facteurs individuels et sociétaux.

2. Le tissu social

a) *Des influences relatives*

Dès que l'on s'intéresse aux facteurs d'influence sur les comportements d'adolescents, deux sources reviennent le plus souvent : le milieu familial et le groupe de pairs. Ces deux sources ont donc une influence différenciée sur les comportements d'adolescents selon le type de conduites auxquelles on fait référence et selon l'âge de l'adolescent.

On peut parler de conformité pour mesurer le degré d'influence de l'une et l'autre source sur le comportement. Le plus souvent étudiées sous la forme du conformisme, les influences du milieu familial et du groupe de pairs sont souvent corrélées négativement. Le groupe de pairs est souvent perçu comme plus influent que les parents dès l'entrée dans pour perdre un peu d'importance à l'avantage des parents à la fin de l'adolescence.

En ce qui concerne certains "comportement-problèmes" comme la consommation d'alcool et l'usage de drogues telle que la marijuana, les influences des parents et du groupe de pairs diffèrent. Les parents semblent être plus influents par rapport à l'usage de l'alcool tandis que le groupe de pairs apparaît davantage impliqué dans l'usage de marijuana (Glynn, 1981). En termes de différences d'influences selon les stades de l'adolescence, en ce qui concerne la consommation d'alcool par exemple, c'est le milieu de l'adolescence qui semble le plus déterminé par le groupe de pairs quant aux normes et au modelage par les pairs (Biddle, Bank

& Marlin, 1980). Tandis que les stades d'entrée et de fin de l'adolescence sont davantage influencés par les parents. Le contrôle parental n'a donc pas les mêmes influences aux différents âges de l'adolescence. Il est plus fortement corrélé à la période de pré-adolescence (12-13 ans) (Arnett & Balle-Jensen, 1993). De même, l'autorité parentale aurait davantage d'effets sur les 14-15 ans que sur les 16-17 ans (Arnett & Balle-Jensen, 1993). En termes de prise de décision, il semblerait que les parents aient aussi une influence dans les perspectives à long terme (Furby & Beyth-Marom, 1992). Toutefois, L'influence relative des pairs et de la famille dépend de la manière dont les conseils sont donnés et des conséquences potentielles (Furby & Beyth-Marom, 1992). Alors que le groupe familial induit une acceptation moindre du risque par une plus forte perception du fonctionnement collectif et des limites sociales, le groupe des pairs incite l'adolescent à dépasser ses peurs pour affirmer son identité aux yeux des autres à travers des défis qui mettent en jeu généralement la violation des interdits et lui permettent l'expérimentation des situations sociales (Assailly, 1992).

Il est de plus assez courant de percevoir l'adolescent comme un individu ignorant les règles instituées par les adultes et se conformant davantage aux croyances et prescriptions du groupes de pairs. Toutefois, l'adolescent serait plus sensible à la remarque et au jugement des pairs qu'il n'y serait influencé. Etre accepté ou rejeté dans le groupe est un des déterminants de la confiance en soi à l'adolescence.

Notons enfin que la comparaison sociale intervient également dans les situations de conduite même lorsque l'individu n'est pas en présence du groupe des pairs. En effet, l'individu applique une norme subjective basée sur sa perception du comportement des autres usagers sur lesquels il tend à s'aligner. Il peut, par exemple, être amené à augmenter sa vitesse parce qu'il surestime la vitesse des autres conducteurs (Åberg et al., 1997).

b) Le rôle de la famille

Le milieu familial constitue un facteur d'autant plus important qu'il est le milieu originel, dans lequel l'adolescent évolue depuis son enfance, et où s'expriment des attitudes et comportements parentaux au sujet des risques et de la sécurité et tout un système de croyances parentales concernant ses propres compétences.

La relation et la confrontation aux risques dépendent des nombreux apprentissages socio-spatiaux facilités par l'éducation prodiguée par les parents (transmissions des codes et valeurs, limites imposées, règles, recommandations...). L'éducation des parents correspond à un processus dynamique basé sur les interactions parents/enfant. Elle suppose non seulement des directives, des consignes, des règles, des contrôles etc., mais aussi des réajustements de ces consignes, contrôles et règles découlant de la réaction aux comportements des enfants, de la croyance dans le développement et les capacités de l'enfant (Siegel, 1985). Ainsi, en termes d'attribution causale dans la perception des causes d'accidents pouvant survenir à leurs enfants, les parents attribuent davantage la responsabilité d'accident à l'enfant et non plus à l'environnement ou à l'automobiliste, comme c'était le cas quand l'enfant était considéré comme peu responsable de ses actes. Cette part nouvelle de responsabilité attribuée à l'enfant apparaît dès lors qu'il commence à être autonome et à acquérir certaines compétences dans la circulation routière (Gärling, 1989).

En outre, pour comprendre la qualité du système d'interactions parents-enfant, Assailly (1992) propose 4 dimensions intéressantes, dans le champ de l'environnement des risques: l'attention, le contrôle, l'affection et la communication parentales.

Le degré de contrôle parental, mesuré le plus souvent par les restrictions imposées, peut déterminer certains comportements à risques chez les adolescents. Mais bien plus que les restrictions, c'est l'équilibre entre restrictions et l'empathie qui déterminent l'influence parentale. Ainsi, un niveau de contrôle trop sévère sans aucune empathie de la part des parents peut être sans efficacité en ce qui concerne la prévention des risques assurée par les parents (Hoffman, 1960). L'empathie familiale permettrait dans les relations parents-enfants l'adhésion aux normes et l'acceptation de modèles de comportements, entre autres le respect de règles sécuritaires.

Toutefois, l'ensemble du système d'interactions parents-enfants n'existe pas indépendamment du système social plus global et des nombreuses influences directes et indirectes que chacun des individus peut subir dans son milieu de vie quotidien. Le fonctionnement familial doit être entendu de manière écologique au sens où Bronfenbrenner (1977, 1986) l'entend, c'est-à-dire que le milieu familial pris en tant que système, est lui-même influencé par un exosystème. Ce dernier représente le milieu extérieur à la famille vécu par chacun des membres en dehors de du foyer. D'autres modèles plus globaux comme celui de la socialisation « large » propre aux sociétés occidentales (Arnett, 1992) permettent de comprendre comment certains systèmes de valeurs encouragés par la société, comme la tendance à l'individualisme ou l'indépendance, se répercutent au sein de la famille.

En ce qui concerne le rôle du milieu familial dans la construction de la représentation du risque, interviennent en particulier ses valeurs et pratiques observées par l'adolescent. La manière dont le risque et la sécurité sont considérés, valorisés et mis en pratique au sein de la famille, peuvent se répercuter sur la construction de la représentation du risque, l'individu reproduisant en partie les normes de son milieu éducatif. Une expérience marquante et qui peut avoir des conséquences sur les attitudes des adolescents concerne le port de la ceinture de sécurité par les parents. Très négligée pendant longtemps elle n'est pas sans conséquences sur l'éducation de la prévention routière. Assailly (1992) fait même l'hypothèse qu'un enfant confronté à un comportement parental peu sécuritaire en voiture peut « développer une attitude similaire du fait de processus tels que l'imitation, l'identification, l'apprentissage social » (p.193). Le milieu familial peut alors intervenir comme filtre dans la relation jeunes/risques. Son influence s'observe aussi bien dans la phase antérieure à la prise de risque (champ de la prévention, signification du risque) que dans la phase postérieure.

Le milieu familial est incontestablement important dans la compréhension du risque chez les jeunes populations. Ajoutons, toutefois comme la plupart des spécialistes de l'étude du risque le mentionnent, que la mise en évidence des influences parentales est toujours difficile à démontrer tant l'éducation parentale prodiguée se caractérise par une multitude de comportements souvent difficiles à cerner ou extraits de manière indirecte.

c) Le groupe de pairs

Au même titre que le milieu familial qui intègre à différents niveaux le groupe comme issue développementale, le groupe de pairs est un milieu de vie privilégié, nécessaire au développement social, cognitif et affectif. Il apparaît d'ailleurs comme plus influent que le milieu familial au moment de l'adolescence. En ce qui concerne l'explication du risque au sein du groupe de pairs, elle s'articule dans une problématique identitaire et groupale plus restreinte et circonscrite aux milieux de vie sociaux de l'adolescent.

Les travaux de Coleman (1980) ont mis en avant le rôle socialisateur du groupe de pairs.

« Il est évident que les groupes de camarades constituent un milieu de vie privilégié, nécessaire à un développement harmonieux et particulièrement investi du point de vue affectif » (Lehalle, 1995, p121).

Son influence est caractérisée par les attitudes et les comportements des adolescents plus que par les valeurs attribuées au risque, qui elles, sont foncièrement transmises par le milieu socioculturel plus large et réinterprétées sur la base de l'attitude parentale vis-à-vis du risque.

D'une manière générale, la situation de groupe encourage la prise de risque par des effets d'inter-stimulation, d'influence et de pression, de comparaison sociale et de dilution de la responsabilité (Noé et al., 1983).

Le groupe de pairs renforce la fuite en avant et donc la prise de risque de l'adolescent. Il est d'autant plus influent qu'il intervient à une période de changements, de revirements caractérisés par la recherche de nouveaux pôles d'identification et de modèles sélectionnés le plus souvent au sein du groupe. Il est un véritable support pour expérimenter de nouveaux rôles, de nouvelles situations sociales, de nouvelles performances.

Le risque peut alors fonctionner, au niveau individuel, comme mode de valorisation de l'identité. C'est à l'intérieur du groupe de pairs que l'adolescent va construire et estimer sa propre image et son image sociale.

A un niveau collectif, le risque fonctionne comme un moyen tacite de participer à la définition du groupe. Le groupe de pairs est alors d'autant plus influent que le risque est au centre de l'identité et de l'unité du groupe. On peut donc parler de modelage comportemental par le groupe de pairs. Le risque et son contexte (posséder un deux-roues) peuvent alors correspondre à un critère d'appartenance au groupe ou à un critère d'exclusion. Le risque a un intérêt dans le groupe et pour l'individu dès lors qu'il correspond à un interdit parental (ou à une recommandation parentale) et/ou social et qu'il peut être transgressé. Il correspond alors à une épreuve à passer dans et par le groupe, il est une forme de « rite de passage » fonctionnant sur « la dialectique de l'interdit et du faire » (Lehalle, 1995 ; Assailly, 1992).

Enfin, face au risque le groupe de pairs peut aussi être un facteur de sécurisation (Depeau, 2000) à la fois pour l'adolescent et pour les parents. En effet, les parents sont d'autant plus rassurés pour les trajets de leurs enfants que ces derniers sont accompagnés de pairs. Le sentiment de sécurité véhiculé par le groupe conduit également à une sous-estimation des dangers (Le Breton, 1993). Il entraîne une surestimation de ses propres capacités face à une situation complexe, contraignante, du fait du phénomène d'imitation. Il permet aussi de diminuer le caractère inconnu d'un environnement, d'une situation, compte tenu du rôle du leader et de la confiance qu'on lui confère. Ou encore, le groupe de pairs est un facteur de sécurisation pour l'individu qui se sent soutenu et sans doute moins responsable face à une situation de risque. Le groupe aurait un effet sur la prise de risque du fait de la dilution de la responsabilité (Wallach, Kogan & Bem, 1964): quand les individus répondent individuellement, ils sont plus prudents parce qu'ils se sentent responsables des conséquences de leur décisions. En groupe, ils seront plus téméraires, d'une part parce qu'ils ne perçoivent pas la responsabilité comme leur étant imputée d'autre part parce le risque contribue à améliorer leur image au sein du groupe (Brown, 1987).

Enfin, les influences du groupe de pairs ne sont pas les mêmes selon les caractéristiques de formation du groupe de pairs. Le groupe de pairs peut se former à partir de différentes bases. Robert & Lascoumes (1974) distinguent de ce fait (1) *les groupes à support institutionnel* qui se forment sur des principes d'organisation formelle, dans le cadre d'activités précises telles que l'école, des rencontres sportives, etc. (2) *les groupes spontanés* formés de peu

d'adolescents mais qui se réunissent dans des buts affectifs, de loisirs, centres d'intérêts. (3) *Les quasi-groupes* qui consistent en de simples rapprochements de jeunes dans un lieu donné. Sa spécificité est d'être identifiable de l'extérieur, peu importe les relations inter-individuelles et la forme d'organisation. Essentiellement territorial, cette forme de rassemblement contribue souvent à l'identité d'un espace. (4) Les bandes caractéristiques du groupe spontané mais davantage structurées forment parfois des « sous-cultures ». Les bandes ont une logique de fonctionnement identitaire. Les relations inter-personnelles sont de type primaire. Le sentiment d'appartenance est fort. L'appartenance est exclusive au point de se démarquer de l'extérieur. Ce contrôle de l'intérieur sur l'extérieur engage alors le groupe parfois dans une défense du territoire. Dès lors, entre en considération une problématique spatiale et territoriale qui peut expliquer la prise de risque.

3. Le contexte environnemental

a) Mobilité et territoire

D'un point de vue territorial, la prise de risque des adolescents s'articule avec l'ensemble des mobilités spatiales. Garante d'efficacité et de réussite, la mobilité et la modernisation semblent progresser au même rythme au point de constituer une des valeurs fondamentales des sociétés occidentales. Aussi, d'une manière générale, la mobilité quotidienne est fortement valorisée (Rémy et Voyé, 1992). Les pratiques qu'elle génère sont fortement influencées par l'ordre social et la culture. Elle correspond alors à un ancrage du mode de vie de l'individu (Kaufmann, 2000).

En ce qui concerne les jeunes, la mobilité est alors synonyme de mouvement, de changement voire d'intégration quand certains d'entre eux sont marginalisés.

Toutefois, les jeunes sont dans une position paradoxale. Fortement attachés à un territoire qui participe à l'identité de groupe (dans le cas de groupes fortement structurés), ils s'inscrivent aussi dans une culture du déplacement, par laquelle ils pourront participer et s'intégrer en expérimentant de nouveaux espaces et de nouvelles situations. Une des formes de mobilité courante chez les jeunes correspond à *la virée* (Esterle-Hedibel, 1997) qui désigne :

« des sorties sans but autre que celui d'être ensemble et de laisser trace de son passage (...) elle est plutôt masculine, toujours collective, la plupart du temps nocturne, à bord de véhicules motorisés (voitures ou deux-roues). Elle implique une excitation commune et des comportements outrés par rapport au quotidien. Elle suppose enfin revenir au point de départ. La version édulcorée serait aller faire un tour » (Esterle-Hedibel, 1997, p130).

Cette forme de déplacement cristallise l'ensemble des prédispositions au risque : un déplacement sans buts, une recherche de sensations, une émulation groupale, etc.

Les buts du déplacement en deux-roues vont aussi influencer le type de conduite adopté. On peut distinguer deux types de déplacements. D'une part, le déplacement peut avoir un but pratique (mobilité formelle: aller en classe; mobilité informelle: se rendre chez un ami). D'autre part, il peut avoir un but hédoniste (recherche de stimulation, du plaisir de la vitesse, activité de compétition entre pairs...). Le type de mobilité, en induisant un comportement spécifique en fonction de la nature du déplacement, est ainsi fortement lié à la prise de risque. Par conséquent, certaines formes de déplacement risquées permettent à l'adolescent, autant de s'assurer qu'il se situe dans un processus de recherche de sensations et d'expériences variées, que de rendre manifeste cette recherche auprès d'autrui.

Enfin, l'expérience d'une mobilité accrue construite par la répétition et la variété des déplacements est aussi un facteur d'amélioration de la conduite sur route à force d'expérience. La mise en place par les pouvoirs publics, de la conduite anticipée et accompagnée sur route, pour les 16-18 ans, confirme l'importance du facteur. On sait d'ailleurs par certaines études évaluatives, concernant l'impact de cette mesure de prévention, que le taux d'accidents de la route chez les 18-20 ans ayant expérimenté la conduite accompagnée diminue (Assailly, 1992). L'expérience participe donc à l'amélioration des compétences et en même temps au sentiment de familiarité.

b) Familiarité et appropriation

D'une manière générale, lorsque les lieux ou les circonstances sont familiers aux individus, ceux-ci s'engagent plus fréquemment dans des comportements risqués. De même, les risques encourus en milieu connu sont plus importants dans la mesure où les individus sont moins vigilants. En d'autres termes, la dimension environnementale du risque ne concerne pas uniquement les caractéristiques physiques du milieu, la relation individu/milieu s'avère être une composante essentielle de la prise de risque.

Les concepts de familiarité, de « chez-soi » (Sixsmith, 1986) renvoient à l'appropriation du lieu de vie (Naturel, 1994, Ratiu, 1995). Ils concernent plusieurs lieux auxquels s'associent les différents réseaux sociaux des individus : lieux de travail, de loisirs, de résidence, etc. (Ratiu, 1995). La notion de contrôle est au cœur du concept d'appropriation (Proshansky, 1976) ou du « chez-soi ». Dans la mesure où l'appropriation implique une prise de possession réelle ou symbolique qui s'ajoute à la familiarité, la relation de l'individu à de tels environnements s'accompagne d'un sentiment de contrôle ou de maîtrise.

D'une part la qualité de continuité confère à l'espace un sens personnel (Bernard & Levy-Leboyer, 1987) qui suscite en conséquence l'exercice d'un contrôle permanent de l'espace et sa maîtrise cognitive. Dès lors, le contrôle est tout autant comportemental que cognitif. Dans le premier cas, le contrôle repose sur les pratiques déployées sur les lieux et sur l'affirmation de la maîtrise de l'espace qui l'accompagne, c'est-à-dire au marquage du territoire. Dans le second cas, il renvoie au caractère prévisible des espaces appropriés par attribution d'un ensemble de significations (Ramadier & Moser, 1998). Autrement dit, quand l'espace est en partie approprié, l'individu baisse son niveau de vigilance. Rappelons enfin que la familiarité d'un environnement obtenue à force d'habitude ou d'expérience peut entraîner l'adolescent dans un processus d'évaluation erronée consistant à sous-estimer la part de certains dangers à cause de sentiment de contrôle plus fort. De ce fait, la familiarité et la sous-estimation du danger encouru conduisent à une prise de risque plus importante (Slovic, 1984, 1987). Ce facteur peut expliquer le fait que le taux d'accident des 21-25 ans soit faible la première année –familiarité faible, sentiment de contrôle limité– et qu'il augmente ensuite –familiarité et sentiment de contrôle accrus– (Assailly, 1992).

Enfin, certains facteurs comme la densité du trafic et les facteurs de risques perçus liés au voisinage constituent un obstacle à l'appropriation de l'espace situé à proximité du logement (Gaster, 1995). Dès lors, la prévisibilité n'est pas qu'une composante cognitive de la relation à l'environnement. Le caractère prévisible est en relation avec l'attachement au lieu, autrement dit l'investissement affectif et les pratiques qui y sont associés (Brown, 1987).

La notion de prévisibilité est alors proche de la notion de continuité, renvoyant à la stabilité et la permanence (Ratiu, 1995), qualité environnementale plus spécifiquement affective et associée au sentiment de sécurité.

B. PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE

Les deux composantes principales de la décision de prise de risque, telle que nous l'entendons, sont la *fonction du risque* (qu'est-ce la prise de risque m'apporte?) et la *représentation du risque* (qu'est-ce qui est dangereux, qu'est-ce qui peut avoir des conséquences néfastes pour moi ?). Par l'évaluation de la fonction et de la dangerosité des éventuels risques à prendre, l'individu pourra trouver le meilleur compromis dans le rapport coûts/bénéfices, pour la décision de prendre un risque particulier qui se concrétisera par l'adoption d'un certain comportement. La prise de risque se traduira ainsi par l'adoption de différents comportements. La vitesse, les conflits, la conduite avec des passagers et le non port du casque sont autant d'éléments susceptibles d'intervenir dans la prise de risque, en provoquant des accidents ou en les aggravant. Il convient dès lors d'identifier les conditions d'apparition de ces facteurs de risque et de déterminer s'ils sont liés à une fonction particulière du risque. Nous nous situons donc dans une perspective différentielle dont l'objectif peut se résumer par les questions suivantes :

Qui prend quel risque, dans quelle situation, comment et pourquoi ?

1. Comment et Pourquoi? : la compréhension du processus

La décision de prise de risque n'est pas gratuite pour l'individu, et pour la comprendre, il faut analyser l'évaluation qu'il en fait, en termes de coûts et de bénéfices. Les bénéfices représentent la valeur et l'utilité ou la fonction du risque pris. Ils dépendent du but que l'individu s'est fixé et de la fonction que le risque remplit par rapport à son objectif (cf. définition des fonctionnalités du risque, p.9). Ainsi, si l'objectif principal est de gagner du temps (fonction Pratique), c'est la finalité de l'acte qui importe plus que la prise de risque. Les comportements à risques adoptés interviendront alors comme un moyen de remplir cet objectif. En revanche, si le but est la mise en valeur de soi aux yeux des autres (fonction Prestance), c'est la prise de risque en elle-même qui va être centrale car elle constitue, aux yeux de l'individu en question, un moyen d'obtenir une certaine prestance et une valorisation sociale.

En outre, la prise de décision repose sur l'évaluation des coûts. Ils sont liés à l'estimation de la gravité du danger ou des préjudices possibles impliqués par la prise de risque (dommages matériels ou corporels, sanctions, etc.). Ils renvoient à la représentation que l'individu a construit sur le risque et sur la gravité de ses conséquences, c'est-à-dire à ce qu'il perçoit comme dangereux ou non.

La connaissance des comportements risqués, comme étant plus ou moins dangereux, procure un sentiment de contrôle plus ou moins fort selon le risque envisagé, et contribue, de ce fait, à la prise de décision.

Hypothèse 1

On peut penser que certaines fonctions, parmi celles recensées par Assailly (1992), n'entraîneront pas les mêmes types de comportements et donc n'enregistreront pas le même niveau de perception des conséquences du risque pris, que d'autres. Dans ce cas, nous pourrions distinguer ce qui relève du comportement imprudent et ce qui relève de la prise de risque, en supposant que tout comportement remplissant les fonctions proches d'une recherche de sensation (comme la fonction Stimulation s'apparente davantage à un comportement imprudent du fait de son immédiateté).

Dans tous les cas, et eu égard au modèle de l'homéostasie de Wilde (1982), on suppose que l'adolescent engagé dans une prise de risque retire des bénéfices dès lors que le risque a une valeur fonctionnelle. De ce point de vue, l'adolescent qui prend un risque, c'est-à-dire qui mesure certaines conséquences de ses actes, recherchera aussi un niveau de sécurité minimum construit sur l'illusion de contrôle.

Hypothèse 2

Dans cette perspective, on peut supposer que le choix de comportements pour atteindre son but va dépendre du niveau d'efficacité recherché pour un minimum de sécurité garantie. Dès lors, la vitesse peut remplir cet objectif. En effet, du fait de l'illusion de contrôle, elle peut être perçue comme un comportement moins dangereux que le franchissement de feux qui engage, de manière plus perceptible pour l'individu, d'autres usagers et donc des comportements moins prévisibles.

En mettant en relation les fonctions du risque avec la détermination à atteindre l'objectif et les différents comportements (choix de la vitesse ou non, port du casque ou non, franchissement des feux, stops, carrefour ou non), nous serons en mesure de déterminer quel est le niveau fonctionnel du risque à l'adolescence, plus précisément, quel rôle psychologique il remplit.

2. Dans quelles situations et quels risques?

La prise de risque dépend du niveau de vigilance de l'adolescent. Le niveau de vigilance est, quant à lui, déterminé par l'ensemble des conditions qui facilitent la familiarité environnementale.

Compte tenu des usages, modes de fréquentation de l'espace par les adolescents, on suppose que la familiarité environnementale aura un impact sur la prise de risque. En effet, au moment de l'adolescence, le rapport à l'espace devient plus important au point de devenir une des modalités de l'identité de l'adolescent. Les nombreuses virées, caractéristiques des modes de déplacements en groupe, contribuent à améliorer la familiarité environnementale. En définissant la familiarité d'un point de vue comportemental et cognitif, elle s'apparente à une forme d'appropriation de territoires.

Dès lors, on peut supposer que toute forme de familiarité peut renforcer le sentiment de sécurité et par conséquent, le sentiment de contrôle. Dans cette perspective, nous chercherons

à savoir quelle peut être l'incidence d'un territoire approprié par l'adolescent, sur ses comportements de prise de risque?

Hypothèse 3

On suppose que l'adolescent prendra davantage de risques dans les conditions de familiarité environnementale qui engendrent un sentiment de contrôle et de sécurité.

Dès lors, nous nous demanderons quelle est la nature de ces comportements. Pour cela, nous ferons varier l'ensemble des conditions de familiarité (groupes indépendants), à travers les situations de fonction du risque proposées aux adolescents.

Enfin, la familiarité environnementale n'a de sens dans la prise de risque qu'en rapport avec l'usage du deux-roues et plus particulièrement avec l'expérience de la conduite de celui-ci que l'on peut considérer comme un facteur qui contribue à la familiarité environnementale.

Une plus grande expérience du deux-roues renforcera le sentiment de contrôle et, de là, peut engendrer de plus grandes distorsions perceptives. Notamment, l'expérience associée à la familiarité peut biaiser la perception de soi, de soi par rapport aux autres usagers et/ou de soi par rapport aux difficultés environnementales.

Hypothèse 4

L'expérience de la conduite du deux-roues induira une prise de risque plus importante en situation connue, du fait de l'habituation et une illusion de contrôle.

L'expérience repose à la fois sur des compétences acquises à force de répétitions et sur des connaissances construites aussi à partir d'expériences d'échec ou de mésaventures. Ces dernières peuvent alors inciter l'adolescent à plus de prudence, voire à éviter certains comportements ou certaines situations. La prise en compte de la perception du risque à travers sa représentation est un élément essentiel de la prise de risque; l'individu percevant un risque moindre aura une illusion de contrôle environnemental qui l'amènera à s'engager dans des comportements d'autant plus risqués.

3. Qui prend des risques? L'influence du contexte environnemental et du tissu social

Le comportement de prise de risque peut s'expliquer à travers des dimensions sociales et psychologiques. La représentation du risque et la fonction attribuée au risque volontaire semblent être influencées par des variables à la fois d'ordre individuel et social.

Le premier facteur qui semble important à prendre en compte, concerne le lieu d'habitation des adolescents, compte-tenu des données épidémiologiques d'accidents. On suppose qu'entre Lyon et Marseille, les deux villes choisies pour ces raisons, les adolescents n'auront pas le même profil de prise de risque.

Hypothèse 5

C'est à Marseille – ville recensant le plus d'accidents d'adolescents– que la prise de risque sera plus marquée en termes de comportements et de fonctions.

D'un point de vue socioculturel, nous chercherons à observer les différences éventuelles, selon que l'adolescent est issu d'un milieu socio-économique modeste ou élevé.

En ce qui concerne le réseau social de l'adolescent, en particulier le groupe de pairs, il est considéré comme moteur de la prise de risque. Nous chercherons à repérer dans quels types de fonction le groupe de pairs joue un rôle.

L'émulation groupale, la recherche d'identité, et la sécurisation par les pairs peuvent entraîner certaines prises de risque, en particulier celles contribuant fortement à atteindre les objectifs que l'adolescent s'est fixés.

Hypothèse 6

La fonction Prestance qui correspond à la fonction mettant le mieux en scène le groupe de pairs, sera la plus représentative de la prise de risque en groupe à l'adolescence.

III. METHODOLOGIE

A. TERRAIN D'ÉTUDE

Le choix des sites de l'enquête s'est fait d'après les données statistiques relatives au taux d'accidents des deux-roues motorisées.

Lyon et Marseille sont les deux villes retenues pour l'enquête. Il s'agit de deux villes de taille quasi similaire. Marseille est la ville où le taux d'accidents des jeunes conducteurs est plus élevé que dans les autres régions de France. La comparaison des deux villes permettra de mettre en évidence le poids des différents facteurs environnementaux, psychologiques, sociaux et relationnels ainsi que représentationnels dans les comportements déployés par les sujets dans chacun des deux sites.

Plus localement, nous avons sélectionné dans chaque ville, un lycée situé à l'intérieur de la ville et suffisamment à la périphérie de celle-ci, afin de garantir l'utilisation du deux-roues par les adolescents pour venir au lycée. De cette manière, nous étions assurés d'obtenir un échantillon suffisant d'utilisateurs de deux-roues concentrés dans les mêmes quartiers.

B. STRUCTURE DE L'ÉCHANTILLON

La population des adolescents interrogée est issue de classes de 3ème à la terminale d'établissements situés en ville. Les sujets habitent en ville ou en secteur périurbain. Ils ont à leur disposition un deux-roues motorisé.

Dans chacune des villes retenues, 50 adolescents utilisateurs du deux-roues ont été interrogés, au cours d'un entretien individuel, combinant différentes méthodes d'investigation. Les données épidémiologiques mentionnant une plus grande vulnérabilité des sujets masculins, par conséquent seuls ceux-ci sont interrogés.

L'échantillon réunit deux classes d'âges (14-16 ans et 17-18 ans). La comparaison entre ces deux classes d'âges permettra de mettre en évidence l'incidence sur le comportement des facteurs suivants :

- le rôle fonctionnel du risque
- l'expérience de la conduite des deux-roues,
- la connaissance du terrain à partir de la pratique du deux-roues motorisé,
- l'évolution des prescriptions parentales,
- l'évolution de l'univers représentationnel du risque,
- le poids des relations avec les pairs.

C. MÉTHODE ET OUTILS D'INVESTIGATION

Le choix d'un entretien semi-directif auprès de chaque adolescent interrogé s'est imposé, dans la mesure où les comportements de prise de risque sont difficiles à recueillir ; en effet, le sujet peut éprouver des réticences à les déclarer, tant l'effet de désidérabilité sociale est un facteur qui interfère sur les réponses des sujets. Il nous a semblé alors important de s'assurer que les réponses des sujets soient recueillies dans un cadre où ils ne suspectent ni le regard du milieu familial, ni celui d'institutions familiales comme l'école, et que la situation d'enquête revête un caractère anonyme patent.

De plus, certains des outils d'investigation, notamment le jeu de simulation de négociation (trade-off-game), envisagés nécessitaient une passation individuelle et la présence de l'enquêteur. Enfin, compte tenu des caractéristiques de la population, il nous a semblé important d'introduire l'entretien par une tâche à caractère ludique, afin de stimuler l'intérêt de l'adolescent. En conséquence, l'entretien, d'une durée moyenne de 40 minutes, était structuré en deux phases : le trade-off-game et l'entretien semi-directif .

1. Phase de test et d'ajustement: la pré-enquête

Effectuée auprès de huit sujets âgés de 13 à 19 ans, la pré-enquête a permis de valider les outils utilisés dans l'enquête et d'apporter des ajustements, notamment en ce qui concerne la passation du trade-off-game. Les entretiens, à questions ouvertes ou semi-ouvertes ont eu pour objectifs :

- 1) d'établir un inventaire des différentes fonctions attribuées au risque et des différents comportements de prise de risque observables auprès des jeunes enquêtés,
- 2) de tester les « règles » du jeu de simulation,
- 3) d'assurer le caractère ludique du trade-off-game,
- 4) d'élaborer les scénarios de mise en situation aussi bien pour les fonctions que pour les modalités comportementales retenues,
- 5) de créer les modalités de réponses aux questions concernant :
 - la protection face aux dangers,
 - les situations où l'adolescent fait le plus attention,
 - les conseils d'initiation prodigués à un ami,
 - les recommandations les plus importantes concernant la sécurité,
 - les sujets de discussion des adolescents concernant le deux-roues à la fois avec les parents et avec les amis,
 - les destinations favorites avec le deux-roues ;
- 6) de confirmer le choix des sites, à savoir la localisation des lycées en périphérie de la ville afin d'augmenter le taux d'utilisation du deux-roues pour le trajet scolaire.

2. Première phase : le trade-off-game

Les jeux de simulation appliqués à l'environnement urbain sont apparus aux États-Unis au début des années 60. Ils ont fait l'objet d'un intérêt croissant et d'une grande diversité d'application jusqu'au début des années 80. A l'origine, la plupart de ces outils ont été développés par les enseignants en études urbaines ou en sciences sociales (Robinson, 1987) pour faciliter l'apprentissage, auprès de leurs étudiants, des processus et des caractéristiques complexes associés aux systèmes urbains (les usages de l'espace, les systèmes de régulations, la participation des citoyens à l'aménagement urbain, etc.). En revanche, à l'heure actuelle, c'est essentiellement dans le domaine des transports qu'ils sont le plus souvent utilisés.

Les deux principaux atouts des jeux de simulation appliqués à l'environnement urbain reposent sur leur *caractère interactif* et sur la *participation du répondant dans une situation d'enquête* ou de formation. La structure de ces « jeux », où le « joueur » est habituellement investi d'un « rôle » avec, dans tous les cas, un ou plusieurs buts à atteindre, des contraintes à respecter, et les conséquences des choix qu'il opère, favorise l'interactivité et la participation du répondant. Par conséquent, cet *outil est particulièrement approprié pour observer la complexité des processus de décision des individus dans une situation donnée*. Et c'est notamment sur ce point que certains chercheurs ont découvert qu'il était possible d'étendre cette méthode à la recherche en sciences sociales appliquée à l'environnement urbain, plutôt que de la limiter à une méthode éducative ou à un outil facilitant la participation des citoyens à l'aménagement urbain. Ainsi, dès 1969, Raser montre comment les jeux de simulation peuvent être utilisés pour enrichir les recherches théoriques qui portent sur l'environnement urbain. Mc Farlane (1971) estime que les jeux de simulation possèdent de nombreux avantages par rapport à l'observation participante et aux méthodes traditionnelles de psychologie sociale, principalement pour tester des hypothèses et recueillir des données d'ordre psychosociologiques. Ainsi, parmi ces jeux de simulation, c'est essentiellement la mise au point du jeu de simulation de négociation (trade-off-game) qui se révélera le plus adéquat à la recherche. En effet, ce dernier est conçu pour identifier et quantifier, dans la mesure du possible, la négociation des préférences qui s'opère sur une variété d'attributs environnementaux et ceci auprès de différents groupes sociaux. Par conséquent, les choix explicités par les personnes interrogées relèvent plus du processus que de l'événement (Dix, 1981).

a) Le jeu de simulation de négociation : cadre conceptuel

Le principe de simulation de négociation repose sur des compromis, des échanges ou des choix effectués entre ou parmi différents buts, souvent mutuellement exclusifs pour exprimer des préférences. Par conséquent, cette méthode reflète la nécessité d'abandonner quelque chose pour obtenir ou satisfaire autre chose. La simulation de négociation repose donc sur le fait que les ressources disponibles dans une situation donnée sont limitées et qu'il est impossible de satisfaire tous les désirs ou d'obtenir tous les besoins convoités. On peut dès lors observer les choix des individus et les priorités qu'ils établissent. Par conséquent, cette approche focalise habituellement l'étude des processus décisionnels en grande partie sur la notion de bénéfices/coûts. Le jeu de simulation de négociation est donc construit pour observer comment un individu, voire un ménage, agit face aux contraintes de la vie quotidienne, décide ce qu'il souhaite conserver, etc.



Avantages de la méthode

Cette méthode offre plusieurs avantages par rapport à celles traditionnellement utilisées pour *identifier les préférences des individus vis-à-vis d'attributs environnementaux*. Contrairement aux méthodes qui infèrent les préférences sur la base des comportements observés, la simulation de négociation suppose que les préférences sont labiles et évoluent, notamment en fonction de l'expérience de l'individu. Cependant, son point faible repose sur le fait que l'information recueillie porte sur ce que les individus déclarent qu'ils feraient par rapport à la situation que le chercheur leur propose, et non sur ce qu'ils font réellement, ce qui peut différer. Toutefois, la mise en situation avec des attributs situationnels pertinents permet de limiter cet écueil, notamment si l'on compare ce type de jeu de simulation aux réponses déclarées à l'aide d'un questionnaire. En effet, les questionnaires d'attitudes, qui sont une autre alternative au relevé des préférences des individus, ne postulent pas que le comportement est stable. En revanche, contrairement aux simulations de négociation, ils présentent les différents attributs environnementaux comme des dimensions indépendantes les unes par rapport aux autres. Ainsi, les préférences ne sont pas évaluées dans un contexte contraignant. Par conséquent, l'écart entre la réponse déclarée et la réponse comportementale est souvent très important. Le jeu de simulation de négociation permet, dans une certaine mesure, de conserver les avantages du questionnaire d'attitude et de l'observation des comportements en minimisant chacune de leur principale faiblesse. En effet, cette méthode force le répondant à révéler ses préférences dans une situation de choix contraints (situation comportementale) (Robinson, 1987). De même, selon la taxinomie des enquêtes utilisant les réponses déclarées interactives, élaborée par Lee-Gosselin (1995), le jeu de simulation de négociation n'est pas une simple approche de type « préférence déclarée ». Cette appellation est réservée, dans la taxinomie de cet auteur, à des choix forcés ou des compromis entre des options explicites et prédéterminées par le chercheur (choix d'une réponse comportementale parmi une liste). Mais au-delà du point de vue strictement méthodologique, ce type d'enquête repose quasi-exclusivement sur le concept d'utilité, ce qui est particulièrement restrictif, notamment pour les comportements de prise de risque. Les jeux de simulation de négociation relèvent, toujours d'après cette classification des enquêtes basées sur les réponses déclarées interactives, de l'approche type « adaptation déclarée ». En effet, les contraintes situationnelles imposées à l'individu sous la forme d'un scénario ainsi que le « rôle » qu'on lui demande d'endosser, l'oblige à dévoiler les caractéristiques de son comportement en effectuant des choix dans la limite des opportunités qui lui sont offertes. Ainsi, au-delà des processus de type bénéfice/coût, c'est la nature de comportement provisoire et souvent réactifs ainsi que la manière dont des problèmes concrets sont résolus qui sont en jeu.

b) La construction des jeux de simulation de négociation

Le jeu de simulation de négociation est une méthode semi-projective. En effet, ce n'est pas un « jeu » au sens littéral du terme. Les résultats des décisions prises par le « joueur » ne le conduisent pas vers une nouvelle situation pour laquelle il doit prendre d'autres décisions. De même, les contraintes ne viennent pas de l'action d'un adversaire, elles sont simplement inhérentes au « jeu » tel qu'il est construit. Enfin, le répondant est dans une situation où il se trouve être l'unique joueur.

Toutefois, cette méthode revêt l'apparence d'un jeu dans la mesure où les possibilités de réponses, bien que non-verbales, sont multiples et restent ouvertes. De plus, le mode de présentation de cette méthode d'enquête rappelle celui d'un jeu. En effet, dans la plupart des « jeux élaborés », le répondant est face à un ensemble de fiches qui constituent le plateau du jeu et manipule un matériel pour répondre à la situation à laquelle il est confronté. Chaque fiche correspond à un attribut environnemental. Chacun de ces attributs est décomposé en niveaux sur un continuum afin de décrire une caractéristique environnementale (par exemple, l'attribut « bruit » est décomposé en : bruyant, peu bruyant, silencieux).

Les niveaux peuvent être représentés par des couleurs dans le cas d'intensité, par des dessins schématiques illustrant le niveau, ou tout simplement par un mot ou un groupe de mots explicite. En associant un nombre de point (de 1 à 3, dans l'exemple de bruit), il est possible

de demander à la personne interrogée de décrire la situation qui lui paraît la plus satisfaisante, en lui attribuant un crédit limité de points, afin qu'elle ne puisse pas constituer une situation qui soit satisfaisante pour tous les attributs environnementaux. Concrètement, la personne indique le niveau désiré sur chaque carte, en posant un nombre de jetons égal au nombre de points requis, et ce dans la limite des jetons qui lui sont distribués. Elle peut alors déplacer les jetons autant de fois que cela est nécessaire pour s'ajuster à la situation qui lui paraît la plus satisfaisante.

La tâche du répondant peut aussi consister à cocher, pour chaque fiche, la case correspondant au niveau désiré. Dès lors, si la personne a utilisé plus de points qu'on lui autorisait au départ, elle recommence la procédure jusqu'à ce qu'elle utilise le nombre de points qu'on lui permet de distribuer sur l'ensemble des fiches. Bien que la procédure soit moins souple dans le second cas, cette technique comporte deux avantages par rapport à la manipulation de jetons. D'une part, il est possible de retracer la dynamique des choix opérés par l'enregistrement des étapes qui précèdent la configuration finale des points distribués. D'autre part, il est plus facile de pondérer différemment les niveaux d'un attribut à l'autre, autrement dit d'une fiche à l'autre. D'ailleurs, souvent, dans ce cas, le budget accordé au répondant correspond à une monnaie fictive, et non à des points.

Pour l'élaboration d'un tel « jeu », il est important de savoir quelle est l'information recherchée et sélectionnée par l'individu lorsqu'il fait un tel choix, afin que la situation soit la plus réaliste possible. De plus, il est important que la présentation des choix possibles corresponde à la représentation que s'en font les répondants (Lee-Gosselin, 1995).

« Une partie de cela réside dans la perception environnementale du lieu, de la nature et de l'intérêt de la destination. Une autre partie est la perception de différentes catégories des risques associées à un déplacement pendant une journée particulière, à une heure particulière, sous des pressions temporelles particulières » (Lee-Gosselin, 1995, p.296).

Enfin, il est important que les choix présentés aux répondants ne soient pas trop nombreux. En effet, si l'on offre trop d'alternatives (nombre d'attributs \times nombre de niveaux par attribut), la personne interrogée ne peut plus considérer toutes les combinaisons possibles sans s'épuiser. Ce qui tendrait à affaiblir la fiabilité des résultats et à introduire des biais inter-individuels.



Quelques exemples d'études réalisées

Le premier exemple illustre comment les premières recherches utilisant les jeux de simulation de négociation permettaient de recueillir les préférences environnementales de différents groupes sociaux afin de planifier l'aménagement des lieux. Hoinville (1971), a développé un outil, « l'Évaluateur de Priorité » (Priority Evaluator) qui a ensuite été utilisé pour prendre des décisions d'aménagement sur le campus de l'Université de l'Oregon. Les décisions étaient particulièrement difficiles à prendre car les deux groupes avaient des visions différentes de l'usage futur du campus.

Un premier groupe proposait d'utiliser l'espace pour améliorer la capacité de stationnement des véhicules sur le site alors que l'autre groupe préférait aménager un parc afin d'accroître le caractère récréatif et relaxant du site. Deux chercheurs ont donc proposé d'utiliser l'Évaluateur de Priorité pour identifier les choix en termes d'usage du campus et pour relever les préférences environnementales. Pour cela, ils ont identifié six attributs environnementaux (milieu naturel, bruit, aires récréatives, trafic automobile, temps de transport, facilité de stationnement). Chaque attribut était divisé en trois niveaux et chacun de ces niveaux était illustré par un petit dessin en noir et blanc et pondéré par un « prix » fictif. On allouait alors un crédit de \$18 à chacune des soixante personnes interrogées, de sorte qu'elle ne puisse pas « acheter » les meilleures caractéristiques de chacun des six attributs environnementaux et

qu'elle soit obligée de faire des choix. On demandait aux répondants de se considérer eux-mêmes comme des membres du comité d'aménagement du Campus dont leur fonction actuelle consistait à planifier l'environnement physique et visuel du campus dans le futur. On demandait ensuite, dans un premier temps de décrire à l'aide des dessins, les caractéristiques actuelles du campus. Dans un second temps, ils devaient décrire la situation environnementale désirée, à l'aide de leur budget fictif de \$18. L'ensemble du budget devait être dépensé. A chaque temps, les réponses étaient recueillies pour calculer les « conditions environnementales optimum » pour chaque attribut. La procédure fut répétée avec des budgets variables.

La seconde recherche montre plus particulièrement la manière dont ce jeu permet de mettre en évidence des processus adaptatifs. Ramadier (1991) a construit un jeu de simulation de négociation en proposant aux répondants cinq attributs physiques et cinq attributs sociaux d'un environnement résidentiel. Les attributs étaient présentés sous la forme de petites fiches étalées dans un ordre aléatoire face à la personne interrogée. Chacun de ces attributs était composé de quatre niveaux équipondérés. L'enquête portait sur deux sites distincts de la région parisienne : le premier auprès de résidents d'un quartier proche de l'aéroport de Orly (Villeneuve-le-Roi) pour les nuisances sonores subies par le trafic aérien; le second auprès de résidents d'un quartier réputé pour le climat social particulièrement tendu qui y régnait (Brie-Comte-Robert). On proposait alors dans un premier temps, à chacun des groupes de qualifier leur quartier résidentiel en posant sur chaque fiche un nombre de jetons suffisant pour obtenir les caractéristiques perçues du quartier. A cette étape, le nombre de jetons distribué aux répondants était illimité. La seconde étape consistait à décrire, à l'aide d'un nombre limité de jetons, le nouvel environnement résidentiel qu'il souhaiterait rechercher s'ils étaient dans l'obligation de déménager pour une raison ou pour une autre. Par conséquent, le résident ne pouvait pas choisir le meilleur niveau pour tous les attributs. Cette procédure a permis de vérifier si l'expérience de nuisances soit sociales soit physiques dans l'environnement résidentiel influençait les processus décisionnels relatifs au choix du logement et de conclure sur les processus adaptatifs ou d'ajustement qui s'opéraient face à des stress environnementaux aussi importants.

Les exemples suivants portent plus particulièrement sur les études relatives aux transports en milieu urbain. C'est actuellement un thème de recherche qui utilise fréquemment la méthode des jeux de simulation. Notons par exemple, les travaux de Lee-Gosselin (1990) qui utilise l'allocation de budget pour provoquer des réponses comportementales et étudier les processus décisionnels en matière de déplacements, en cas de rationnement dans une situation de pénurie d'essence. Kurani et al. (1994) utilisent aussi les jeux de simulations, mais cette fois pour saisir les processus qui favorisent l'adoption de véhicules peu polluants. Outre qu'elles concernent une problématique liée aux déplacements des individus, ces deux enquêtes ont en commun le fait qu'elles étudient des situations qui font référence au paradigme du « dilemme des biens communs ». Or, il est particulièrement important d'utiliser ce type de méthodes interactives afin de limiter l'effet de désirabilité sociale que ces situations génèrent, dans une situation d'enquête, sur les réponses déclarées. Enfin, Faivre d'Acier et al. (1995) ont étudié les choix d'utilisation des véhicules électriques en utilisant aussi un jeu de simulation élaboré à partir de données comportementales recueillies antérieurement. L'unité d'analyse de cette recherche est le ménage, dont la principale caractéristique repose sur l'utilisation actuelle de plusieurs véhicules (ménages multi-véhicules). Par conséquent, la particularité de la procédure reposait sur le fait que les choix simulés étaient débattus entre les membres du ménage. Cet exemple montre par ailleurs que cette méthode est aussi particulièrement intéressante pour la souplesse qu'elle offre, au niveau de la procédure expérimentale. Elle permet de conserver ses atouts tout en l'adaptant adéquatement à des problématiques de recherche très différentes les unes des autres.

c) Pertinence du jeu de simulation de négociation dans les comportements de prise de risque.

Dans le cadre du projet de recherche sur les prises de risques des jeunes motocyclistes, la méthode du jeu de simulation est particulièrement intéressante. Avant tout parce que nous sommes dans un contexte expérimental où l'on ne peut que simuler les situations. Outre l'évidence d'une expérimentation impossible à réaliser nous pouvons toutefois recueillir des informations, sous la forme de comportements simulés, en évitant de rester au niveau des

préférences déclarées ou des attitudes. Or ce point est particulièrement important car cette problématique, abordée sous la forme d'une enquête traditionnelle, est sujette à générer d'importants biais issus de l'effet de désirabilité sociale.

Le fait que nous étudions les comportements d'adaptation à des contraintes ponctuelles est un second point important pour l'utilisation des jeux de simulations. En effet, la simulation de négociation est particulièrement adaptée à l'étude des comportements réactifs et ponctuels telle que la prise de risque.

Par ailleurs, la prise de risque n'est pas un comportement unidimensionnel. Il place l'individu face à diverses alternatives, supposant en conséquence une réponse comportementale complexe, ce que le jeu de simulation de négociation permet de conserver. Ainsi, cette méthode est particulièrement adéquate pour l'étude des comportements de prise de risque. Elle permet autant d'appréhender les processus décisionnels rationnels (bénéfices/coût) que des processus décisionnels, d'ordre plus affectifs ou encore associés à un contexte social (relations interpersonnelles) ou à un contexte environnemental. De plus, dans les jeux de simulation, l'analyse des processus décisionnels suppose que les comportements changent, évoluent dans le temps, notamment en fonction de l'expérience des répondants. Ainsi, la comparaison de groupes expérimentaux contrastés sur ce point, est particulièrement justifiée.

Enfin, et ce point est tout aussi important que les autres, le caractère ludique et interactif de cette méthode, particulièrement adaptée à la population visée par ce projet de recherche, à savoir les adolescents. En effet, cette caractéristique permet d'accroître la fiabilité des données recueillies.

- Justification de son usage

La technique de simulation de négociation est généralement utilisée en psychologie environnementale pour appréhender les comportements individuels tout en manipulant le contexte au sein duquel ils s'inscrivent. Bien que le caractère artificiel soit le principal écueil de cette technique, et plus particulièrement au regard des conséquences de la prise de risque, le « trade-off-game » introduit une négociation en termes de coûts et de gains vis-à-vis d'un comportement. Or ce processus est au cœur de la prise de risque. Le « trade-off-game » permet alors, d'une part de proposer une situation contraignante, c'est-à-dire propice à la décision d'une prise de risque, tout en conservant une validité écologique satisfaisante des processus cognitifs en œuvre dans la décision, et d'autre part de recueillir des informations sur la nature des comportements à risque en réduisant l'influence de désidérabilité sociale dans les réponses recueillies.

Le jeu de simulation de négociation (« trade-off-game ») permet de montrer quelles sont les intentions de comportements qui permettent d'atteindre les bénéfices d'une fonction donnée du risque. Sous le terme de « bénéfice », nous entendons que la prise de risque remplit une fonction pour l'individu et que c'est pour l'accomplissement de celle-ci que l'individu va négliger certains points concernant sa sécurité, ce qui peut représenter un « coût ». C'est cette relation homéostatique entre la prise de risque et la sécurité (relation qui passe par la volonté d'atteindre le but attaché à une certaine fonction) qui justifie la mise en place du « trade-off-game ».



Validité écologique

La validité écologique est optimisée dans la mesure où les comportements à risque sont recueillis sur la base de situations concrètes auxquelles le sujet a déjà été confronté.

Ce jeu nous permet de préciser dans quelle situation et pour quelle fonction du risque un comportement à risque est envisagé par l'adolescent. Autrement dit, cet outil nous permet de cerner le contexte au sein duquel une prise de risque particulière est envisagée par l'individu. De cette manière nous avons accès aux priorités qu'il se fixe, par rapport aux fonctions du risque, au contexte territorial et social, et aux comportements qu'il se propose d'adopter. La négociation, telle qu'elle apparaît dans le « trade-off-game », simule l'évaluation du risque et permet d'exprimer une partie de l'univers représentationnel du sujet qui extériorise ainsi la manière dont il est amené à faire ses choix et à adopter des comportements de prise de risque. Ce n'est pas cette négociation qui a lieu lors de la mise en situation réelle de la prise de risque, mais simplement sa conclusion qui est alors rattachée à la représentation du risque et qui se traduira par l'adoption ou non de certains comportements à risque.

Cet outil permet de dégager une typologie des conducteurs de deux-roues par la prise en compte de plusieurs points. Nous pourrions distinguer en premier lieu différents groupes selon l'importance qu'ils accordent à telle ou telle fonction du risque. En second lieu, nous aurons accès à l'évaluation, faite par les sujets eux-mêmes, de ce qu'ils considèrent comme un comportement risqué ou non. De plus, il sera possible de dégager les différentes stratégies liées à la sécurité et mises en place par les individus dans les différents contextes présentés. Enfin, nous pourrions déterminer s'il existe un lien entre d'une part, les fonctions et le contexte (territorial et social) du risque, et la nature du comportement à risque qui peut être pris dans cette situation.

Le *trade-off-game* est construit à partir des expériences réelles obtenues auprès des adolescents lors de la pré-enquête. Ainsi, les fonctions du risque, les contextes territoriaux et sociaux, et surtout les comportements à risque, liés à l'usage des deux-roues, sont issus du vécu des conducteurs. Si la procédure de négociation peut paraître artificielle, les situations auxquelles elle se réfère, ne le seront pas.

L'aboutissement à une typologie basée sur les intentions de comportements exprimés, sera mise en relation avec d'autres données de nature sociale et environnementale obtenues lors de l'entretien.

- Déroulement du « trade-off-game »

Nous présentons au sujet des scénarios au sein desquels nous faisons varier le facteur familiarité environnementale (trajets ou lieux connus/inconnus) et les différentes fonctions du risque. Initialement, les deux contextes environnementaux (familier/inconnu) devaient être proposés au sujet. La pré-enquête a mis en évidence le risque de monotonie et la possibilité d'une mauvaise différenciation des situations ; il a donc été choisi de faire passer à la moitié de l'échantillon de chaque ville, le jeu de simulation dans la version « trajet connu », et la version « trajet inconnu » pour l'autre moitié.

Dans le cas où le sujet déclare ne pas prendre de risque pour la situation et la fonction présentée, nous lui proposons le scénario suivant. Dans le cas où, pour une situation donnée, la fonction du risque a une importance pour l'individu (prendre un risque pour arriver à l'heure, être autonome, rechercher des stimulations et sensations diverses, se faire remarquer, ou se défouler suite à un événement contrariant), nous lui soumettons un ensemble de scénarios correspondant aux différentes natures du risque relevées lors de la pré-enquête.

L'individu possède un nombre fini de jetons qui n'ont pas de valeur en soi mais qui lui permettent d'indiquer l'importance qu'il accorde aux différentes options qu'il choisit. Pour chaque scénario, il doit répartir l'ensemble de ses jetons sur les différentes cartes. Les cartes sont réparties de manière aléatoire sur le plateau, et les mêmes cartes sont présentées pour les différents scénarios. Chaque carte décrit un ensemble de comportements présentant des niveaux différents de prise de risque. Ainsi pour chaque nature du risque, nous présentons des comportements allant de l'absence de prise de risque à une forte prise de risque. Le nombre de modalités est identique pour chaque carte. En outre, une carte concernant le pourcentage de chance d'atteindre son but est introduite dans le jeu. La tâche du sujet consiste alors à décrire les différents comportements qu'il est prêt à engager et le pourcentage de chance qu'il accepte pour atteindre son but en plaçant des jetons sur les cartes. Le principe sous-jacent au jeu consiste à payer sa sécurité à l'aide de jetons. Or, le sujet a un budget limité de jetons. Ce budget ne lui permet pas d'adopter un comportement sécuritaire pour toutes les natures du risque présentées. De plus, ses prises de risque seront d'autant plus importantes qu'il désire atteindre son but avec un pourcentage élevé de chance. En effet, plus le « joueur » est exigeant sur ce point et plus il doit déposer de jetons sur la carte, au détriment des autres cartes.

Le sujet indique tout d'abord l'importance qu'il accorde à la réalisation de l'objectif qui lui est proposé (par exemple, rattraper un retard). Plus il accorde d'importance à la réalisation de ce but, plus il disposera de jetons sur cette carte « réalisation du but ». En conséquence, il lui restera moins de jetons pour les autres cartes représentant des niveaux de sécurité en fonction de la nature du risque. Pour ces cartes, plus il souhaite être en sécurité, plus il lui faut mettre de jetons. Une de ces cartes est, par exemple, en rapport avec le risque « vitesse » : le sujet devra « payer » pour sa sécurité en disposant sur cette carte plus de jetons s'il déclare ne pas augmenter sa vitesse. Le sujet est confronté à une incompatibilité entre la réalisation garantie de l'objectif et le fait d'assurer pleinement sa sécurité. Le déroulement de l'estimation des différentes cartes n'est pas imposé et le sujet peut réévaluer constamment les options qu'il choisit.

La disposition des jetons sur les différentes cartes indique le comportement que le sujet adopterait dans la situation proposée. Ainsi, pour chaque situation, nous proposons des options de comportements allant de l'absence de risque à une forte prise de risque. De plus, le sujet doit déterminer si l'objectif qu'il s'est fixé est atteint ou non.

Le fait d'avoir un budget limité de jetons implique un choix forcé sur les options de comportements modélisées sous forme de cartes : le budget alloué ne permet pas au sujet d'adopter un comportement sécuritaire pour toutes les natures du risque présentées.

3. Seconde phase : l'entretien semi-directif

La pré-enquête a permis de construire l'ensemble du jeu de négociations et d'entretien et surtout a permis d'évaluer l'endurance du sujet enquêté durant toute la procédure. Au regard des résultats de la pré-enquête, le déroulement de l'entretien a donc été modifié pour durer moins de trois-quarts d'heure.

L'entretien est constitué, d'une part, de tests d'association libre de mots sur le thème du risque et des deux-roues à moteur, et d'autre part, d'échelles d'attitudes qui concernent :

- l'évaluation du risque,
- la connaissance du risque,

- l'évaluation du sentiment de contrôle.

L'entretien, structuré autour d'une liste de questions, aboutit à la compréhension du système expliquant le rôle fonctionnel de la prise de risque.

Cette seconde phase permet de qualifier le niveau de perception du risque du sujet et sa représentation des deux-roues. Une série de questions complémentaires a pour objectif de recueillir des informations sur la relation parents/enfants dans le cadre de l'utilisation des deux-roues. Elle permet d'appréhender la compréhension du système représentationnel ainsi que de connaître des différents usages du deux-roues par la population étudiée.

Enfin, toute une partie de l'entretien a permis d'identifier les caractéristiques d'usage du deux-roues (fréquence d'utilisation, destinations, temps de trajets, années d'expérience de la conduite du deux-roues, etc.)



IV. RESULTATS

A. COMPOSITION DE L'ÉCHANTILLON

1. En termes d'âge

Une population de 50 sujets, tous masculins, âgés de 14 à 18 ans, ont été interrogés dans chaque ville. La répartition par âge dans chacun de ces sites est homogène (*Tableau 1*).

Tableau 1 : Répartition (effectifs en pourcentages) des sujets par âge dans chaque ville

	14-15 ans	16 ans	17 ans	18 ans	Total
Marseille	10	10	12	18	50
Lyon	10	14	15	11	50
Total	20	24	27	29	100

2. La répartition sociale des adolescents

La répartition de l'échantillon selon la CSP des parents est *différente dans les deux villes*. L'échantillon global se compose majoritairement, et dans des proportions équivalentes, de jeunes dont les parents sont employés ou cadres. Mais l'échantillon lyonnais est composé de beaucoup plus d'enfants de cadres, alors que nous trouvons plus de jeunes dont les parents appartiennent aux autres catégories (inactif, ouvrier, et surtout employé) à Marseille. Même si les catégories « inactif » et « ouvrier » sont très peu représentées, elles le sont presque uniquement à Marseille (un seul fils d'ouvrier à Lyon) (*Tableau 2*).

Cette différence est manifestement liée au choix des établissements scolaires et à leur sectorisation dans lesquels l'enquête a été menée, en particulier à **Lyon** où le lycée Jean Perrin localisé à Lyon 9^{ème}, arrondissement hétérogène socialement, accueille en majorité des élèves de la banlieue Ouest, secteur résidentiel de l'agglomération lyonnaise.

Malgré des situations géographiques équivalentes (en périphérie de la ville à l'exclusion de quartiers réputés « difficiles »), les établissements choisis à **Marseille**, à la différence de Lyon, comprennent un enseignement technique qui attire des publics beaucoup plus différenciés.

Tableau 2 : Répartition des sujets (effectifs en pourcentages) selon la CSP des parents dans chaque ville

	Inactif	Ouvrier	Employé	Cadre
Marseille	6	12	58	24
Lyon	0	2	36	62
Total	3	7	47	43

Nos analyses tiendront compte de la relative sur-représentation des CSP intermédiaires à Marseille, et de la sur-représentation des cadres à Lyon dans des limites qui seront expliquées dans la discussion.

B. FACTEURS SITUATIONNELS

1. Le trajet domicile-lycée

Bien que le temps du trajet domicile-lycée en deux-roues motorisés soit majoritairement inférieur à 10 minutes, aussi bien à Lyon qu'à Marseille, on constate une différence entre les deux villes. Elle s'explique par la localisation en périphérie du lycée Jean Perrin à Marseille et par les spécialités techniques particulières qui y sont enseignées, ce qui étend d'autant plus son bassin de fréquentation et de ce fait, la longueur des trajets.

Tableau 3 : Répartition des adolescents selon la durée du trajet domicile – lycée par ville

	Marseille	Lyon	Total
<=5 mn	30%	30%	30%
<=10 mn	28%	48%	38%
>10 mn	42%	22%	32%

Pour pouvoir ultérieurement tester nos hypothèses selon lesquelles l'expérience et la pratique influencent les modalités de prise de risque, nous avons retenu la longueur du trajet (aller simple) effectué régulièrement en deux-roues.

La distance domicile – lycée en km suit la même logique, alors que la majorité des sujets déclarent un trajet inférieur à 10 km. Ils sont plus nombreux à Marseille qu'à Lyon à avoir un trajet long.

Tableau 4 : Répartition des adolescents selon la distance domicile – lycée par ville

	Marseille	Lyon	Total
<10 km	60%	68%	64%
>=10 km	40%	32%	36%

2. Justification de l'usage du deux-roues

La possibilité de se rendre au lycée par un autre moyen de locomotion (à pied, en transport en commun, ou accompagné en voiture) existe presque toujours. En effet, 95% de nos sujets déclarent disposer d'une alternative.

Tableau 5 : Répartition des adolescents selon les alternatives au deux-roues

	Marseille	Lyon	Total
transports en commun	60%	60%	60%
voiture	2%	14%	8%
marche	14%	12%	13%
plusieurs choix	20%	8%	14%
<i>pas d'alternative</i>	4%	6%	5%

Lorsque l'on demande aux sujets une estimation du temps mis en deux-roues et du temps mis en utilisant un autre moyen de transport, on constate une surévaluation systématique des moyens alternatifs pour se rendre au lycée. Ainsi, des trajets prenant moins de 5 minutes en deux-roues (8 sujets), peuvent demander plus de 20 minutes par un autre moyen de transport. On peut supposer que ce type de réponse est une façon de justifier l'usage du deux-roues.

Tableau 6 : Répartition (en pourcentage) des adolescents selon le temps mis en deux-roues (2R) vs les transports en commun (TC)

	TC : <=10 mn	TC : <=20 mn	TC : <=30 mn	TC : >30 mn
2R: <=5 mn	9,7	8	11,3	1,6
2R: <=10 mn	3,2	12,9	11,3	9,7
2R: >10 mn	0	0	8	24,2
Total	12,9	20,9	30,6	35,5

Les solutions alternatives de transport sont associées à une appréciation négative (« trop long », « pas pratique ») comme l'indique le tableau ci-dessous. L'argument évoqué le plus souvent est la durée excessive du trajet (pour 35 sujets). Notons que moins de la moitié des

sujets donnent une réponse à cette question (47/100). De nombreux sujets donnent des réponses de type « je ne sais pas », ou « c'est comme ça ».

Tableau 7 : Raisons de la non-utilisation d'autres transports vs les temps de transport en 2R

	trop long	pas pratique	plaisir du 2 roues	trop cher	trop de monde	trop fatigant	Total
<=20 mn	12,8	6,4	0	0	2,1	0	21,3
<=30 mn	23,4	4,3	4,3	2,1	0	0	34,1
>30 mn	32,3	2,1	1	0	0	2,1	44,6
Total	74,5	12,8	4,3	2,1	2,1	2,1	100

3. Type de deux-roues

Le scooter est le deux-roues le plus souvent utilisé quelles que soient les distances parcourues. Le nombre de cyclomoteurs et de motos est équivalent.

Tableau 8 : Répartition des adolescents selon le type de deux-roues par rapport à la distance

	cyclo	scooter	moto	Total
<=3 km	3	17	6	26
<10 km	9	23	6	38
>=10 km	9	17	10	36
Ts Grpes	21	57	22	100

4. Fréquence d'utilisation du deux-roues

Sur l'ensemble de la population d'adolescents, 66% utilisent le deux-roues tous les jours. On note que ce sont les Marseillais qui utilisent ce moyen de locomotion le plus fréquemment, du fait sans doute que le nombre de lycéens marseillais, vivant à une plus grande distance du lycée, est plus élevé que dans l'échantillon lyonnais. L'utilisation occasionnelle est de même ordre dans les deux villes.

Tableau 9 : Répartition des adolescents selon la fréquence d'utilisation par ville

	TLJ	+ 1/sem	occasion	Total
Marseille	40	6	4	50
Lyon	26	20	4	50
Total	66	26	8	100

5. Le port du casque

L'usage du casque est massivement admis à Lyon, tandis qu'à Marseille, seulement deux-tiers de l'échantillon déclare mettre le casque systématiquement. Interrogés sur le pourquoi, la chaleur, mais aussi des arguments de prestance étaient évoqués.

Tableau 10 : Fréquence d'utilisation du casque par ville

	Jamais	Parfois	Toujours	Total
Marseille	8	28	64	100
Lyon	2	14	84	100

Si l'on s'intéresse à la répartition des réponses selon les âges, on remarque que ce sont les adolescents âgés de 16-17 ans (16 sujets) qui sont les moins nombreux à porter systématiquement le casque. Ce qui laisse supposer que l'expérience n'est pas le facteur explicatif du port de casque.

Tableau 11 : Utilisation du casque suivant l'âge

	jamais	parfois	toujours	total
<15 ans	1,1	2,5	19	22,5
16 ans	1,1	9	12	22,5
17 ans	1,1	6,7	19	27
18 ans	1,1	2,5	24,7	28
Total	4,4	20,2	75,3	100

6. Pratique de la conduite de voiture

Nombreux sont les adolescents qui ont déjà connu la pratique de la conduite automobile. Il est logique que les sujets de 18 ans aient leur permis et que les « 16 ans et plus » pratiquent, pour la moitié d'entre eux, la conduite accompagnée. Mais un jeune sur deux, âgé de 14-15 ans (11 sur 20) déclare avoir une pratique de la conduite en dehors de tout cadre légal.

Tableau 12 : Pratique de la conduite suivant l'âge

	Non	Oui
<15 ans	9	11
16 ans	12	12
17 ans	13	14
18 ans	7	22
Total	41	59

Le *Tableau 13* montre les conditions d'utilisation d'une voiture, avec ou sans permis. L'utilisation illicite de voitures ne se fait pas uniquement en zone « plus sûre » comme les parkings mais aussi, sur voie publique, pour toutes occasions (17 sujets).

Tableau 13 : Pratique de la conduite

	Marseille	Lyon	Total
Ne conduit pas	16	25	41
Conduite accompagnée	9	15	24
Sans permis sur parking	4	2	6
Sans permis sur voie publique	14	3	17
Permis B	7	3	10
Non réponse	0	2	2
Total	50	50	100

7. Accidents en deux-roues

Les échantillons marseillais et lyonnais déclarent un pourcentage semblable d'accidents, ce qui est en contradiction avec les statistiques officielles. Ces réponses pourraient s'expliquer par une minimalisation apportée au terme *accident* par les Marseillais.

Tableau 14 : Nombre d'accidents déclarés par ville

	Marseille	Lyon	Total
non	16,2	13,1	29,3
oui	34,3	36,4	70,7
Total	50,5	49,5	100

En revanche, quand on s'intéresse aux accidents vécus par des proches ou des connaissances, on constate que rares sont les Marseillais qui n'ont pas eu connaissance, dans leur entourage, d'un accident en deux-roues.

Tableau 15 : Connaissance d'un accident de deux-roues dans l'entourage

	Marseille	Lyon	Total
non	2,5	17,7	20,2
oui	35,4	44,3	79,7
Total	37,9	62	100

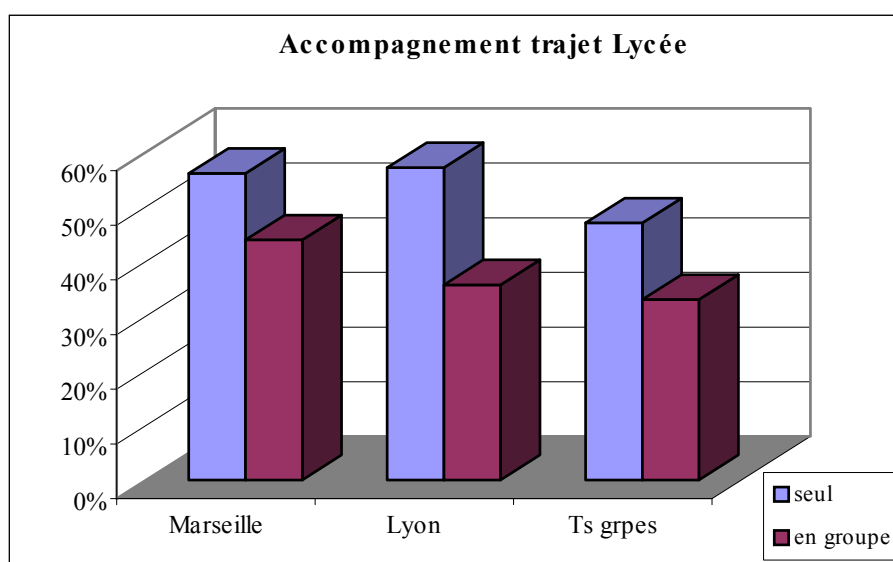
C. Facteurs sociaux et environnementaux

1. L'influence du groupe de pairs

Lorsque nous observons l'ensemble des réponses concernant la préférence du mode d'accompagnement dans la pratique du deux-roues, nous remarquons certains profils caractéristiques.

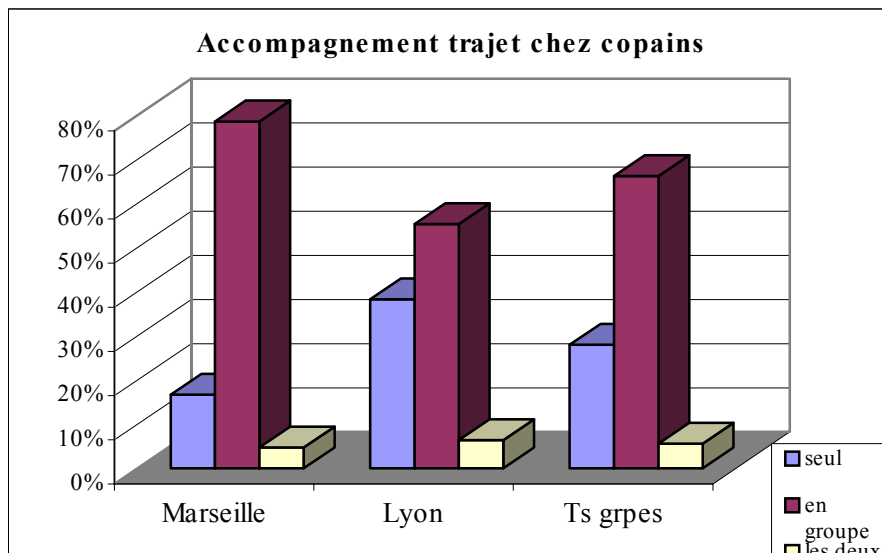
- En ce qui concerne le trajet pour lequel la majorité des lycéens utilisent leur deux-roues (80% des Marseillais et 68 % des Lyonnais), à savoir le trajet domicile-lycée, on remarque que ce *trajet est le plus souvent solitaire* (47% contre 33% en groupe) (*Graphique 1*).

Graphique 1 : Préférence d'accompagnement pour le trajet domicile-lycée selon la ville



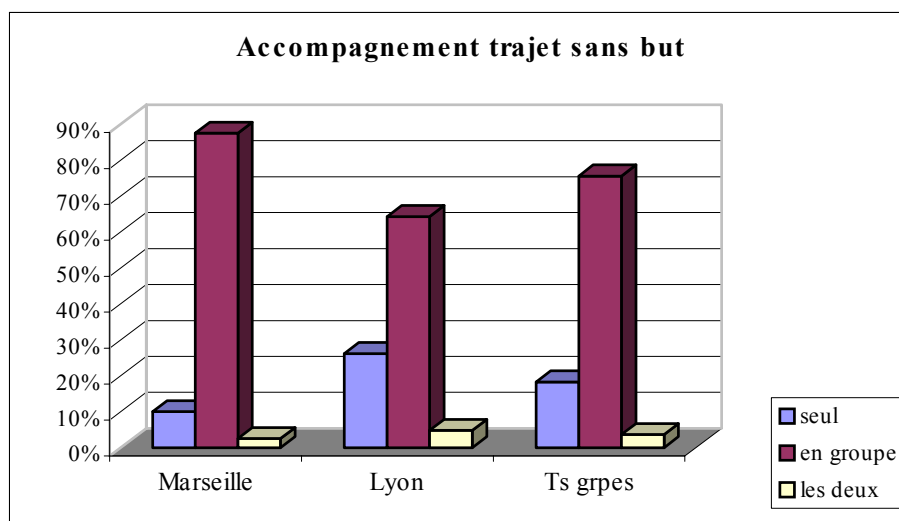
- En revanche, le *trajet à destination du domicile d'un copain* (qui figure comme le deuxième type de trajet le plus fréquent: 56% des Marseillais et 58% des Lyonnais), on observe une préférence distincte pour une *pratique en groupe* (70% en groupe contre 30% seul) (*Graphique 2*).

Graphique 2 : Préférence d'accompagnement pour le trajet "aller chez un copain" selon la ville



- En ce qui concerne *tous les autres trajets* (loisirs, courses, cross, etc.), la préférence est encore davantage à la *pratique en groupe* (74 contre 24% seul) (cf. *Graphique 3*).

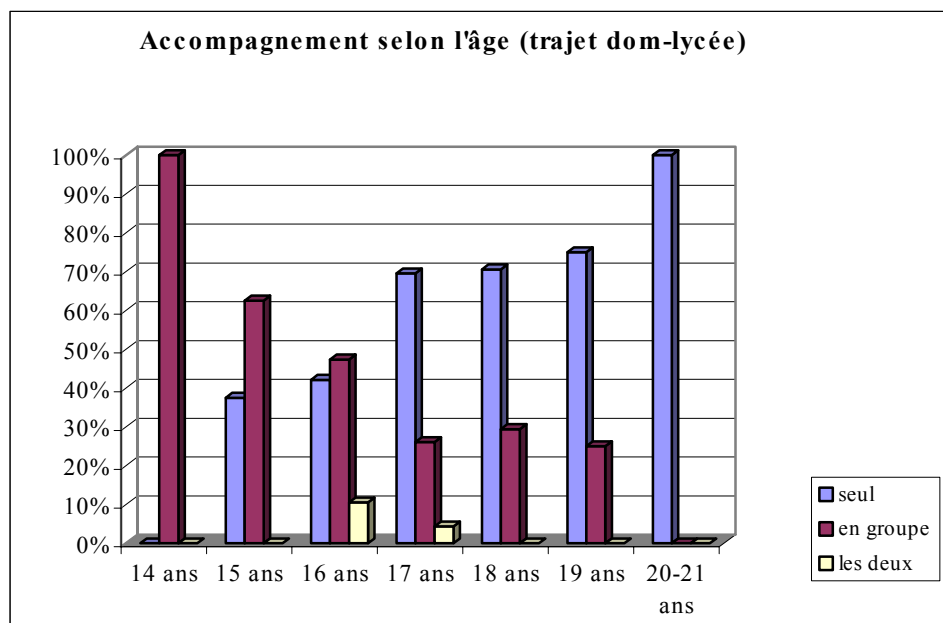
Graphique 3 : Préférence d'accompagnement pour le trajet sans but



On peut donc penser qu'une *utilisation fonctionnelle* uniquement - comme peut l'être le trajet domicile-lycée – engage rarement *une pratique en groupe*. Les contraintes de temps du trajet du matin en particulier, ou bien la forte familiarité d'un trajet, n'entraînent aucune pratique en groupe. De plus, lorsque nous croisons ces préférences d'accompagnement, pour chaque trajet avec l'âge de la population en général, on remarque que la pratique en solitaire du trajet lycée-domicile est plus caractéristique des plus âgés. On remarque même une inversion des préférences d'accompagnement entre les plus jeunes et les plus âgés, les *plus jeunes préférant le mode groupal* tandis que *les plus âgés préfèrent être seul* (cf. *Graphique 4*).

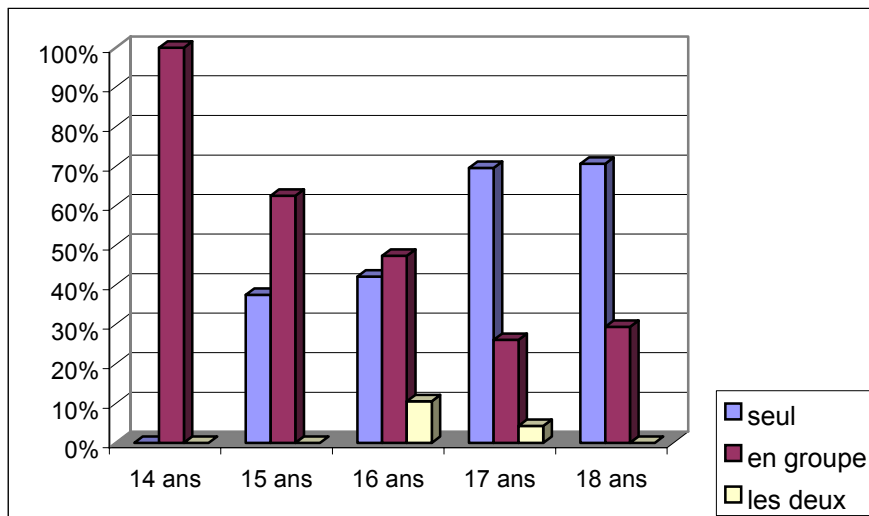
Le trajet devient solitaire dès lors que l'adolescent a acquis une certaine autonomie.

Graphique 4 : Préférence d'accompagnement selon l'âge pour le trajet domicile-lycée



Cette tendance liée à l'âge n'est valable et vraiment caractéristique que pour le trajet domicile-lycée. En effet, lorsque nous observons les comparaisons en termes d'âge pour les autres types de trajets, en particulier les trajets de loisirs, les différences ne sont plus aussi marquées. La préférence repose majoritairement sur la pratique en groupe quel que soit l'âge (cf. *Graphique 5*).

Graphique 5 : Préférence d'accompagnement selon l'âge des sujets pour le trajet loisirs



2. Le rôle des parents vis-à-vis de la sécurité

Le rôle des parents a été observé de manière indirecte (la famille n'a pas été questionnée directement). On peut néanmoins observer leur rôle à travers certaines questions posées aux adolescents au sujet de leur sécurité et en particulier de l'origine des principales recommandations en termes de sécurité¹.

Les parents apparaissent en première position des conseillers ou protecteurs des adolescents puisqu'ils sont cités en première place par 38, 61 % des adolescents interrogés, à position égale de la *propre expérience de l'adolescent* citée par 37,62 %.

Le groupe de pairs apparaît quant à lui en troisième choix mais fait néanmoins partie des 3 interlocuteurs les plus cités (cf. *Graphique 6*). Les parents ne sont donc pas exclus des questions de sécurité et de la phase d'apprentissage de mobilité motorisée. Toutefois, on observe que la propre expérience de l'adolescent est un facteur important.

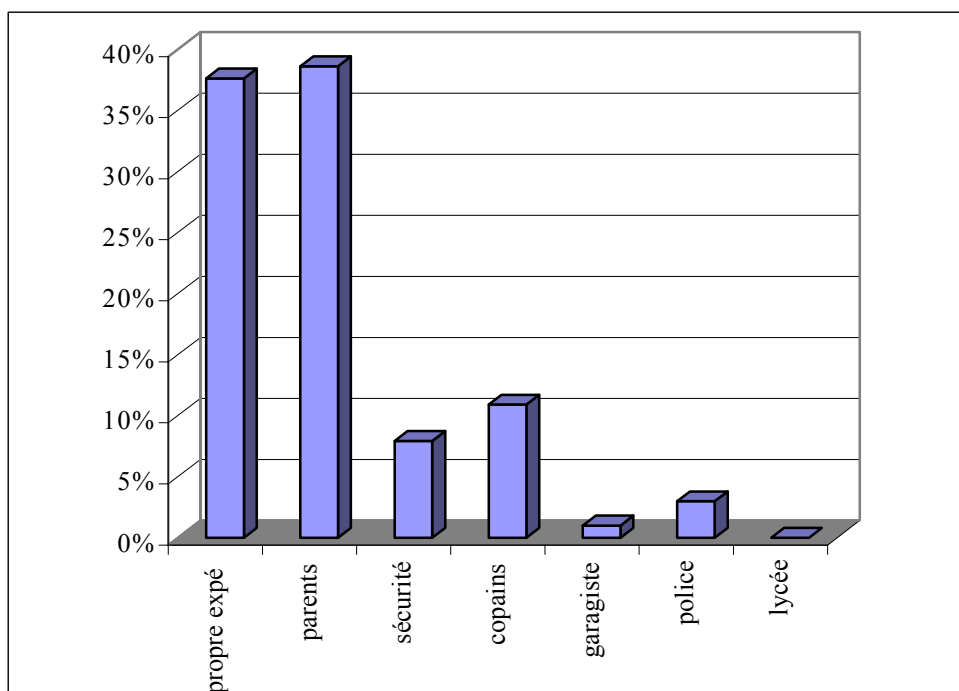
Le rôle de l'expérience de l'adolescent est rendu saillant par les réponses à la question concernant les motifs de plus grande vigilance lors de la conduite du deux-roues. Les facteurs de risques requérant une plus grande vigilance sont des facteurs variables et incontrôlables. Les conditions météorologiques apparaissent en premier motif de vigilance pour 57,42 % des adolescents, suivies de la nuit pour 22,77 % des adolescents et de la fatigue pour 15%. On remarque que ce sont les conditions non ponctuelles qui ont un impact plus important sur le niveau de vigilance. On entend par là, certaines particularités de la route, comme un dos d'âne ou la présence de piétons, qui modifient l'état de la conduite à un instant T.

¹ Question 12 - « Qui t'a fait les recommandations les plus importantes concernant la sécurité? » :

12-a ta propre expérience
12-b tes parents
12-c la sécurité routière
12-d tes copains

12-e le vendeur de mobylettes, le garagiste
12-f le collègue ou le lycée
12-g les policiers

Graphique 6 : Origine des principales recommandations sur la sécurité



3. Les incidences du site : Marseille / Lyon

En contexte familial, la décision de prendre un risque est comparable entre Lyon et Marseille, et ceci quelle que soit la fonction du risque². Notons toutefois que les Lyonnais sont un peu plus nombreux (72 %) que les Marseillais (52%) à s'engager dans un risque en rapport avec la prestance. Ils sont aussi un peu plus nombreux (40%) que leurs pairs des Bouches-du-Rhône (36%) à accepter un risque à des fins de stimulation.

A l'inverse, les Marseillais sont plus nombreux que les Lyonnais à s'engager dans un risque de type pratique (resp. 72% et 60%), cathartique (resp. 40% et 32%) ou d'autonomie (resp. 52% et 40%). Toutefois, ces différences ne sont pas statistiquement significatives.

² Rappel des fonctionnalités du risque chez l'adolescent :

- . le risque Catharsis permet une extériorisation des stress, un déplacement de l'agressivité.
- . le risque Stimulation peut avoir pour fonction une excitation du système nerveux, une recherche de sensations.
- . le risque Autonomie exprime la volonté de contrôle sur son comportement, son environnement ainsi que sur les normes parentales et sociales qui s'opposent au désir d'indépendance.
- . le risque Prestance permet à l'adolescent de conforter son image propre (ce qu'il pense de lui) et valoriser son image sociale (ce qu'il croit que les autres pensent de lui).
- . le risque Pratique permet de résoudre un problème pratique comme augmenter la vitesse en cas de retard.

Concernant cette fois la détermination à atteindre l'objectif visé³, les Marseillais sont plus déterminés que les Lyonnais lorsqu'ils s'engagent dans un risque de type prestance ($t= 5.10$, $ddl= 29$, $p= .000$) ou de type cathartique ($t= 2.22$, $ddl=17$, $p= .039$) et ceci quand le trajet est familial.

D'un point de vue comportemental, les jeunes marseillais ont tendance à moins respecter les feux en condition de familiarité environnementale. En effet, nous avons observé des différences statistiquement significatives dans le cas du risque Pratique ($t=-2.14$, $ddl=31$, $p= .040$), du risque-Stimulation ($t=-2.91$, $ddl=17$, $p= .009$) ainsi que du risque Autonomie ($t= 2.42$, $ddl=21$, $p= .024$).

Nous avons aussi observé des différences entre Lyon et Marseille pour deux autres comportements à risque. D'une part, les Marseillais sont plus négligents que les Lyonnais pour le port du casque ($t= -2.11$, $ddl= 17$, $p= .049$) quand ils ont pris la décision, dans un contexte familial, de s'engager dans un risque de type Stimulation.

Dans les situations présentées comme non familières, les jeunes marseillais sont beaucoup plus nombreux que leurs pairs lyonnais à prendre la décision de s'engager dans un *comportement risqué*, et ceci pour trois fonctions différentes du risque : pour la fonction Pratique (Tableau 16), la fonction Cathartique (Tableau 17) et la fonction Prestance (Tableau 18).

Tableau 16 : Comparaison des sites pour la fonction Pratique en situation non familière

	Non	Oui	Total
Marseille	16,7	60,5	50
Lyon	83,3	39,5	50
Total	100	100	100

Chi² de Pearson : 7,01; $ddl=1$; $p=,008$

Tableau 17 : Comparaison des sites pour la fonction Cathartique en situation non familière

	Non	Oui	Total
Marseille	37	65,2	50
Lyon	63	34,8	50
Total	100	100	100

Chi² de Pearson : 3,94; $ddl=1$; $p=,047$

³ Rappelons que dans le trade-off-game, pour chaque situation, l'adolescent est amené à exprimer s'il est prêt à prendre des risques pour atteindre l'objectif fixé (ex : combler un retard). De plus, s'il considère que le but à atteindre justifie une prise de risque, il doit déclarer et quantifier avec des jetons (1, 2 ou 3) sa détermination à atteindre l'objectif. Plus la détermination à atteindre un objectif est forte, plus l'adolescent place de jetons sur la case Objectif, et moins il reste de jetons disponibles pour l'adoption de comportements sécuritaires. Autrement dit, plus la détermination à atteindre un objectif est forte, plus le sujet devra prendre de risques.

Tableau 18 : Comparaison des sites pour la fonction Prestance en situation non familière

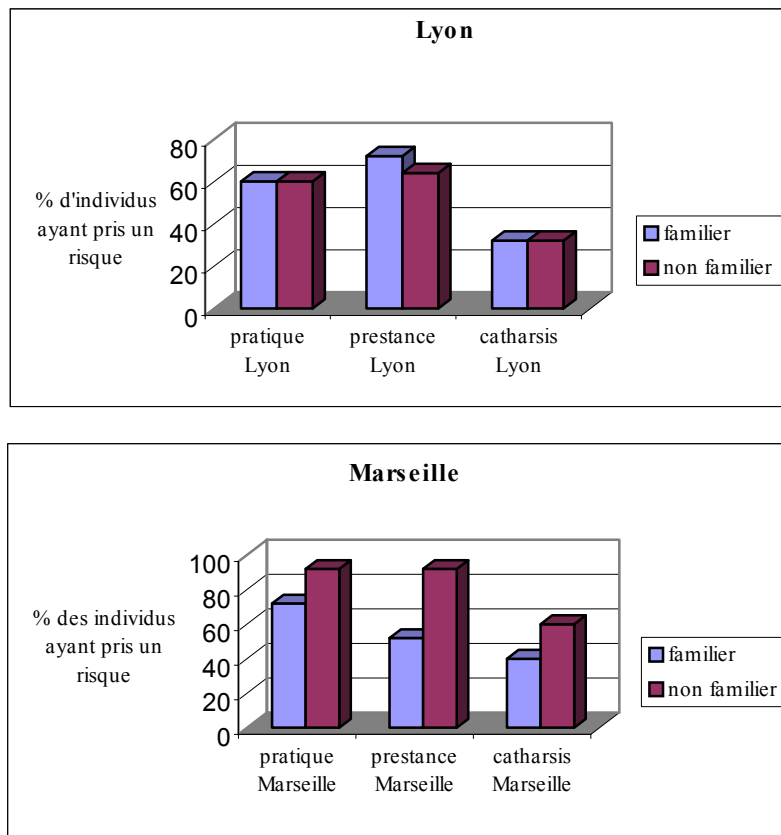
	Non	Oui	Total
Marseille	18,2	59	50
Lyon	81,8	41	50
Total	100	100	100

Chi² de Pearson : 5,71; ddl=1; p=,016

Lorsque la situation environnementale est peu familière, 92% des jeunes marseillais interrogés décident de prendre un risque Pratique ou un risque Prestance, et ils sont 60 % à opter pour un risque Catharsis, alors que les adolescents lyonnais sont respectivement 60%, 64% et 32% à s'engager dans ces mêmes types de risques : les Marseillais sont plus enclins à s'imposer dans la circulation que leurs pairs lyonnais, lorsqu'il y a un stop sur un trajet inconnu et que leur objectif est de combler un retard ($t = -2.60$, $ddl=36$, $p = .013$).

Autrement dit, il s'agit là de comportements tout à fait différents pour les populations des deux sites. Pour ces trois fonctions (*Graphique 7*), lorsque nous passons d'un environnement familial à un environnement non familial, la décision de prendre un risque est moins fréquente chez les adolescents lyonnais alors qu'elle devient plus fréquente chez les jeunes marseillais.

Graphique 7 : Proportion de prise de risque en fonction du site et de la familiarité environnementale



La prise de risque pour les trois fonctions les plus importantes, en situation non familière, à Marseille, est exacerbée. Seul le risque Prestance en condition familière augmente à Lyon alors que les autres prises de risques restent stables quelles que soient les conditions de familiarité.

La prise de risque est renforcée à Marseille par le caractère non familier des situations qui rend alors l'environnement encore moins contrôlable et l'individu plus vulnérable vis-à-vis des risques d'accidents.

Ce phénomène contribue certainement à expliquer pour une large part, les raisons de la sur représentation des accidents à deux-roues dans la région marseillaise.

4. Caractéristiques socio-démographiques associées aux fonctions du risque

Nous venons de constater que la prise de risque diffère d'une ville à une autre. Mais outre ces caractéristiques socio-spatiales, certaines plus spécifiquement sociologiques contribuent à moduler les comportements de prise de risque. Ces différences relèvent toutefois essentiellement de l'univers social de l'individu. En effet, l'environnement social dans lequel l'adolescent pratique la conduite des mobylettes s'avère tout aussi important.

- Tout d'abord, *l'âge* (entre 14 et 18 ans) n'est aucunement en relation avec la décision de prendre un risque, quels que soient sa fonction et son contexte. En revanche, la *catégorie socioprofessionnelle* des parents est associée à une fonction particulière de prise de risque. En effet, dans un environnement non familial (*Tableau 19*), les enfants issus des classes sociales élevées sont moins nombreux à s'engager dans un comportement risqué de type *prestance* que ceux issus de classes plus modestes.

Tableau 19 : Classe sociale et risque Prestance en situation non familiale

	Non	Oui	Total
Parents employés	1	23	24
Parents cadres	9	13	22
Total	10	36	46

Chi² de Pearson : 9.10; ddl=1; p=.002

Notons toutefois qu'il n'y a pas de différence pour cette fonction du risque (*Prestance*) lorsque le contexte environnemental est familial. Autrement dit, dans la mesure où l'échantillon marseillais interrogé est composé d'un plus grand nombre de parents ayant le statut d'employé que celui de cadre, cette différence pourrait être liée à un biais d'échantillonnage. En effet, lorsque nous contrôlons l'effet du site, les différences qui persistent ne sont statistiquement significatives que pour l'échantillon lyonnais. En d'autres termes, 100% des jeunes lyonnais issus d'un milieu modeste prennent plus de décisions risquées pour satisfaire la fonction *Prestance*, contre seulement 50% des adolescents dont au moins un des parents est cadre.

- La différence entre les groupes sociaux, concernant le risque *Prestance*, ne s'observe que dans la ville (Lyon) où cette fonction du risque est la moins fréquemment observée quelles que soient les conditions environnementales de familiarité. Par conséquent, ces résultats conjugués aux précédentes différences entre Lyon et Marseille, montrent que la *fonction Prestance* du risque diffère à la fois d'un *groupe social* et d'un *groupe socio-spatial* à l'autre. Autrement dit, les représentations sociales du risque sont véhiculées et conduisent à des comportements de prise de risque qui varient tant par leur fonction que leur expression.

C'est le *réseau social* de l'adolescent et non la classe sociale de référence qui a un impact important sur la *décision de prendre un risque*. En effet, lorsque l'adolescent parle des mobylettes ou de véhicules similaires à d'autres personnes de son entourage, il prend plus souvent la décision d'adopter un comportement à risque que s'il ne discute pas de ces véhicules motorisés dans son réseau social.

En milieu non familial, c'est principalement pour des prises de risque associées à la fonction de *Stimulation* que nous constatons une relation avec les discussions que les individus ont sur ces engins motorisés. En effet, dans un contexte non familial notamment, plus l'adolescent parle de mécanique avec ses camarades, et plus il s'engage dans des risques *Stimulation*. S'il discute des aspects esthétiques avec ses parents, il s'engage plus souvent dans une prise de risque afin de marquer une autonomie vis-à-vis de l'autorité parentale. Les mêmes discussions, mais avec des amis sont en relation avec des prises de risque de type cathartique. En revanche, les disputes avec les parents ne sont en relation avec aucune des cinq fonctions du risque.

5. La mobilité et la prise de risque

La décision de prendre un risque de type Prestance dans un environnement non familial est plus fréquente quand l'adolescent se rend au lycée en groupe, bien qu'en majorité, le trajet pour aller au lycée soit le plus fréquemment fait seul (80% à Marseille et 68% à Lyon). En outre, plus le deux-roues est perçu, non plus comme un instrument de déplacement, mais comme un objet valorisé pour ses performances techniques (mécanique) et son esthétique (décoration, etc.), et plus l'individu, en situation non familière, prend des risques pour des fonctions de Stimulation ou d'Autonomie.

La nature des comportements à risque adoptés est plus complexe. Les résultats sont présentés selon la situation proposée et le type de comportement que le sujet adopte (*Tableau 20, Tableau 21*). Tous les résultats présentés sont statistiquement significatifs à .05.

Malgré la complexité des croisements observés entre, a) les informations relatives à l'environnement social de l'individu, b) les situations de prise de risque et enfin c) les comportements de prise de risque, nous pouvons observer certaines régularités. Tout d'abord, *l'absence de discussion* avec les parents est systématiquement *en relation avec des prises de risque*.

Nous avons relevé quatorze différences significatives en comparant les comportements à risque en fonction de l'existence de discussions entre l'adolescent et ses parents (présence / absence de discussion). Dans tous les cas, l'absence de discussion avec les parents tend à accroître le comportement à risque des jeunes, sans pour autant que nous puissions déterminer quel type de comportement est le plus affecté. En effet, la variation des informations sur les comportements à risques associée à l'absence de discussion avec les parents est très forte. Pour trois comportements sur cinq (casque, vitesse et stop) le risque Prestance est présent. C'est aussi dans les conditions non familières que l'on constate le moins de discussions avec les parents.

Les discussions avec les copains sont aussi très souvent associées à l'apparition de comportements à risque. Nous avons observé dix-neuf comparaisons statistiquement significatives. Lorsque les adolescents parlent de loisirs entre eux (balades, etc.), les comportements à risque sont significativement plus élevés, notamment dans les environnements non familiers.

Les discussions relatives à la mécanique semblent accroître la détermination de l'adolescent à atteindre l'objectif qu'il s'est fixé, en engageant un comportement risqué, notamment pour le risque Catharsis et le risque Autonomie. En revanche, tous les autres sujets de discussion (décoration, code de la route, prix, sécurité) n'ont pas une relation unidirectionnelle avec les comportements à risque. En effet, dans certains cas, les comportements à risque augmentent, dans d'autres ils diminuent, lorsque les jeunes motocyclistes discutent sur ces 4 points avec leurs copains.

Il est aussi important de noter que certains comportements à risque sont en relation avec de multiples facteurs. Par exemple, le fait de ne pas porter de casque pour accroître le plaisir de la conduite, dans un contexte environnemental non familial, est en relation avec six facteurs différents: âge élevé, parents employés, absence de discussion avec copains sur la décoration des véhicules, le prix et la sécurité, et absence de discussion sur la sécurité avec les parents.

Tableau 20 : Caractéristiques socio-démographiques des comportements à risque associés aux fonctions en environnement familial

Nature de la prise de risque	Risque Pratique	Risque Prestance	Risque Catharsis	Risque Stimulation	Risque Autonomie
Casque	-Discussion prix avec copains	-Les plus jeunes -Sans discussion mécanique avec parents			
Vitesse	-Aller en groupe au lycée -Sans discussion prix avec parents	-Sans discussion code-route avec copains -Sans discussion décoration avec parents			-Aller en groupe au lycée -Sans discussion code-route avec parents
Feu		-Aller seul au lycée	-Les plus jeunes -Aller en groupe chez copains -Discussion loisir avec copains		-Discussion code-route avec copains
Stop	-Discussion décoration avec copains	-Discussion sécurité avec copains -Discussion sécurité avec copains -Sans discussion décoration avec parents	-Sans discussion prix avec copains	-Sans dispute avec parents -Sans discussion sécurité avec parents	
Carrefour	-Aller seul chez copains			-Sans dispute avec parents	-Sans dispute avec parents -Discussion loisir avec copains
Objectif déterminé		-Aller en groupe chez copains	-Discussion mécanique avec copains -Sans discussion décoration avec copains		-Discussion mécanique avec copains

Tableau 21 : Caractéristiques socio-démographiques des comportements à risque associés aux fonctions en environnement non familial

Nature de la prise de risque	Risque Pratique	Risque Prestance	Risque Catharsis	Risque Stimulation	Risque Autonomie
Casque	-Sans discussion prix avec copains		-Sans discussion prix avec copains -Sans discussion sécurité avec copains	-Les plus âgés -Parents employés -Sans discussion décoration avec copains -Sans discussion prix avec copains -Sans discussion sécurité avec copains -Sans discussion sécurité avec parents	
Vitesse	-Dispute avec parents -Discussion loisir avec copains -Sans discussion code-route avec parents		-Sans discussion sécurité avec copains -Sans discussion prix avec parents		-Discussion sécurité avec parents
Feu				-Dispute avec parents -Sans discussion code-route avec parents	
Stop	-Sans discussion code-route avec copains		-Parents cadres		
Carrefour		-Discussion loisir avec copains -Sans discussion code-route avec copains		-Sans discussion mécanique avec parents -Sans discussion prix avec parents	-Sans discussion décoration avec parents
Objectif déterminé	-Discussion prix avec copains		-Discussion prix avec copains		-Discussion sécurité avec parents

6. Caractéristiques du deux-roues associées aux fonctions du risque

Les *caractéristiques du deux-roues* ont une incidence sur la *décision à prendre un risque* uniquement dans le cas d'un *contexte familial*. En effet, les usagers du scooter sont plus nombreux que ceux qui conduisent un cyclomoteur ou une moto à prendre un risque Pratique (Tableau 22).

Tableau 22 : *Prise de risque Pratique en fonction du véhicule, situation familiale*

	Non	Oui	Total
Cyclo	14	12	26
Scooter	8	44	72
Moto	12	10	22
Total	34	66	100

Chi² de Pearson : 8.36; ddl=2; p=,015

En revanche, ce sont les *usagers de cyclomoteurs* qui sont plus nombreux que les autres à adopter le *risque Prestance* (Tableau 23).

Tableau 23 : *Prise de risque Prestance en fonction du type de deux-roues, situation familiale*

	Non	Oui	Total
Cyclo	4	22	26
Scooter	28	24	52
Moto	6	16	22
Total	38	62	100

Chi² de Pearson : 6.13; ddl=2; p=.046

Cependant là aussi, le niveau comportemental ne corrobore pas celui des processus décisionnels. En effet, pour le risque Pratique, ce sont les usagers de grosses cylindrées (motos) qui prennent plus de risques aux carrefours, puis viennent les conducteurs de scooter et enfin de cyclomoteur (F=4.37, p=.021). La *puissance du deux-roues* serait donc en rapport avec le *non-respect des priorités aux carrefours*.

De plus, nous observons des comportements à risque significativement différents dans d'autres situations. Le passage des feux fait l'objet de comportements risqués pour le risque Catharsis dans un contexte familial, et pour le risque Pratique et le risque Autonomie dans un contexte non familial. Dans les trois cas, se sont à nouveau les utilisateurs de motos qui adoptent ce type de comportement alors que les conducteurs de cyclomoteur sont les plus prudents (resp. F= 5.62, p=.015, F= 3,59, p=.037 et F= 9.01, p= . 001) pour le passage des feux.

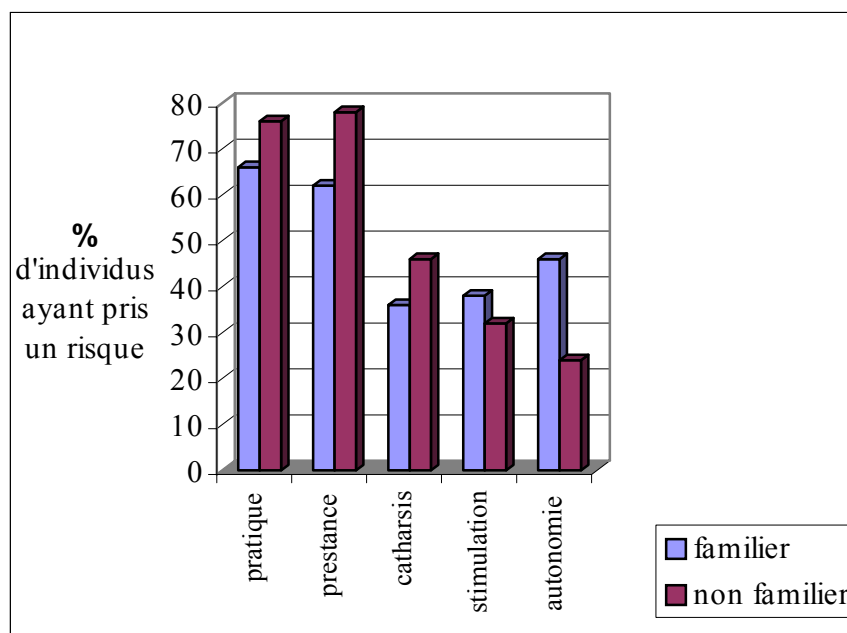
Enfin, le *non port du casque* est un comportement à risque pour le *risque Stimulation* dans un *contexte non familier*. Les utilisateurs de scooters sont les plus prudents, puis ce sont les conducteurs de cyclomoteur, et une fois de plus, les motocyclistes qui prennent le plus souvent ce type de risque (F= 5.85, p=.006). Ainsi les adolescents qui utilisent un scooter tendent à s'engager plus souvent dans un risque mais ils restent cependant plus modérés que les motocyclistes sur le plan comportemental. Le *port du casque* serait en rapport avec la *puissance de la cylindrée*.

D. Au cœur du processus : de la fonction aux modalités comportementales

1. La décision de prise de risque selon les modalités de familiarité

Toutes les situations proposées ne suscitent pas le même taux de prise de risque. En effet, la décision de prendre un risque est très fréquente pour les fonctions Pratique et de Prestance du risque, et ceci quel que soit le rapport à l'environnement. C'est bien plus la *fonction du risque* que la situation environnementale qui *semble déterminante dans la décision de prendre un risque* (Graphique 8). Les fonctions Prestance et Pratique sont les deux fonctions pour lesquelles plus de 50% de la population interrogée est prête à prendre un risque pour atteindre l'objectif désiré.

Graphique 8 : Proportion des individus prenant un risque pour chaque situation



Par ailleurs, les adolescents interrogés semblent plus souvent prendre une *décision comportant des risques* dans des *conditions environnementales inconnues* que dans un

contexte environnemental familial. Ce résultat, surprenant au premier abord, peut s'expliquer par le fait que les enjeux des risques à caractère pratique ou de prestance apparaissent pour les adolescents comme plus importants dans des situations exceptionnelles que dans des situations habituelles où intervient l'habitude et donc un contrôle plus grand de la situation.

L'observation du cumul des fonctions du risque acceptées par l'individu montre que la majorité des adolescents sont disposés à prendre des risques qui relèvent de deux ou trois fonctions différentes (*Tableau 24*). Toutefois, nous verrons qu'il se dégage deux types d'associations entre les différentes fonctions du risque : les fonctions Pratique et Prestance dans le cas d'un contexte environnemental familial.

La répartition des répondants selon le nombre de fonctions de risque accepté, d'une part dans un environnement familial et d'autre part dans un environnement non familial, est la suivante :

Tableau 24 : Répartition des répondants selon le nombre de prises de risque

Nombre de prises de risque	0	1	2	3	4	5
Environnement familial	1	10	15	15	6	3
Environnement non familial	3	7	13	19	2	6
Total	4	17	28	34	8	9

Ainsi, les individus qui cumulent différentes fonctions du risque sont plus nombreux dans une situation environnementale non familière. Il est toutefois difficile de trancher si cette accumulation est liée à une prise de conscience plus aiguë des risques encourus dans cette situation.

Par ailleurs, nous constatons, dans un *contexte environnemental familial*, que les adolescents sont plus nombreux à prendre un *risque Pratique* ou un *risque Prestance* (*Tableau 25*). Ainsi, il semble se dégager trois groupes d'individus dans lesquels les sujets ont une répartition homogène entre ces deux fonctions du risque : (1) ceux qui prennent ces deux types de risque, (2) ceux qui ne prennent qu'un risque Pratique et (3) ceux qui ne prennent qu'un risque Prestance.

Tableau 25 : Répartition des individus en fonction de leur décision à prendre un risque Pratique(Prat) et Prestance (Pres) en environnement familial

	Pres. non	Pres. oui	Total
Prat. non	4	30	34
Prat. oui	34	32	66
Total	38	62	100

Chi² de Pearson : 7.52, ddl=1 p= .006.

En revanche, les prises de décision pour les fonctions Pratique et Prestance ne sont pas liées entre elles lorsque les conditions environnementales ne sont pas familières. La prise de risque

Pratique est néanmoins en relation avec la décision de prendre un risque Cathartique (*Tableau 26*).

En effet, ceux qui ne prennent pas de risque Pratique ne prennent pas de risque Cathartique non plus, alors que ceux qui prennent un risque dans un des deux scénarios prennent aussi un risque pour l'autre scénario.

Tableau 26 : Répartition des individus en fonction de leur décision à prendre un risque Pratique (Prat) et Cathartique (Cat) dans des conditions non familières

	Cat. non	Cat. oui	Total
Prat. non	20	4	24
Prat.oui	34	42	76
Total	54	46	100

Chi² de Pearson : 5.47; dll=1; p=.019

Si les risques les plus fréquemment acceptés par l'échantillon sont associés dans les conditions environnementales familières, en revanche, le risque Prestance n'est pas systématiquement accepté par les adolescents quand ils acceptent par ailleurs le risque Pratique. C'est dans ce cas, le risque Cathartique qui est associé au risque Pratique, probablement parce qu'il est possible de satisfaire sa fonction (se calmer, etc.) avec une prise de risque plus faible dans une condition peu familière.

Autrement dit, dans ces conditions environnementales, la *prise de risque est limitée* soit à des prises de risques motivées par des *contraintes extérieures non intentionnelles* (risque Pratique) soit par des prises de risque mesurées en termes de *conséquences en cas d'échec*. Il semble important, dans ce dernier cas, d'observer finement les comportements afin de s'assurer que l'individu s'engage dans une fonction spécifique du risque quand il perçoit que les conséquences seront moins importantes en cas d'échec, c'est à dire s'il devait subir les dommages associés au risque encouru. Par exemple l'adolescent conduit moins vite ou ralentit plus aux carrefours auxquels il n'est pas familier quand il est dans une situation non familière.

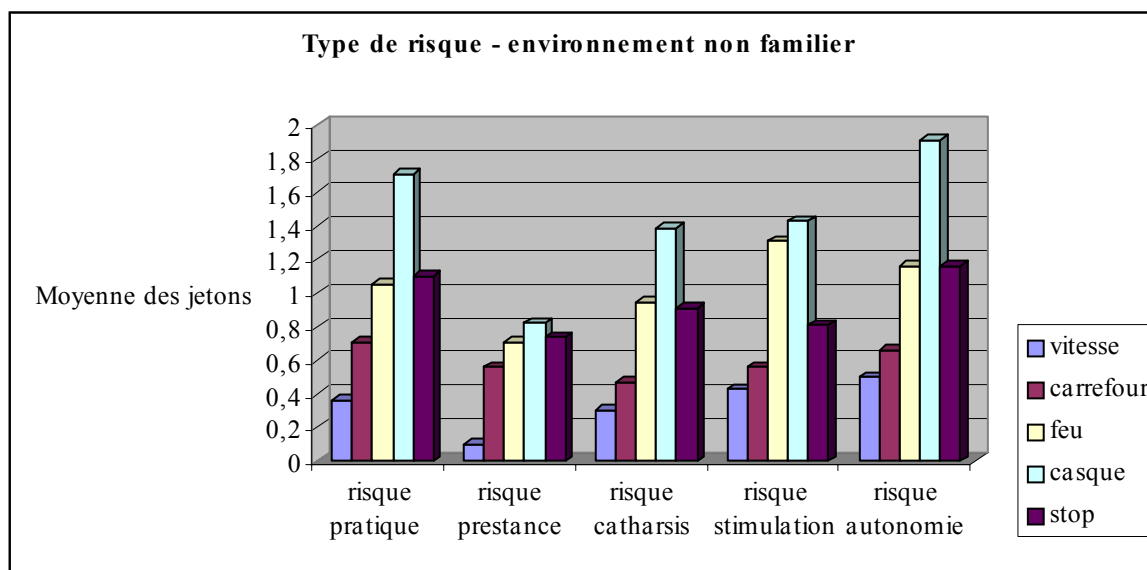
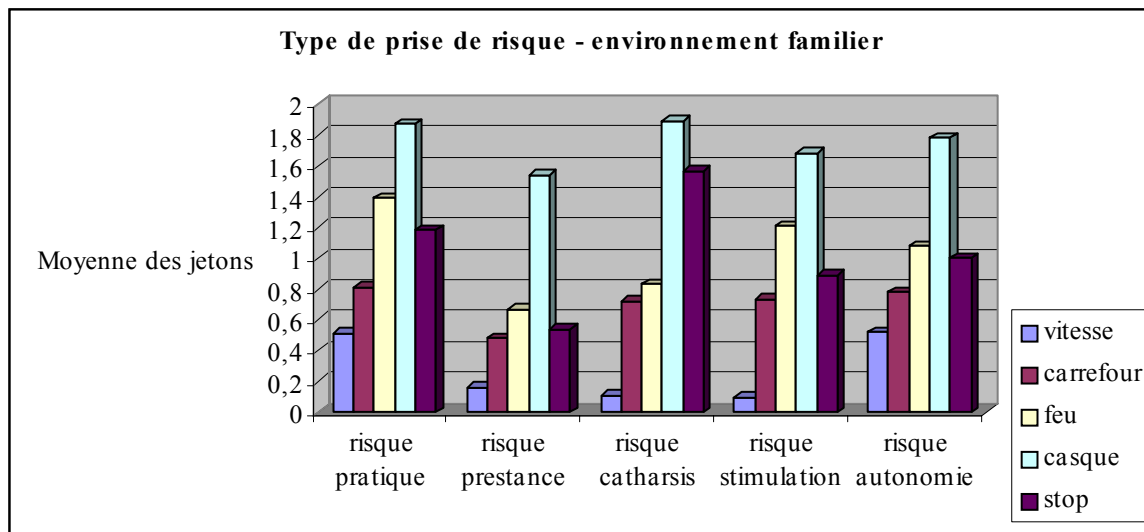
2. Caractéristiques comportementales des risques encourus

Dans tous les scénarios proposés⁴, nous retrouvons *deux régularités* : d'une part, les comportements de risque portent systématiquement sur la *vitesse*, d'autre part, dans tous les cas, le *port du casque* est toujours conservé (*Graphique 9*). Au-delà de cette observation, on constate tout de même que les risques Prestance et Cathartique sont propices à une répartition du risque sur l'ensemble des caractéristiques comportementales proposées à l'individu (vitesse, casque, etc.). Par conséquent, à l'exception de ces deux derniers scénarios, le profil de prise de risque est équivalent, que l'individu soit dans un environnement connu ou inconnu. Ainsi, l'adolescent semble tenir à *se protéger*, notamment pour *se permettre de prendre des risques avec la vitesse*. En revanche, une fois de plus, le rapport à l'espace ne

⁴ Voir les situations proposées, annexe 3.

semble pas jouer un rôle déterminant dans les caractéristiques de la prise de risque à l'exception des risques liés à la Prestance et à l'effet Cathartique.

Graphique 9 : Profil des prises de risque pour chaque situation (note moyenne)



Dans les conditions de familiarité, nous n'observons pas de relations statistiques, entre la fonction Pratique et la fonction Prestance, au niveau de la nature des prises de risque; nombre de prises de risques sont propres à l'une ou l'autre des fonctions.

En revanche, nous avons observé plusieurs relations propres à l'association des fonctions Pratique et Cathartique du risque lorsque les conditions environnementales sont peu familières. D'une part, *ceux qui favorisent le port du casque lors d'une fonction Cathartique du risque* :

- *les favorisent aussi pour une fonction Pratique* (Chi² de Pearson : 13.91; ddl=4; p=.007),

- ne prennent pas de risque au niveau des feux de circulation pour la fonction Pratique (Chi² de Pearson : 10.20, ddl= 4, p=.037).

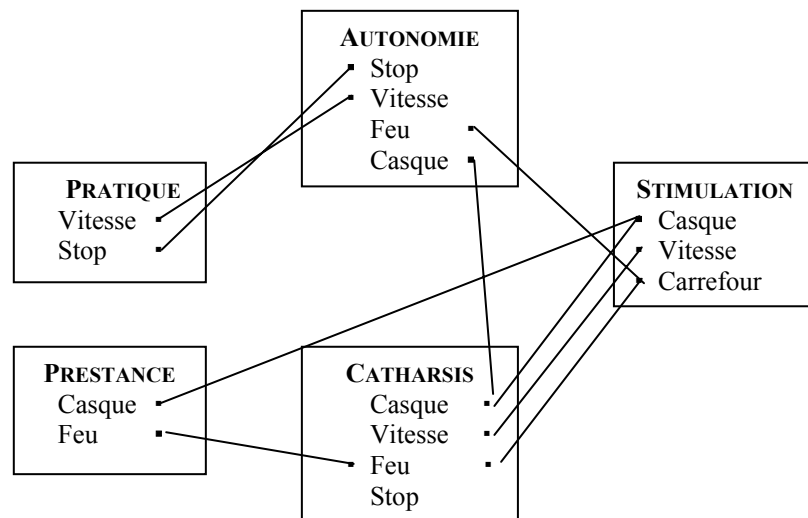
Cependant, ils prennent des risques au niveau des carrefours pour la fonction Pratique (Chi² de Pearson : 13.54, ddl= 4, p=.008).

De plus, ceux qui ne prennent pas de risques au niveau des feux pour la fonction Cathartique, n'en prennent pas non plus à ce niveau pour la fonction Pratique (Chi² de Pearson : 12.6, ddl= 4, p= .013). Ainsi, l'adolescent qui opte pour un comportement à risque dans le scénario Catharsis portera néanmoins son casque. Corrélativement, dans le scénario Pratique, il évitera de prendre des risques, sur le port du casque et le respect des feux en particulier. En revanche, il aura tendance à prendre des risques aux carrefours qui ne lui sont pas familiers. C'est probablement un profil d'individu qui, en dehors de la vitesse, évite les comportements illégaux indiscutables.

D'autres relations statistiques entre les différents niveaux de risques ont été relevées. Elles sont présentées dans les deux graphiques suivants⁵. Le premier (*Graphique 10*) se rapporte aux situations environnementales familières alors que le second (*Graphique 11*) concerne les conditions environnementales non familières. Par exemple, l'adolescent qui aura tendance à ne pas respecter la vitesse pour la fonction Pratique aura aussi tendance à prendre le même type de risque pour la fonction Autonomie (*Graphique 10*).

Autrement dit, nous n'avons pas observé de corrélations négatives significatives, toutes les relations du graphique suivant correspondent à des corrélations positives.

Graphique 10 : Relation entre les différents niveaux de prise de risques dans des conditions environnementales familières



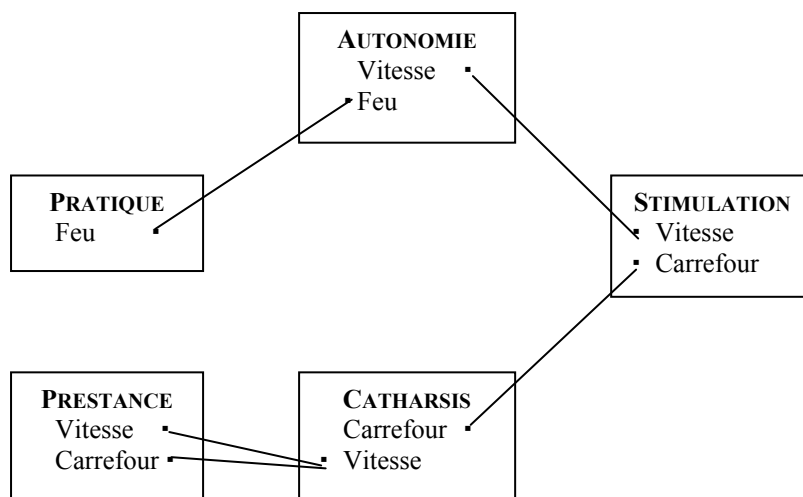
Ainsi, bien que nous n'ayons pas constaté de relation au niveau décisionnel entre un risque de type Cathartique et un risque de type Stimulation, nous observons pourtant de nombreuses relations comportementales, en termes de risques encourus, entre ces deux fonctions. En effet, l'analyse montre qu'un individu prend les mêmes risques dans les deux cas, tant au niveau de la vitesse de déplacement que du non port du casque. Toutefois, une prise de risque au niveau

⁵ Les fonctions du risque sont représentées en gras et petites majuscules; le type de prise de risque est en minuscules.

des feux, pour le risque Catharsis, est associée au niveau des carrefours, pour le risque Stimulation. Ces résultats montrent que les fonctions Cathartique et de Stimulation se réalisent sensiblement de la même manière. Ainsi, autant le non port du casque que la vitesse sont des éléments propres à la recherche d'un effet carthatique ou de stimulation. Par conséquent, si nous faisons une différence au niveau conceptuel entre ces deux fonctions, d'un point de vue comportemental, en revanche, il y a des similitudes. Ces deux fonctions sont donc très proches d'un point de vue comportemental, mais elles méritent cependant d'être distinguées du point de vue des processus décisionnels.

Nous observons aussi une relation comportementale entre le risque Pratique et le risque Autonomie. Cette relation s'explique par le fait que le risque Autonomie n'a pu être opérationnalisé indépendamment du risque Pratique dans la situation d'un environnement familier. En effet, le scénario du risque relatif à l'autonomie évoque aussi la question du retard, une situation qui renvoie par ailleurs au risque Pratique. Ainsi, les adolescents prennent un risque au niveau de la vitesse et des stops pour les fonctions Pratique et Autonomie car ce sont deux moyens qui permettent de combler un retard lors d'un déplacement. La différence se situe au niveau de l'enjeu.

Graphique 11 : Relation entre les différents niveaux de prise de risque dans des situations environnementales non familières



Lorsque que le *parcours n'est pas familier*, la relation entre risque Cathartique et risque Stimulation est moins forte du point de vue comportemental. Seules les prises de risque au niveau des intersections (feu et carrefour) sont conservées. Elles se limitent aux carrefours, ce qui révèle un comportement à risque orienté vers les autres usagers de la route, à savoir s'imposer dans le trafic. De plus, les risques associés à la vitesse restent largement présents. On observe qu'une fonctionnalité du risque est associée à une autre, par exemple entre, d'une part, les risques Prestance et Cathartique, et d'autre part, les risques Stimulation et Autonomie. En revanche, nous n'observons plus de relations au niveau du port du casque.

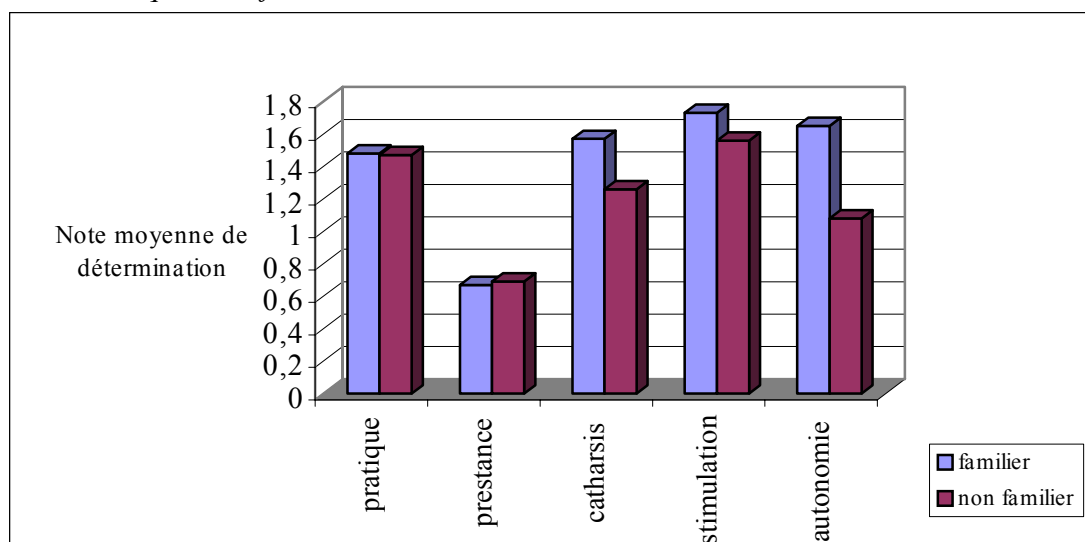
Par ailleurs, les caractéristiques entre les risques Pratique et Autonomie ne sont plus aussi fortes. Notons toutefois, que ce n'est curieusement qu'au niveau des comportements incivils probants que cette relation perdure, à savoir une prise de risque au niveau des feux de circulation.

3. Prise de risque et détermination (objectif poursuivi)

Quand l'adolescent fait le choix de prendre un risque⁶, sa détermination à atteindre le but poursuivi diffère selon la situation environnementale, la fonction du risque et le nombre de fonctions différentes de risque pour lequel il est prêt à s'engager.

Globalement, la détermination des jeunes motocyclistes est sensiblement identique dans les deux conditions environnementales, bien qu'elle soit un peu plus importante dans des conditions familiales. En revanche, l'analyse plus détaillée montre que la *détermination à atteindre un objectif* varie suivant la *fonctionnalité du risque* et les *conditions de familiarité environnementale* (Graphique 12).

Graphique 12 : Note moyenne de détermination à atteindre un objectif risqué selon les fonctions de risque et la familiarité environnementale



Quelles que soient les conditions environnementales, la détermination la plus faible concerne le risque Prestance. Par conséquent, bien qu'adopté par une très forte proportion d'adolescents, avec des caractéristiques comportementales diversifiées (vitesse, feu, stop, carrefour), c'est un *risque optionnel ou secondaire*, du fait de la détermination moyenne de l'individu à atteindre un objectif de type Prestance. A l'inverse, l'adolescent est plus déterminé à atteindre son objectif s'il a décidé de s'engager dans une fonction Pratique et/ou Stimulation. Ce sont des *fonctions prioritaires ou primaires*. Enfin, la détermination à atteindre l'objectif pour les fonctions Catharsis et/ou Autonomie dépend fortement de la

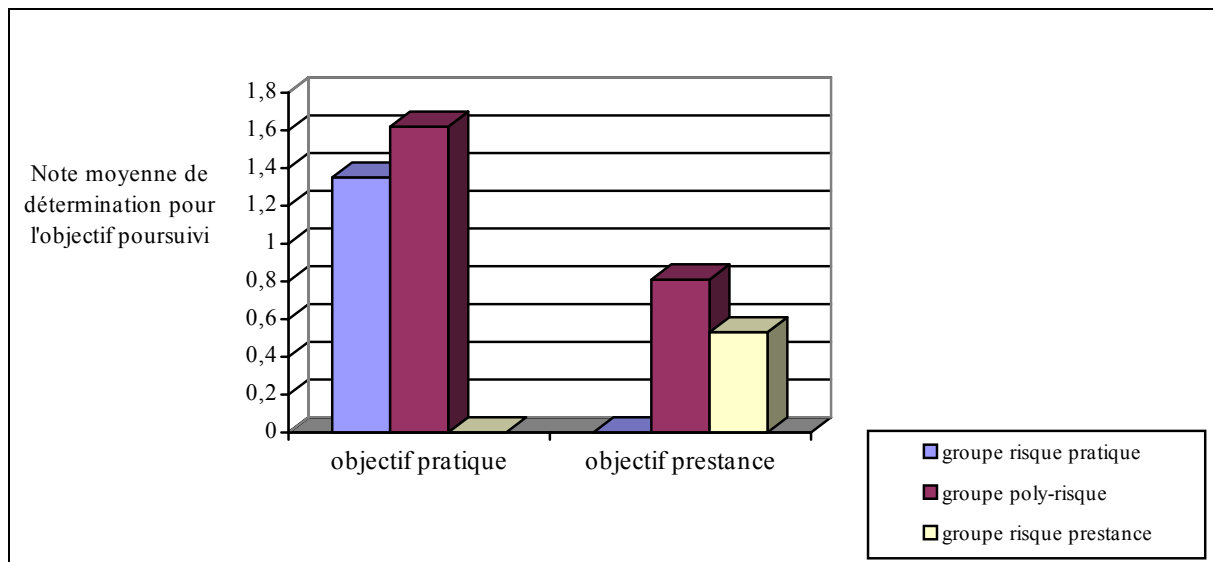
⁶ On rappelle que le trade-off-game, outre les types de risque adoptés, le sujet doit indiquer, sur le plateau de jeu, sa détermination à atteindre l'objectif fixé (comblant un retard, se défouler, etc.).

familiarité du trajet. En effet, la détermination est plus faible, pour ces deux fonctions du risque, lorsque la situation environnementale n'est pas familière.

L'analyse statistique a permis de distinguer une typologie (trois groupes) dans la détermination à atteindre un objectif selon certaines fonctions du risque. Les adolescents qui prennent des risques autant pour des raisons pratiques que de prestance sont plus décidés (groupe poly-risque) à atteindre leurs objectifs que ceux qui ne prennent des risques que pour une des deux fonctions seulement (groupe risque Pratique et groupe risque Prestance) (*Graphique 13*). Par ailleurs, c'est la fonction Pratique qui suscite une détermination à atteindre l'objectif la plus forte.

Le type de comportements à risque (vitesse, carrefours, etc.) adopté reste comparable dans les trois groupes. Le comportement à risque le plus fréquemment envisagé concerne en premier lieu la vitesse, puis le passage des carrefours. Les comportements sécuritaires concernent le port du casque, fortement conservé, puis vient le respect des feux et des stops.

Graphique 13 : Volonté d'atteindre l'objectif selon la conjugaison des risques à caractère Pratique et de Prestance



Concernant les 21 adolescents qui prennent des risques pour des raisons pratiques et prestance en situation non familière, leur détermination à atteindre l'objectif est identique à l'échantillon parent (ensemble des adolescents) de chacune des deux situations. En effet, les risques encourus sont de même nature, quelle que soit la conjugaison des fonctions.

4. Caractéristiques cognitives et expérientielles associées aux fonctions du risque

a) Du point de vue décisionnel

Les premiers résultats montrent que *l'expérience de la conduite de deux-roues n'a pas d'incidence sur la décision de prendre un risque*. En effet, ni le temps ni la distance parcourue pour se rendre au lycée n'ont de relation avec la prise de risque. De même, la fréquence

d'utilisation du véhicule n'a pas d'incidence sur la décision de prendre un risque, quels que soient sa fonction et son contexte.

Plus étonnant encore, les *accidents personnels* ou d'une personne de l'entourage *ne sont pas en relation avec la décision de s'engager dans un comportement risqué*. Au niveau des expériences personnelles, seuls les *préjudices causés à la suite d'un accident sont en relation avec la prise de décision*. En effet, les adolescents qui ont subi un préjudice matériel à la suite d'un accident sont moins nombreux à s'engager dans un risque Prestance lorsque le contexte environnemental est familial (Tableau 27) que ceux qui n'ont subi aucun préjudice.

Tableau 27 : Adoption d'un risque Prestance en contexte familial en liaison avec les préjudices d'un accident antérieur

	Non	Oui	Total
Aucun préjudice	11,1	37	48,1
Préjudices matériels	25,9	7,4	33,3
Préjudices corporels	7,4	11,1	18,5
Total	44,4	55,6	100

Chi² de Pearson : 6.49; ddl=2; p=.038

En revanche, le *rapport de l'individu à son véhicule et l'utilisation* qu'il préfère en faire ont une incidence plus marquée sur les *processus de décision en matière de risque*. Ainsi, les adolescents qui perçoivent leur deux-roues comme un outil, sont moins nombreux à prendre un risque pour une fonction Cathartique ou d'Autonomie (resp : Chi² de Pearson : 5.95; ddl=2; p=.050 et Chi² de Pearson : 8.03; ddl=2; p=.018) que ceux qui le perçoivent comme une pratique de loisirs.

De même, lorsque les jeunes déclarent que le deux-roues est leur loisir préféré, ils sont plus nombreux à s'engager dans un risque Stimulation en milieu non familial (Chi² de Pearson : 4.17; ddl=1; p=.040) et à un risque Prestance dans un environnement familial (Chi² de Pearson : 5.43; ddl=1; p=.019) que ceux qui en ont une approche purement instrumentale.

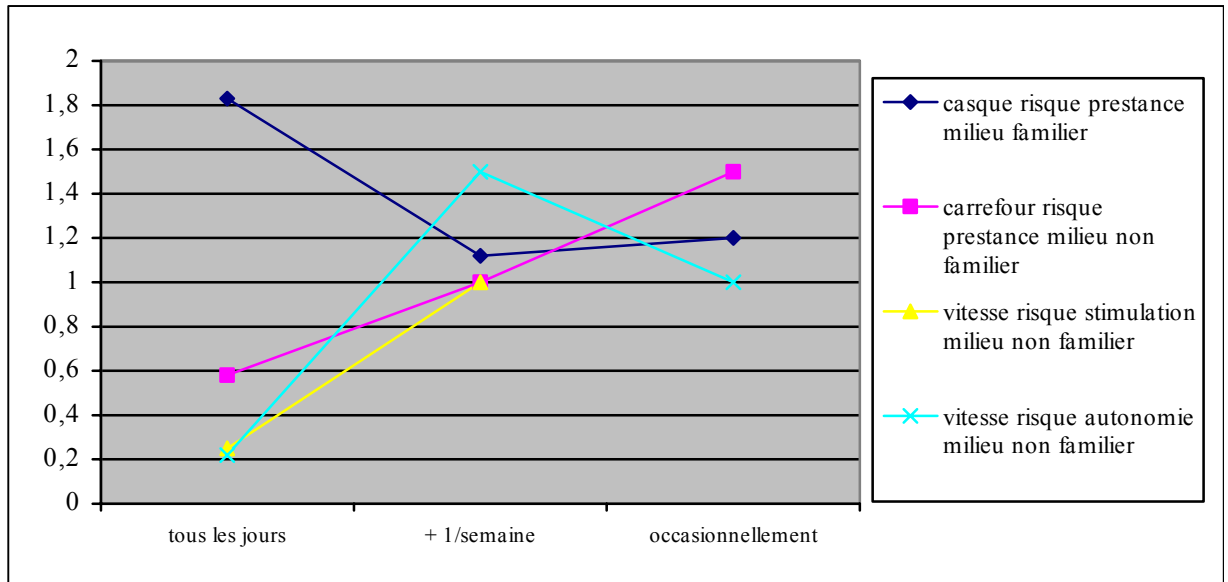
b) Du point de vue comportemental

Nous ne retrouvons pas tout à fait les mêmes tendances au niveau décisionnel et au niveau comportemental. En effet, autant le rapport de l'adolescent à son « deux roues », que son expérience, ont une incidence sur les comportements. Pourtant, l'accident d'un proche, les préjudices causés lors d'un accident vécu personnellement ne semblent avoir aucune incidence sur les comportements de prise de risque.

L'utilisation hebdomadaire du deux-roues a toutefois une incidence sur trois comportements à risque : le non port du casque, l'emprunt de carrefours dangereux et la vitesse excessive (graphique 9). Ainsi, dans un environnement familial, les jeunes portent moins le casque en s'engageant dans un risque Prestance quand ils utilisent leur véhicule plusieurs fois pas semaine que ceux dont l'utilisation est quotidienne ou très occasionnelle (F= 4.02; p= .029). D'autre part, en milieu non familial, plus les adolescents utilisent occasionnellement leur « deux-roues » et :

- plus ils évitent les carrefours dangereux ($F=3.46$, $p=.042$) pour un risque Prestance,
- moins ils roulent vite pour satisfaire un risque-Stimulation ($F=10.50$, $p=.005$) ou un risque Autonomie ($F=6.4$, $p=.018$); c'est-à-dire que la satisfaction de ces risques passe par l'adoption de comportements autres que liés à la vitesse.

Graphique 14 : Comportement à risque en fonction de la fréquence d'utilisation du véhicule



Enfin, en comparaison avec les jeunes qui n'ont jamais eu d'accident, ceux qui ont déjà fait l'expérience d'un accident tendent à éviter les carrefours dangereux lorsqu'ils s'engagent dans un risque Prestance sur un trajet familial ($t=2.25$, $ddl=29$, $p=.032$).

Quant à l'utilisation du deux-roues dans un environnement familial, les individus qui déclarent l'utiliser préférentiellement pour aller au lycée sont plus nombreux à prendre un risque Autonomie (χ^2 de Pearson : 5.15; $ddl=1$; $p=.023$). Ce résultat est aussi à rapprocher du caractère solitaire (trajet fait seul par 80% des Marseillais et 68 % des Lyonnais) du trajet domicile-lycée qui contribue à rendre la pratique encore plus autonome. Dans un environnement non familial, ce sont ceux qui utilisent en deuxième choix leur deux-roues pour se rendre chez des amis qui prennent plus de risque Autonomie (χ^2 de Pearson : 6.21; $ddl=2$; $p=.044$).

Dans un environnement familial, les individus qui perçoivent de manière fonctionnelle leur deux-roues, prennent plus de risque au niveau du port du casque pour les risques Prestance ($t=-2.31$, $ddl=14$, $p=.036$) et Stimulation ($t=-2.52$, $ddl=8$, $p=.035$). De même, ils prennent plus de risques au niveau des stops pour le risque Stimulation ($t=-2.37$, $ddl=8$, $p=.044$).

Par ailleurs, quand les adolescents déclarent que leur loisir préféré est la pratique du « deux-roues », ils sont plus nombreux que ceux qui déclarent une autre activité, à prendre un risque de type prestance (en milieu familial) en ne respectant ni les feux ni les stops (resp : $t=2.11$, $ddl=29$, $p=.043$; $t=2.42$, $ddl=29$, $p=.021$). En revanche, ce sont ceux qui déclarent une autre activité que le « deux-roues » comme loisir préféré qui prennent des risques en ne respectant pas les stops pour rechercher les Stimulations désirées dans un environnement non familial ($t=-2.23$, $ddl=14$, $p=.042$). En d'autres termes, ce facteur n'est pas univoque, tout comme les

raisons invoquées pour le choix de ce mode de déplacement. En effet, les adolescents qui déclarent utiliser une mobylette pour réduire leur temps de transport, plutôt que pour des raisons purement fonctionnelles, prennent plus de risques aux feux ($t=-4.52$, $ddl=9$, $p=.001$) et aux carrefours ($t=-4.00$, $ddl=9$, $p=.003$) pour un risque de type Cathartique. Par contre, ceux qui déclarent utiliser le « deux-roues » pour son caractère pratique prennent plus de risques aux stops dans un risque Stimulation ($t=3.05$, $ddl=7$, $p=.018$) et pour le port du casque lors d'un risque Autonomie ($t=2.88$, $ddl=10$, $p=.016$).

E. Limites de la recherche

Avant toute chose, rappelons que les observations extraites du trade-off-game ne peuvent en aucun cas représenter des pourcentages effectifs. Ces résultats mettent surtout en évidence des processus de décisions. Par conséquent, le trade-off-game permet d'effectuer des comparaisons et d'analyser des contrastes afin de savoir ce que l'individu est prêt à sacrifier pour atteindre son objectif. Si par moment les commentaires laissent apparaître des comportements effectifs, ce sont bien des tendances et non des comportements observés in situ.

1. L'opérationnalisation de la familiarité

La première limite de notre recherche porte sur l'opérationnalisation de la variable familiarité. En effet, même si nous avons cherché à rendre les indicateurs de familiarité et de non-familiarité les plus opérationnels possibles, du fait que les conditions de familiarité n'ont pas été appareillées sur l'ensemble de la population, nous ne pouvons que comparer des groupes indépendants. Nous ne pouvons donc pas savoir si un même individu peut prendre des risques différents en fonction des conditions de familiarité. De plus, la constance fonctionnelle de certains risques peut être le résultat d'un manque de discrimination des scénarios pour chaque situation lors de la passation, comme cela peut être le cas en ce qui concerne les fonctions Pratique et Autonomie.

2. Le trade-off-game et les limites d'interprétation

Le point de discussion concernant la recherche d'équilibre (renvoyant à la notion d'homéostasie) doit être relativisé avec l'ensemble des situations proposées à l'adolescent. La recherche d'équilibre peut sans doute aussi être l'effet d'un biais de construction méthodologique ; le trade-off-game est construit à partir d'un processus décisionnel, s'appuyant en grande partie sur la notion de bénéfices/coûts. Choisir de prendre un risque les obligeait aussi à penser sécurité. Au-delà de la nature fictive de la situation qui a été proposée à chaque adolescent et qui rend alors chaque comportement déclaré un peu plus éloigné d'une réalité, on peut supposer que le risque est utile, dans certaines circonstances, à l'équilibre psychologique de l'adolescent.

De plus, l'ensemble des interprétations doit garder constante l'idée que l'information recueillie porte sur les intentions de comportements des adolescents par rapport à la situation que le chercheur leur propose, et non sur ce qu'ils font réellement, ce qui peut être différent. Par conséquent, nous retrouvons les problèmes d'interprétation liés à un comportement déclaré et non observé in situ. Nous pouvons toutefois discuter sur la base de comportements simulés, en évitant de rester au niveau des préférences déclarées ou des attitudes. Or, ce point est particulièrement important car cette problématique, abordée sous la forme d'une enquête traditionnelle, est sujette à générer d'importants biais issus de l'effet de désirabilité sociale qui n'a, finalement, pas été autant générée que ce que nous attendions. Soulignons aussi qu'il y a souvent eu l'expression de comportements dits interdits (non port du casque, non respect de la signalétique, etc.), ce qui atténue l'effet d'artificialité.

Par ailleurs, il aurait été souhaitable de compléter ces données d'enquête par des entretiens avec les parents de chaque adolescent afin de connaître leur rôle en matière de prévention, de sécurité et d'apprentissage de la conduite. Les interroger directement aurait alors permis de cerner les normes familiales de sécurité et d'usage du deux-roues et de les mettre réellement à l'épreuve avec les pratiques des adolescents.

Enfin, il aurait été intéressant de faire varier les situations proposées aux adolescents aussi en termes d'infrastructure routière. De cette manière, nos résultats auraient pu être discutés en rapport avec l'exposition aux risques de chaque adolescent ou de chaque groupe d'adolescent des deux villes. D'un point de vue matériel, il pourrait être intéressant, à l'avenir, d'illustrer chacune des situations (fonctions) proposées par des vidéos permettant d'assurer davantage la représentativité des scènes.

V. DISCUSSION

Nous développerons cette partie autour des questions de la prise de risque, caractéristique de l'adolescence, et des questions de prévention relatives aux interprétations dégagées. Nous verrons alors que toute tentative de recommandations en termes de prévention doit prendre en compte autant des facteurs de personnalité que les facteurs liés à la réalité sociale et les facteurs se rapportant aux caractéristiques d'exposition au risque.

A. De la familiarité à la variabilité environnementale

1. L'influence culturelle des rapports à l'espace urbain sur la prise de risque

En dépit de l'absence de données directes sur l'influence culturelle des rapports à l'espace urbain sur la prise de risque, les quelques résultats concernant les différences entre villes, notamment en termes de fonctions, peuvent s'expliquer à travers la signification des pratiques spatiales des adolescents dans leur ville. Le choix massif de la fonction Prestance en environnement non familier par les adolescents de Marseille nous incite à considérer le rapport adolescent/environnement sous l'angle culturel. En effet, il semblerait utile de mettre en relation l'histoire identitaire de la ville, le rapport aux espaces publics ainsi que le rapport aux risques ou aux mesures de sécurité routière.

Si nous ne pouvons pas directement lier le type de pratique spatiale avec la forme de prise de risque, du fait de la nature de notre protocole méthodologique basé sur des situations fictives, nous pouvons toutefois mettre en parallèle les types de déplacements pour chaque ville avec les fonctions du risque. Les tendances de déplacement varient d'une ville à l'autre. Il semblerait alors que les jeunes marseillais effectuent davantage de virées (trajet sans but) qu'à Lyon, où les adolescents semblent davantage se réunir les uns chez les autres. Comme si les jeunes lyonnais se sentaient chez eux chez leurs amis alors que les jeunes marseillais se sentent à l'extérieur comme chez eux. Ceci laisse supposer que le rapport privé-public est effectivement différent entre Lyon et Marseille.



Des urbanités et des identités différentes

L'histoire de chacune des villes au sujet des mouvements de populations et de sa position tant économique que politique peut avoir des influences sur la mémoire des lieux et donc des pratiques.

Si l'on fait référence à Lyon, c'est une ville qui a constamment été tournée vers l'Orient, un des plus grands « pôles bancaires, commerciaux et intellectuels du bassin méditerranéen » (p.91, de Certeau) et dont l'histoire repose aussi sur ses échanges avec l'Orient. Mais c'est, avant tout, une ville du spiritisme et du secret, secret lié à la notion de sécurité inhérent à une des vocations anciennes de la ville, sa vocation bancaire. L'organisation sociale et spatiale en est un bon sédiment : sa résistance célèbre et ses lieux affectés, comme les « traboules »⁷ par exemple, sont des traces socio-historiques et spatiales d'un passé marquant qui ne sont pas sans affecter les pratiques ultérieures ou du moins imprégner une mémoire collective et donc une identité urbaine. Ces marques de l'histoire et les quelques traces spatiales encore existantes peuvent contribuer à la définition d'une culture urbaine spécifique.

Marseille, ville ouverte, est tournée vers la mer et le monde méditerranéen. Ville refuge, Marseille a de tout temps été le point de départ et d'arrivée de multiples groupes ethniques, en raison de sa situation stratégique. La variété culturelle de sa population du fait des nombreuses vagues migratoires économiques, mais aussi l'influence du climat, ne sont pas sans avoir laissé d'empreintes dans la ville, aussi bien physiques que dans les modes d'habiter et de pratiques de l'espace. Cette ouverture reflète donc à la fois ces origines méditerranéennes, avec par exemple une tradition de commerces tournés vers l'extérieur (la criée, les marchés du centre ville, les devantures débordant sur les trottoirs) et la clémence du climat qui incite à l'appropriation des espaces extérieurs. L'architecture, très ouverte du fait de la présence de nombreuses terrasses, balcons, etc., est la parfaite illustration d'une limite espace privé/espace public fluctuante. L'ancienne pratique, toujours actuelle dans certains quartiers, de s'installer sur le pas de la porte, discuter avec les voisins, en jouant aux cartes et buvant un verre, ne se retrouve-t-elle pas dans la fréquentation assidue des terrasses de cafés durant les temps libres ?

Lyon possède une culture urbaine où l'espace privé ou encore l'espace fermé prend une place importante dans les pratiques et modes d'appropriation de la ville. Les adolescents à Lyon s'invitent les uns chez les autres et utilisent leur deux-roues principalement dans cet objectif.

A l'inverse de Lyon, ville de terre, Marseille apparaît massivement comme une ville ouverte, tournée vers l'espace public. L'extension de l'habitat vers l'extérieur, vers l'espace public est un premier pas pour l'appropriation de la ville et le développement de pratiques urbaines. Dès lors, l'environnement urbain et l'espace public ne sont jamais réellement « non familier » pour l'adolescent.

Autant Lyon peut être considérée comme dans l'intériorité, autant Marseille est dans l'extériorité voire l'extériorisation dans toutes ses formes. De là, le pas est rapide vers la valorisation de soi et le besoin de prestance. La constatation de choix risqués en environnement non familier à Marseille semble donc moins surprenante si l'on intègre la dimension de la pratique culturelle de l'espace.

Le rôle de l'identité urbaine dans le rapport spatial privé/public avec la prise de risque apparaît ainsi en filigrane. Ces questions de culture urbaine propre à chacun des groupes des deux villes restent ouvertes et à approfondir. Néanmoins, elles pourraient être à l'origine d'une explication liant l'identité personnelle et sociale du jeune avec l'identité urbaine, voire l'identité de lieu au sens de Proshansky (1976).

⁷ De l'étymologie, *trans ambulare*: traverser, marcher au travers. 315 traboules ont été prospectées à Lyon dans les années 1986-88. Cf. René Dejean, Traboules de Lyon, histoire secrète d'une ville.

2. L'invariance des fonctions à travers la familiarité environnementale

Les facteurs environnementaux, opérationnalisés dans notre enquête à partir des conditions de familiarité figurant comme variables indépendantes, permettent de distinguer les différents profils adolescents.

Tout d'abord, du point de vue fonctionnel, nous pouvons constater les mêmes tendances des adolescents à prendre un risque, à savoir que les fonctions Prestance et Pratique sont actives à la fois dans des conditions familières et à la fois dans des conditions non familières. Seule la fonction Catharsis semble distinguer les groupes en condition de non-familiarité environnementale. On pourrait même observer que le caractère thérapeutique du risque (fonction Catharsis) est d'autant plus recherché que la situation est peu familière. **Les situations exceptionnelles exacerbent alors le caractère cathartique du risque.** On peut se demander si cette fonction Cathartique n'est pas engagée dans un environnement où le contrôle social est potentiellement le plus faible (anonymat des lieux).

Ce premier constat au sujet de la constance fonctionnelle de certains risques nous renvoie à deux fonctions qu'on présageait fortement d'emblée : les *fonctions Pratique* et *Prestance*.

La **fonction Pratique** renvoie à l'idée de vouloir combler un retard qui reste un comportement naturel et dont l'occurrence reste observable chez chaque sujet. Elle apparaît alors comme une **fonction indépendante du contexte de familiarité** et bien plus **conditionnée par des facteurs extérieurs** liés au temps, aux conditions de circulation, etc.

La **fonction Prestance**, si elle nous semblait être la fonction caractéristique de la période d'adolescence, nous la présagions davantage sous l'angle du stéréotype caractérisant le jeune conducteur de deux-roues. Nous ne nous attendions donc pas à confirmer aussi fondamentalement ce niveau fonctionnel du risque.

Ces deux fonctions du risque apparaissent donc indépendantes du sentiment de contrôle et de toutes les formes de maîtrise environnementale.

La récurrence de certaines fonctions du risque nous renseigne aussi sur les coûts inégaux (psychologique et en termes de dommages) que chacune d'elles peut entraîner. Le principe homéostatique basé sur les facteurs de risque et de sécurité est au cœur de la problématique du risque à l'adolescence.

Si la familiarité environnementale n'a que peu d'influence au niveau fonctionnel, il semble toutefois que certaines formes de risques soient dépendantes du contexte dans lequel elles interviennent.

3. Risques en situation = risques représentatifs

En ce qui concerne certaines modalités comportementales (feu, stop et carrefour) proposées à l'adolescent pour sa prise de décision, on observe une plus grande variabilité selon les conditions de familiarité et différents intérêts de la part des adolescents.

a) Marquage et rupture environnementale

A l'inverse de la vitesse, qui apparaît comme un comportement à risque récurrent quelles que soient les conditions environnementales, les caractéristiques comportementales ayant trait aux croisements, carrefours, etc. sont plus réellement dépendantes de l'environnement physique et donc plus contextualisées. En effet, ce sont toutes des **caractéristiques de marquage ou de rupture environnementale** (un croisement ou un carrefour). Par conséquent, cette rupture environnementale créée par l'aménagement urbain et le plus souvent signalée par les panneaux, est bien plus représentative au regard de la probabilité du risque. Elle n'apparaît pas comme une situation contrôlable à l'inverse de la vitesse, comme nous le verrons plus loin. Moins dépendante de la maîtrise du sujet, elle serait donc moins sécuritaire pour l'adolescent.

Les nœuds de circulation tels que définis par Hoyos (1968) sont les lieux d'entrecroisement de circulation : intersections, débouchés, etc. C'est d'ailleurs le lieu où le plus grand nombre de fautes de conduite peut être potentiellement répertorié. On y interprète un plus grand nombre d'informations au regard d'un changement de comportements, les schémas de comportements sont tangibles et variables en fonction des autres conducteurs engagés. La vigilance est redoublée et se concentre sur un espace plus circonscrit aux caractéristiques de l'intersection. C'est sans doute pour toutes ces raisons que le sentiment de risque est renforcé. D'un point de vue psycho-environnemental, c'est une situation d'affordance bien plus grande. De nombreux schémas de comportements peuvent être établis.

b) Représentativité et variabilité environnementale

On sait que l'heuristique fréquemment utilisée qui vient biaiser la représentation des coûts engendrés par certaines prises de risques concerne le raisonnement par probabilités basé sur le **phénomène de représentativité**. On peut donc supposer que la **saillance environnementale** ou l'« **affordance** » de certaines situations (comme un carrefour par exemple) est davantage pensée en termes de risques que le facteur vitesse. En termes d'évaluation des coûts engendrés, on peut alors supposer que toutes les situations proposées qui renvoient à un contexte environnemental spécifique comme un carrefour, un feu, etc., ont une plus grande représentativité que les situations ayant trait à la vitesse qui elles, renvoient à une **variabilité environnementale** plus grande, à des contextes environnementaux non définis.

A l'inverse, la vitesse et le non port du casque sont des comportements qui, tels qu'ils étaient présentés dans le trade-off-game, ne s'inscrivent pas dans un contexte physique représentatif. La vitesse est variable d'un environnement à l'autre en fonction des réglementations imposées. Aller vite dans une « zone 30 » n'a pas la même signification et n'implique pas les mêmes coûts que sur une route nationale ; dans ce cas, la plus forte variabilité environnementale dans laquelle s'inscrivent ces deux comportements (vitesse et non port du casque) et donc l'absence de contextualisation, affaiblissent alors la représentativité nécessaire à l'évaluation du risque. Le port du casque et le respect des limitations de vitesse ne sont pas des comportements qui dépendent du contrôle environnemental (contrairement au respect des feux ou stops qui sont liés à un marquage environnemental). Néanmoins, le libre arbitre de l'individu sur ces points peut donner une forte illusion de maîtrise.

c) Internalité et biais d'optimisme

Cette dichotomie des caractéristiques comportementales nous amène à la notion de **facteurs externes et internes**. En effet, les situations ayant trait aux facteurs externes, comme l'ensemble des situations impliquant un contexte environnemental (carrefour, stops, feux), engagent moins l'adolescent dans une prise de risque que la vitesse qui, elle, dépend du libre arbitre (facteur interne). Du fait que la vitesse reste un comportement invariant quelles que soient les conditions de familiarité, on peut supposer que ce comportement fonctionne sur la base du **biais d'optimisme** dénaturant les conditions de conduite, conséquence d'une « illusion de contrôle ». Les individus auraient donc une tendance à surestimer leur capacité à maîtriser les événements, faisant preuve d'un optimisme excessif dans la perception des risques encourus. De nombreuses recherches (Mc Kenna, Crick, 1997 ; Barjonnet et al., 1997 ; Assailly, 1992 ; Kouabenan, 1999) ont montré le lien entre « biais d'optimisme » et « illusion de contrôle » dans le cas des accidents de la route : les conducteurs ont le plus souvent une haute opinion de leur habileté au volant et de leur capacité à éviter les accidents.

Assailly interprète les attitudes des automobilistes en distinguant le « biais d'optimisme » du « biais de conformité supérieure de soi ». Le premier consisterait à considérer que le risque mesuré ne s'applique pas à soi personnellement (la médiatisation des statistiques de mortalité routière n'aurait donc aucun impact sur le public), et le second, nous amènerait à penser que nous conduisons mieux que les autres. Cet excès de confiance serait à l'origine de nombreux accidents, car il introduirait des **biais de perceptions qui bloqueraient la « conscientisation du risque »** (Barjonnet et al. 1997).

S'il existe une tendance à se sentir moins en danger que les autres, parce que l'individu s'estime plus à même de faire face, de contrôler la menace, cette propension s'avère plus ou moins marquée selon les situations considérées. Elle dépendrait en fait de la contrôlabilité des menaces, de l'emprise que pense avoir le sujet : les *risques* susciteraient davantage que les *périls* le biais d'optimisme.

d) Les situations isolées et les situations d'interactivité

Enfin, du point de vue des conduites, ces résultats nous permettent aussi de distinguer deux profils de comportements à risque selon la familiarité environnementale qui n'engagent pas l'adolescent de la même manière : les **situations isolées** et les **situations d'interactions** avec les autres usagers. Les premières renvoient aux situations relatives à la vitesse et au port du casque, les dernières aux situations d'intersection. Les **situations d'interaction socio-spatiale** renvoient à la norme sociale de manière plus exacerbée que la vitesse, parce qu'elles sont plus visibles ou qu'elles s'inscrivent de manière plus forte dans l'environnement, à travers les feux, carrefours et stops. Ces trois situations d'interaction, et parfois de confrontation sociale, où l'adolescent doit négocier a minima sa place sur la chaussée, impliquent le respect des priorités, une communication interpersonnelle et une affirmation de soi vis-à-vis des autres usagers de la route.

S'engager dans ce type de comportements (non-respect du stop, par exemple), en condition non familière, reviendrait alors à doubler les facteurs de risque, quand on sait que le contexte social (situation de groupe) est un des principaux facteurs de risques et ce d'autant plus en situation inhabituelle (Risser, 1990). En particulier, 70% de l'ensemble des accidents interviendrait dans une situation à 2 ou 3 protagonistes. De plus, du fait d'une expérience

récente de la conduite sur route, comme cela peut être le cas avec de jeunes conducteurs de deux-roues, on peut supposer que toute l'attention de l'adolescent repose sur la maîtrise du véhicule et que son attention est alors moins portée aux dangers venant de l'extérieur. Par conséquent, les situations qui engagent d'autres usagers seront moins maîtrisées.

e) Le risque pulsionnel et le risque calculé

Enfin, s'agissant de la comparaison des modalités comportementales selon les situations de familiarité, se dégagent deux profils de prise de risques (en situation familière) déterminés par le même type de comportements : la prise de risque que l'on nommera « **pulsionnelle** » parce qu'elle réunit la fonction Stimulation et la fonction Catharsis, et la prise de risque « **calculée** » qui réunit les fonctions Autonomie et Pratique.

B. Le rôle psychologique et social du risque : entre équilibre et dépassement

Comme nous venons de l'observer, les modalités fonctionnelles du risque touchent à la fois les facteurs externes à l'adolescent comme le fait de combler un retard (fonction Pratique) et les facteurs plus internes, en l'occurrence psychosociologiques. C'est, plus particulièrement, les modalités en lien avec le besoin d'affirmer son identité (fonction Prestance) qui priment. La prise de risque revêt alors un caractère non seulement psycho-fonctionnel mais aussi identitaire. Dans cette perspective, la problématique du risque à l'adolescence fonctionne sur les principes d'équilibre au sens de Wilde. Mentionnons alors l'idée développée dans l'ensemble des travaux de Jessor au sujet des caractéristiques saillantes des comportements à risques des adolescents qu'il décrit comme « *fonctionnels, calculés, instrumentaux, et dirigés vers un but*⁸ » (1992, p.378).

1. Hiérarchisation des fonctions du risque

Le caractère fonctionnel du risque doit être appréhendé et discuté à travers la détermination de l'adolescent à poursuivre son objectif, c'est-à-dire sa détermination à remplir la fonction, parce qu'elle peut nous renseigner sur sa position dans le processus de prise de risque.

L'objectif poursuivi permet d'affirmer l'importance d'une fonction (cf. fonction Prestance par rapport aux fonctions Stimulation et Pratique »). Il permet aussi et surtout de hiérarchiser les fonctions du risque.

⁸ Dans le texte « *risk behavior are functional, purposive, instrumental, and goal-directed...* » Jessor, 1992, p. 378.

Ainsi, l'ensemble des résultats portant sur la relation fonction/détermination laisse entrevoir des niveaux d'impact différents que nous pouvons différencier en (1) niveau principal et (2) niveau secondaire. Pour certaines fonctions en effet, les adolescents sont plus déterminés à atteindre leur but que pour d'autres. Le **niveau principal** est défini par les *fonctions Pratique et Stimulation* tandis que le **niveau secondaire** est caractérisé par la *fonction Prestance*. Ces deux niveaux de priorité permettent de présager dans quelles situations la motivation à prendre un risque est la plus forte chez les adolescents.

Enfin, toujours en ce qui concerne la détermination de l'adolescent dans sa prise de risque, on constate un niveau de fonction plus variable et dépendant des conditions de familiarité, c'est la détermination qui touche les fonctions Catharsis et Autonomie. On peut donc supposer que la motivation, dans ces conditions, va dépendre du sentiment de contrôle de la situation. Le rôle fonctionnel que confère la prise de décision au niveau du risque entraîne chez l'adolescent un sentiment de contrôle plus important à cause du caractère volontaire qu'il confère, comme ont pu le montrer Solvic & al. (1984) dans leur analyse factorielle des risques.

2. La recherche d'un équilibre : aller vite et porter le casque

A défaut de recueil d'informations directes sur l'évaluation des coûts qui peuvent résulter de tel ou tel comportement, nous pouvons néanmoins discuter des caractéristiques comportementales choisies par les adolescents dans la réalisation d'une fonction. On remarque alors que la prise de risque n'est pas unimodale. Excepté la vitesse qui apparaît de manière saillante, la prise de décision se fait sur un ensemble de comportements composites plus que sur un comportement à caractéristiques exclusives et excessives. Les choix et les priorités comportementales sont donc davantage réparties sur l'ensemble des caractéristiques proposées que sur un seul type de comportement, comme pour garantir le principe de sécurité minimum.

De plus, pour chacune des situations familières ou non familières, nous constatons que la vitesse demeure la caractéristique majeure de la prise de risque. A contrario, le point de protection habituel reste le port du casque. Ces deux comportements opposés semblent permettre l'équilibre psychologique de la prise de risque. Le port du casque, tout comme la vitesse, sont aussi des comportements qui s'inscrivent dans la durée du trajet que l'on peut modifier sur simple décision : mettre son casque en cours de déplacement, réduire ou augmenter sa vitesse...

On pourrait même ajouter que la vitesse est le catalyseur des fonctions du risque, puisque c'est à travers elle que les adolescents prennent des risques, quelles que soient les conditions environnementales.

3. Prise de risque et bénéfices identitaires

a) La problématique identitaire

L'importance de la fonction Prestance dans la prise de décision nous montre bien que la dynamique du risque s'installe dans et par le groupe à des fins identitaires, puisqu'il s'agit

« d'épater la galerie ». La fonction Prestance dans cette problématique souligne l'importance des conséquences sociales et plus précisément le poids de la désirabilité sociale qui, vis-à-vis de l'enquêteur, aurait pu d'ailleurs être un frein à la libre expression. Pourtant, elle va déterminer l'ensemble de la prise de décision déclarée. Du fait des conséquences sociales potentielles, la fonction Prestance acquiert alors des « *qualités normatives et adaptatives* » au sens de Furby & Beyth-Marom (1992, p.18) qui repèrent certaines vertus du risque d'un point de vue développemental. Un risque réussi et accompli peut avoir des vertus apaisantes, ressourçantes, satisfaisantes voire autonomisantes pour l'adolescent.

b) Les bénéfices recherchés

La prise de risque ne correspond pas à une forme de conformisme mais dépend davantage de conditions sociales et environnementales qui vont l'encourager. La prise de décision dépend davantage de **l'évaluation des conséquences en rapport avec la fonction du risque** présentée à l'adolescent que des **conséquences liées au comportement risqué**, adopté pour atteindre l'objectif. En d'autres termes, le fait prendre des risques pour « épater la galerie », est plutôt considéré sous l'angle du bénéfice social obtenu (entretenir une image de soi dans le groupe, continuer à y être accepté), que dans la perspective de conséquences physiques éventuellement négatives. Les conséquences tels que les préjudices corporels ou matériels ou de perte engendrés par l'accident sont occultées par les conséquences liées à la fonction réalisée. Plutôt que de penser à l'accident, l'adolescent envisage sa probabilité d'être exclu du groupe ou d'être mal perçu par ses pairs. Le gain potentiel correspond à la fonction du risque encouru : « se valoriser, épater la galerie ».

c) L'image de soi

Le rôle de l'image de soi dans le groupe est donc primordial. Dans cette optique, le deux-roues joue le rôle de support de la toute-puissance recherchée de séduction. D'ailleurs, on peut penser que le deux-roues affichant les marques d'un usage intensif voire périlleux contribue à renforcer cette image et lui donner une **connotation d'aventurier**, de frondeur. Des éraflures sur la peinture correspondraient ainsi à des **stigmates valorisés et valorisants**. En revanche, une atteinte corporelle ne pourrait que souligner le manque de maîtrise dans la pratique du deux-roues et son environnement et l'échec dans l'effort d'intégration et de valorisation vis-à-vis du groupe de pairs. **Le risque n'est plus alors considéré comme une menace mais bien comme une opportunité**. Les résultats concernant l'influence des différents préjudices (notamment les préjudices matériels) sur la prise de risque confirment d'ailleurs cette interprétation.

d) La fonction et les valences

En outre, on peut aussi considérer les deux formes de conséquences, vues ci-dessus (conséquences sociales ou physiques), en termes de valences positives et négatives. Dans ce cas, la valence négative agit sur un double registre, fonctionnel et comportemental. Par exemple, en ce qui concerne les conséquences de la fonction Prestance, la valence positive consisterait à « gagner l'estime de ses amis » et la valence négative consisterait à « être victime d'un accident » mais aussi à « perdre l'estime de ses amis ». Cette double valence

négative des conséquences souligne encore mieux l'importance des différences dans la réalisation d'un comportement risqué et de ce qu'il implique dans l'adaptation des messages diffusés aux adolescents en termes de risques (Furby & Beyth-Marom, 1992).

Enfin, nous pourrions interpréter ces quelques résultats en termes de **conséquences immédiates** et de **conséquences différées**, en présageant une tendance des adolescents à envisager davantage les conséquences immédiates dans l'évaluation et la prise de risque. On peut alors supposer que pour remplir la fonction Prestance, penser les conséquences immédiates (épater la galerie) est bien plus important voire gratifiant pour l'adolescent que les conséquences un peu plus différées.

Toutefois, tout ce qui est énoncé à propos des conséquences n'est qu'interprétation faute d'avoir réellement opérationnaliser l'évaluation des conséquences en rapport avec la décision prise.

4. La vitesse comme valeur sociale

a) La vitesse, une valeur qui « roule »

La vitesse apparaît comme le comportement catalyseur. Il confirme l'ensemble des études portant sur les risques routiers chez les jeunes (Fontaine, Gourlet, Jurvillier, Saint-Saens, 1992). La vitesse est associée à la recherche de plaisir et à la maîtrise de son comportement. Elle est d'autant plus discernable que c'est sur elle que repose l'ensemble des débats de prévention ou de propagande publicitaire au sujet de l'automobile. L'image de marque d'une voiture ou d'un deux-roues est souvent véhiculée à travers sa puissance. L'ensemble des discours publicitaires dans l'automobile ne fait jamais la promotion des entrées de gamme mais bien des véhicules les plus équipés et les plus performants. « Le discours publicitaire comme la parole commune insistent constamment sur la sensualité des formes, la puissance tapie sous le capot, la forme « aérodynamique » toujours « scientifiquement calculée ... » (Hoyos, 1968). Qui dit puissance dit aussi capacité (de mouvements) liée à la vitesse. Comment, dès lors, ne pas être sensible à ses vertus ?

b) La vitesse dans tous ses états

La vitesse résume alors tout l'univers socioculturel auquel chaque adolescent est aujourd'hui confronté. Elle est d'ailleurs un tel leitmotiv aujourd'hui que toute l'organisation de la société et son infrastructure est dans son rapport. Elle dépasse alors le champ routier pour infiltrer l'ensemble des contextes de vie quotidiens : vitesse de communication, vitesse de déplacement, vitesse d'exécution... On peut noter ici **l'influence du mésosystème** (Brofenbrenner, 1977) qui intervient de manière indirecte sur le cadre de vie de l'adolescent. Plus largement, c'est l'ensemble des milieux de vie et des valeurs de la société qui vont influencer l'adolescent comme a pu le suggérer Arnett (1992) dans son modèle théorique de la **socialisation « large » et « étroite »** qui permet d'expliquer l'influence du milieu et de l'idéologie ambiante sur les prises de risque. En effet, la vitesse revêt aujourd'hui différentes valeurs. Pour certaines populations, comme les classes dites supérieures, la vitesse représente

une valeur économique. Comme l'a montré Barjonnet (1988), la vitesse a une utilité liée aux gains de temps et donc au revenu. Pour les adolescents, la vitesse acquiert une valeur sociale et temporelle forte gratifiante. Elle lui permet de profiter plus rapidement et donc plus longtemps des personnes, lieux et activités, constituant la destination du déplacement.

Chacun des deux types de socialisation « large » et « étroite », en imposant ces modèles, fait varier les principales tendances développementales qui contribuent à l'affirmation individuelle et par conséquent aux comportements à risques à l'adolescence.

Pour Arnett (1992) la théorie de la socialisation interviendrait indirectement sur les attitudes éducatives des adultes et en conséquence sur les comportements de prise de risque des jeunes. Chaque type de socialisation caractériserait un modèle culturel susceptible de véhiculer des valeurs du risque ou bien plus généralement des valeurs morales appliquées aux comportements. Le type socialisation « large » serait le modèle caractérisant la plus libérale des sociétés occidentales, encourageant l'individualisme, l'autonomie individuelle et serait marqué par de faibles contrôles et peu de répression. A contrario, le type de socialisation « étroite » serait proche des sociétés plus répressives, où l'obéissance et le conformisme constitueraient les grands traits des modèles culturels.

Dans le modèle « étroit », les valeurs de « Bien » et de « Mal » sont enseignées. Un sentiment d'appartenance fort au groupe ou à une communauté participe à la construction de l'identité individuelle. La culture occidentale en favorisant l'expression des différences individuelles encouragerait davantage la prise de risques par le biais de la recherche de sensations (Arnett & Balle-Jansen, 1993) et d'individualisme qui seraient les principaux moyens d'expression.

5. Dépasser les limites pour se dépasser

a) La question des limites

Le rôle de la vitesse dans la problématique nous renvoie alors aux **questions de limitations et donc de limites** si difficiles à trouver ou construire à l'adolescence. En effet, si la vitesse est un facteur de risque, on peut aussi noter qu'elle est un facteur de recherche de sensations et de plaisir. Elle est encore bien plus à l'adolescence un **facteur de dépassement de soi**. La vitesse donne lieu à une excitation notoire, mêlée de sensations diverses telles que le plaisir de faire peur à l'autre et de se faire peur. Il est question de limites à expérimenter, à trouver. Toute la problématique repose sur la capacité de l'adolescent à se fixer des limites, ses propres limites. L'objectif est d'autant plus difficile à atteindre quand on sait que toute la problématique développementale à l'adolescence repose sur ce travail de création de limites et d'appropriation qui permet à l'adolescent de devenir adulte.

La vitesse procurée par le deux-roues constitue un mode de dépassement de soi indirect et contribue à alimenter cette recherche de sensations parfois extrêmes comme cela est le cas dans la condition non familière, où elle reste un comportement constant effectif et opérationnel dans chaque prise de risque. Ces constats à propos de la vitesse et certaines fonctions du risque qui lui sont associées, confirment les résultats de l'étude de Jonah (1997). Elle porte sur le lien entre certaines modalités comportementales et dimensions de l'échelle de recherche de sensations. On l'observe en particulier, d'une part, entre la recherche d'émotions ou aventures et la vitesse, et d'autre part, entre la tendance à l'ennui et les infractions au code de la route.

b) La vitesse, une norme véhiculée dans et par le groupe

Liée au profil de recherches de sensations, la vitesse s'inscrit dans tout un ensemble d'attitudes construites autour de **normes individuelles et collectives**. Ces dernières dans le cadre de *la théorie de l'action raisonnée* (Fischbein & Ajzen, 1975 ; Manstead, 1981) sont maintenues plus généralement par l'entourage proche de l'individu. En ce qui concerne l'opinion de l'adolescent par rapport à la vitesse, les personnes qui ont un impact significatif sur lui sont davantage les amis que la famille (Åberg & al., 1997).

Enfin, aller vite est aussi l'occasion de se faire remarquer par le bruit occasionné, voire recherché lors de la transformation du deux-roues par les adolescents. Le bruit engendré par la vitesse permet à l'adolescent de se distinguer et en même temps de provoquer de manière quelque peu agressive au sens où l'entend Adler (in Moser, 1998) c'est-à-dire que l'agressivité serait une « manifestation du désir de pouvoir sur autrui et d'affirmation de soi » (déf. *agressivité*, p.22). Etre bruyant en prenant de la vitesse contribue alors à l'affirmation de soi en général et dans le groupe.

C. Les facteurs différentiels : des freins potentiels

1. Style de vie : de l'utilité à la pratique sportive

Les profils de déplacements des jeunes conducteurs de deux-roues dégagent deux modes d'utilisation différents du deux-roues : le **mode utilitaire** et le **mode loisirs**. En effet, les résultats croisant le type de pratique du deux-roues avec les fonctions du risque laissent entrevoir un rapport que l'on peut qualifier de **style de vie**. Il existe en effet une nette distinction entre ceux qui pratiquent le deux-roues à des fins de loisir et s'engagent en même temps dans un risque Stimulation en condition non familière et ceux qui déclarent avoir une autre pratique. Le groupe loisir constituerait alors la population la plus vulnérable tant elle réunit l'ensemble des facteurs accidentogènes.

a) L'impact d'une virée

Les adolescents définissant leur deux-roues comme un loisir ont une pratique correspondant à une **forme de virée** (un trajet sans destination, le plus souvent effectué en groupe). Dans cette perspective, le trajet sans destination contribue aux facteurs de risque. En effet, certaines études affirment que le risque d'accident est plus élevé lorsque le trajet est sans destination. Dans une étude mettant en relation le style de vie de jeunes conducteurs et le risque d'accident, Chliaoutakis & al. (1999) concluent en observant que l'absence de destination pour un trajet chez de jeunes conducteurs, est liée à un risque d'accident plus important. Par conséquent, l'absence de destination pourrait reléguer le trajet au registre de certaines fonctions du risque que nous avons proposées, à savoir toutes les fonctions qui mettent en jeu la recherche de sensations, le désir de prestance... L'absence de destination peut, dans ce cas, entraîner une diminution de contrôle tant spatial que moteur et donc réduire le niveau de

vigilance sur route. En effet, l'absence de destination s'apparente à un trajet sans motif et sans tension temporelle, requérant donc moins d'attention de la part de l'adolescent.

b) La pratique sportive

Ces conducteurs donnent aussi une connotation « sportive » à l'utilisation du deux-roues. Ils sont aussi ceux qui valorisent le deux-roues pour ses performances techniques, discutent davantage de mécanique entre amis et le valorisent aussi pour son esthétique. Ce niveau de pratique s'apparente alors complètement à un sport, puisque que sont réunis à la fois la **connaissance** qui engendre un **niveau de maîtrise** et, par conséquent, une **recherche de performances**. Le niveau de performance procuré par le type de deux-roues n'engagerait pas le même niveau de comportement risqué quand on observe les modalités comportementales choisies selon les caractéristiques du véhicule. La puissance du véhicule viendrait renforcer le sentiment de contrôle. Avec plus de puissance, l'adolescent acquiert une illusion de maîtrise, notamment au niveau de la reprise, laquelle peut paraître nécessaire en situation de non-respect des priorités aux carrefours.

C'est d'ailleurs dans des situations d'interaction qui peuvent parfois être une confrontation avec les autres usagers, comme les carrefours ou croisement, que les prises de risque de ces adolescents sont les plus fréquentes. Du reste, plus le véhicule est puissant et moins les priorités aux carrefours sont respectées. Dans ce cas, le deux-roues est *un support identitaire*. La **prise de risque est à la fois pulsionnelle** (fonction Stimulation) et plus calculée voire **facteur de développement** puisqu'elle contribue à l'**autonomie** (fonction Autonomie) de l'adolescent. Enfin, cette pratique sportive renvoie aussi probablement à la recherche d'une affirmation de soi, dans la mesure où se sont les prises de risques en situation d'interaction avec les autres usagers de la route qui sont valorisées.

2. Le rôle de l'âge

L'absence de liens que nous avons observée, entre l'âge et la prise de risque, est contraire aux études de Harré, Brandt & Dawe (2000) qui ont montré qu'entre les groupes d'adolescents âgés de 14 ans et ceux de 16 ans, ce sont les plus âgés qui font les réponses les plus risquées. Ce sont d'ailleurs, nous disent les auteurs, ceux qui ont une meilleure connaissance des risques routiers.

Dans la plupart des études, c'est l'âge moyen de l'adolescence (c'est-à-dire 16 ans – âge de l'expérience du deux-roues) qui correspond à la période la plus prédisposée au risque (Arnett & Balle-Jansen, 1993). D'ailleurs, en ce qui concerne les prises de risque du type conduite en état d'ivresse ou dépassement de la vitesse réglementaire en deux-roues, Arnett & Balle-Jansen (1993) ont montré que les 16-17 ans étaient plus susceptibles que les 18-20 ans d'avoir un accident. C'est aussi la classe d'âge sujette aux accidents que l'on retrouve dans la plupart des études épidémiologiques chez les adolescents. Par exemple, Kopjar (1999), dans son étude réalisée à Stavanger (Suède), nous rappelle que 73 % des adolescents concernés par des accidents de deux-roues motorisés, ont entre 16-17 ans.

3. L'impact de la position sociale

Compte tenu de la structure de notre échantillon (sur-représentation des catégories « ouvriers » et « employés » à Marseille vs catégorie « cadres » à Lyon), il semble important d'apporter une précision concernant le profil caractéristique de prise de risque des jeunes marseillais et de la tendance à cumuler les facteurs de risque, notamment le risque Prestance en situation non familiale. Une interprétation simpliste des résultats tendrait à rapprocher la surexposition des jeunes aux accidents routiers de leur situation économique particulière, laquelle est ici uniquement en rapport avec la catégorie socioprofessionnelle des parents. De nombreuses études (Montiel, 1999 ; Esterle-Hedibel, 1999) démontrent, en fait, que les jeunes de toutes origines sociales auraient tendance à prendre des risques au volant, mais d'un milieu à un autre, ils ne le feraient pas pour les mêmes raisons. La précarité sociale et professionnelle engendrerait des prises de risque « anomiques », les jeunes intégrés mais socialement dominés (issus de milieux ouvriers) prendraient leur revanche sur la route pour compenser un quotidien frustrant, tandis que ceux des milieux aisés valoriseraient la vitesse et la compétition, transposant au volant leur sentiment de maîtrise de leur existence et d'être capables de s'affranchir des règles. De même, les jeunes en situation d'échec voire en situation de précarité, se comportent de manière plus imprudente que les adolescents parvenant à s'inscrire dans une perspective temporelle (Faure, 1996).

4. Expérience et processus d'évitement du risque

L'expérience de la conduite n'a apparemment aucune incidence sur la prise de décision quels que soient les contextes et fonctions. Ces résultats sont contraires aux études de Harré, Brandt & Dawe (2000) qui montrent une relation entre l'expérience de la conduite et les attitudes face au risque chez des populations de jeunes conducteurs en Nouvelle Zélande. Que ce soient les distances parcourues, le temps passé durant les trajets ou encore la fréquence d'utilisation, aucune de ces modalités participant à l'expérience de l'adolescent ne contribue à une plus grande prise de risque. Or, il semblerait que le biais d'optimisme soit renforcé au début des expériences du fait de la rapidité des apprentissages de la conduite plus importante à ce stade et qui favoriseraient l'estime de soi et la confiance en soi (Assailly, 1992).

Néanmoins, l'expérience de l'accident et davantage l'expérience de préjudices matériels, est en relation avec la prise de risque. L'expérience « traumatisante » ou plutôt « coûteuse » pourrait alors avoir des effets sur les pratiques d'évitement du risque. On pourrait s'interroger sur le niveau d'impact qu'impliquent les types de préjudices, matériels ou corporels. Les préjudices matériels auraient plus d'impact du fait qu'ils engagent des coûts pécuniaires qui ont d'autant plus d'importance à l'adolescence que l'individu est encore plus ou moins dans une situation de dépendance financière vis-à-vis de sa famille. La mémoire des préjudices matériels serait alors plus active du fait des conséquences à la fois directes et indirectes engendrées par de tels préjudices. Directes parce qu'elles interrompent la pratique du deux-roues et indirectes parce qu'elles amoindrissent l'autonomie de l'adolescent vis-à-vis du contexte familial.

5. L'implication des parents

Observés de manière indirecte à travers leur position de conseiller et de discutant, leur présence semble être aussi importante que la propre expérience de l'adolescent.

En ce qui concerne les discussions au sujet de la sécurité de l'adolescent, parmi la liste des interlocuteurs possibles, (cf. question 12) les parents ont une place majeure. Ils acquièrent donc un rôle dans les perspectives plus à long terme et globales.

Toutefois, la relation entre l'absence de discussion avec les parents dans l'univers du deux-roues et la plus forte prise de risque révèle une moindre implication du milieu familial dans l'univers de l'adolescent. L'implication des parents et leurs directives peut avoir un effet sur les prises de risques des adolescents, quand on sait en particulier que l'absence d'implication dans l'éducation de la sécurité de leur enfant qui peut avoir des conséquences sur certains traits de personnalité des adolescents, comme l'impulsivité par exemple (Shelder & Block, 1990).

VI. RECOMMANDATIONS

▪ Contextualiser les situations

Nous pouvons supposer que les réglementations de la sécurité routière qui s'inscrivent dans un contexte environnemental non spécifique (grande variabilité environnementale), comme c'est le cas pour la vitesse que nous avons présentée aux adolescents enquêtés en dehors d'un contexte précis, vont être moins comprises ou sous-estimées et donc moins respectées.

Les messages adressés aux adolescents doivent pouvoir être signifiants, c'est-à-dire qu'ils doivent s'inscrire dans un contexte environnemental à la fois clair et simple. Que ces messages soient véhiculés par l'image, ou par des bandes sonores, il est indispensable qu'ils soient rapportés aux contextes de vie des jeunes afin d'attirer leur attention et de les responsabiliser davantage.

▪ Améliorer la représentativité des situations

Ce point peut être travaillé à travers les questions d'impact des protagonistes et de leur familiarité avec les adolescents. Cette question reste proche du problème de la portée des campagnes de prévention et d'éducation à la sécurité routière. De nombreuses études ont montré les difficultés à faire changer des comportements ou bien à sensibiliser une population à des conduites à adopter. La représentativité concerne alors les acteurs en jeu dans les situations proposées et leur capacité à être des modèles. La théorie de l'apprentissage social pourrait être alors utile pour comprendre les enjeux dans la diffusion de messages. Dans ce cadre, certaines études centrées sur l'apprentissage de l'enfant ont montré, en effet, l'importance du modèle dans l'acquisition de nouveaux comportements ou de nouvelles performances par le biais de l'imitation (Bandura, 1977). C'est donc toute la mise en scène de ce modèle (son rôle, son impact sur une population...) auquel le jeune peut s'identifier et des messages qui y sont associés qui doivent être étudiés.

▪ Intégrer la multiplicité la singularité

La prise de risque est le plus souvent multi-modale, c'est-à-dire que les comportements de prise de risque sont multiples dans une même situation, ce qui atténue le caractère fatal du risque.

Excepté pour la vitesse, on peut penser que les discours de prévention adressés aux adolescents devront eux aussi être pluriels pour être efficaces, ne pas cibler la population en général mais respecter la singularité des cibles.

- **Adapter la communication préventive à la signification de la prise de risque**

Ces quelques résultats à propos des conséquences envisagées obligent à revoir les messages de prévention à propos des risques routiers qui s'appuient le plus souvent sur les conséquences des risques d'accident et pas assez sur les conséquences liées au but recherché ou à la fonction du risque. Il serait intéressant de tester l'impact de l'utilisation de formules ou d'adages dans les campagnes de prévention. Par exemple, une campagne de prévention avait porté sur la fonction Prestance : « tu t'es vu quand t'as bu ». Il s'agirait donc d'adapter le discours normatif et réglementaire à ce à quoi renvoie la problématique du risque chez les adolescents, à savoir l'objectif recherché par l'adolescent et représenté par la fonction.

Insister sur les conséquences de la prise de la prise de risque semble aussi important. On pourrait ainsi montrer qu'une mauvaise issue dans la prise de risque peut avoir une double conséquence : physique (blessure) et sociale (dévalorisation dans le groupe). Ainsi mettre l'accent dans les campagnes de prévention sur l'importance des conséquences et notamment sur l'importance de l'échec d'un point de vue social peut paraître signifiant.

- **Favoriser l'appropriation des normes et limites**

L'ensemble des messages de prévention et sécurité adressés aux jeunes devrait porter une attention accrue aux questions des normes et des limites réglementaires (en l'occurrence les limitations de vitesse ou le respect des feux). Par exemple, il s'agirait de favoriser l'appropriation de ces limites par un processus d'identification : une manière de permettre l'appropriation serait alors de les inscrire davantage dans cet univers du plaisir et du loisir.

- **Communiquer en fonction des différents types d'utilisateurs**

La distinction en deux groupes d'utilisateurs peut permettre de concevoir les modalités de risque, le contexte environnemental et les enjeux. On pourrait alors considérer des styles de vie qui aideraient l'adaptation des messages et la sensibilisation.

La prévention de certains risques destinée à de jeunes simples utilisateurs de deux-roues ne correspondrait pas à la même prévention que celle destinée à des utilisateurs plus sportifs qui s'engagent, comme nous l'observons dans nos résultats, dans des risques plus pulsionnels et stimulants et ce, dans des conditions moins familières.

VII. BIBLIOGRAPHIE

- Åberg, L., Larsen, L., Glad, A., & Beilingson, L. (1997). Observed vehicle speed and driver's perceived speed of others. *Applied Psychology : An International Review*, 46 (3), 287-302.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences*, 11, 541-546.
- Arnett, J. (1992). Reckless behavior in adolescence : A developmental perspective. *Developmental Review*, 12, 339-373.
- Arnett, J. & Balle-Jansen, L. (1993). Cultural Bases of Risk Behavior : Danish Adolescents, *Child Development*, 64, 1842-1855.
- Assailly, J.-P. (1992). Les jeunes et le risque : une approche psychologique de l'accident. Vigot, Paris.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Englewood Cliffs. NJ : Prentice-Hall.
- Barjonnet, P.E. (1988). Vitesse, risqué et accident; psychosociologie de la sécurité. Paradigme, Caen.
- Barjonnet P.-E., Khlifi T. & Mignot C. (1997) *De la représentation du risque en zone urbaine à sa prévention : décalages et contradictions*, rapport de recherche INRETS.
- Bastide, S. & Pagès, J.-P. (1987). Perception des risques et communication : approche et premiers résultats. In J.-L. Fabiani & J. Theys, *La société vulnérable : évaluer et maîtriser les risques* (pp 93-110). Presses de l'Ecole Normale Supérieure, Paris.
- Baumrind, D. (1983). Why adolescents take chances – And why they don't. First Commemorative Address sponsored by the National Institute of Child Health and Human Development on the occasion of Child Health Day.
- Beirness, D.J. & Simpson, H.M. (1988). The Lifestyle correlates of risky driving and accident involvement among youth. *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol 4 (3-4): 193-204.
- Bellaby P. (1990). To risk or not to risk ? Uses and limitations of Mary Douglas on risk-acceptability for understanding health and safety at work and road accident (p.465-483), *Daedalus, Journal of the American Academy of Arts and Sciences*, vol. 119, n°4.
- Berg, M. & Medrich, E. (1980), Children in four neighborhoods: the physical environment and its effect on play and play pattern, *Environment and Behavior*, 12, 320-348.
- Bernard, Y., & Lévy-Leboyer, C. (1987). La psychologie de l'Environnement en France. *Psychologie Française*, 32, 5-16.
- Biddle, B.J., Bank, B.J. & Marlin, M.M. (1980). Parental and peer influences on adolescents. *Social Forces*, 58, 1057-1079.
- Bronfenbrenner, U., (1977), Toward an experimental ecology of human development, *American Psychologist*, 32, 513-531.
- Bronfenbrenner, U.(1986). Ecology of the Family as a Context for Human Development : Research Perspectives, *Developmental Psychology*, 22 (6), 723-742.
- Brown, B. (1987). Territoriality. In D. Stokols & D. Altman (eds), *Handbook of Environmental Psychology*, Chap. 13, New York, Wiley.
- Bryant, B.K. (1985), The neighborhood walk: Sources of support in middle childhood, *Monographs of the society for research in Child Development*, 50, 3, n°210.

- Chliaoutakis, J. E., Christina, D. & Demakakos, P. Th. (1999). The impact of young driver's lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.
- Codol, J.P. (1973). Le phénomène de la conformité supérieure de soi – expériences exploratoires. *L'Année Psychologique*, 73, 565-585.
- Coleman, J.C. (1980). The nature of adolescence, dans H. Lehalle (éd.) (1995), *La Psychologie des adolescents*, Paris, PUF.
- De Certeau, M., Giard, L. & Mayol, P. (1994). *L'invention du quotidien : 2. habiter, cuisiner*. Folio, Essais.
- Depeau, S. (2000). Le Chemin de l'école : modes de socialisation en milieux urbains. In D. Saadi-Mokrane (Ed.), *Sociétés et cultures enfantines* (pp 151- 158). Edition du Conseil Scienifique de l'Université Charles de Gaulle Lille III, 151-158.
- Dix, M.(1981). Structuring our understanding of travel choices : the use of psychometric and social-science research techniques. In P.R. Stopher, A. Meyburg & W. Brög (eds.), *New horizon in travel behavior research*, D.C. Heath.
- Donovan, J. E., Jessor, R. & Costa, F.M. (1988). Syndrome of problem behavior in adolescence: A replication. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 56, 762-765.
- Elkind, D. (1967). Egocentrism in adolescence. *Child Development*, 38, 1025-1034.
- Elkind, D. (1985). Egocentrism redux. *Developmental Review*, 5, 218-226.
- Erikson, E. (1968). *Adolescence et crise, la quête de l'identité*, Paris, Flammarion.
- Esterle-Hedibel, M. (1997). *La bande, le risque et l'accident*. Paris : l'Harmattan : Logiques sociales.
- Esterle-Hedibel M. (1999). Usages de drogues, risques routiers et transgression, Questions Pénales, *CESDIP*, n°XII.3
- Faivre d'Acier, B. et al. (1995). Impact of limited range on electric vehicle use in France : result of a simulation-game survey, *7^{ème} Conférence Mondiale sur les Recherches en Transport*, Sydney, Australie.
- Faure, A. (1996). *Les jeunes des quartiers en difficulté, mobilité et sécurité des déplacements*. Rapport Arch' Urba, Ministère de l'équipement, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques.
- Fischbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention and behavior: an introduction to theory and research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Fontaine, H., Gourlet, Y., Jurvillier, J.C. & Saint-Saens, I. (1992). Les déterminants de l'insécurité routière : expositions au risque et accidents, Rapport sur convention d'étude DSCR / INRETS n° 90-41048.
- Furby, L. & Beth-Marom, R. (1992). Risk taking in adolescence: a decision-making perspective. *Developmental Review*, 12, (1) 1-44.
- Gaster, S. (1995). Rethinking the Children's Home-Range Concept. *Architecture & Behavior*, 11, 1, 35-42.
- Gärling, A. (1989). Parent's heuristics for judging children's accident risk. *Scandinavian Journal of Psychology*, 30, 134-145.
- Glynn, T.J. (1981). From family to peer: A review of transitions of influence among drug-using youth. *Journal of Youth & Adolescence*, 10, 363-383.
- Harré, N., Brandt, T. & Dawe, M. (2000). The development of Risky Driving in Adolescence. *Journal of Safety Research*, Vol. 31 (4), 185-194.

- Hoffman, M.L. (1960). Power assertion by the parent and its impact on the child. *Child Development*, 31, 129-143.
- Hoinville, G. (1971). Evaluating community preferences, *Environment and planning*, 3, 33-50.
- Hoyos, C.G. (1968). *Psychologie de la circulation routière*. Paris : PUF, collection Le Psychologue.
- Jessor, R. & Jessor, S. (1977). Problem behavior and psychosocial development : a longitudinal study of youth. New-York : Academic Press.
- Jessor, R. (1992). Risk behavior in Adolescence: A psychosocial Framework for Understanding and Action. *Developmental Review*, 12, 374-390.
- Jonah, B. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (5), 651-665.
- Kaufmann, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamique urbaine : la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechnique et universitaires romandes.
- Kopjar, B. (1999). Moped injuries among adolescents : a significant forgotten problem ? *Accident Analysis and Prevention*, 31, 473-478.
- Kouabenan, D.R. (1999) *Explication naïve de l'accident et prévention*, PUF.
- Kurani, K. et al. (1994). Demand for electric vehicles in hybrid households : an exploratory analysis, *Transportation Policy*, Automne.
- Le Breton, D (1995). *La sociologie du risque*, coll. « Que sais-je ? », Paris, PUF.
- Lehalle, H. (1995). *Psychologie de l'adolescent*, Paris, PUF, 4ème édition.
- Lee-Gosselin, (1990). The dynamic of car use patterns under different scenario : A gaming approach. In P. Jones (Ed.), *Transport research : new development in dynamic and activity based approaches*, Grower Press.
- Lee-Gosselin, (1995). Portée et potentiel des méthodes de collecte de données de type « réponses déclarées interactives ». In P. Bonnel et al. (eds.), *Les enquêtes de déplacements urbains : mesurer le présent, simuler le futur*, Les chemins de la recherche : Programme Rhône-Alpes, 287-318.
- Lewis, M., Saarnil, C. (1985). *The socialization of emotions*, Plenum, New York.
- Manstead, A. S. R., Proffitt, C. & Smart, J.L. (1981). Predicting and understanding Mothers Infant-Feeding intentions and behavior: Testing the theory of reasoned action, *Journal of personality and Social Psychology*, 44, 657-671.
- McFarlane, P.A. (1971). Simulation game as social psychological research studies : methodological advantages, *Simulation and Games*, 2, 149-161.
- Mc Kenna F.P., Crick J.-L. (1997). Developments in hazard perceptions, Transport Research Laboratory, Report 297, Crowthorne.
- Maring, W. & Van Schagen, I. (1990). Age dependence of attitudes and knowledge in cyclists. *Accident Analysis and Prevention*, Vol 22 (2), 127-136.
- Montiel C. (1999). La sécurité du transport sur la route et dans la rue : le cas de l'automobile, synthèse de la table ronde II du colloque Sécurité et sûreté dans les transports : quels progrès ? Site internet IHESI.
- Moser, G. (1998). Définition de l'agressivité. In R. Doron & F. Parot (Eds) *Dictionnaire de Psychologie*, Paris : PUF, 2^{ème} édition.
- Naturel, V. - L'appropriation de l'espace du quartier, étude sur les classes moyennes et supérieures de l'agglomération parisienne en habitat collectif, thèse de doctorat en Psychologie, Université René Descartes - Paris V - 1995.

- Noe, F. P., Mc Donald, C. D., & Hammit, W. E. (1983). Compararison of perceived risk taking in groups and implications drawn from the risky-shift paradigm. *Perceptual and Motor Skills*, 56, 199-206.
- Page, Y. (2001). A statistical model to compare road mortality in OCDE countries. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 371-385.
- Peretti-Watel P. (2000). *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin.
- Proshansky, H. M. (1976). Environmental psychology: A methodological orientation. In H. M. Proshansky, W. H. Ittelson, & L. G. Rivlin (Eds.), *Environmental psychology: People and their physical settings*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Ramadier, T. (1991). *Nuisances environnementales et conduites d'ajustement*, Mémoire de Maîtrise, Laboratoire de Psychologie Sociale, Université Paris V.
- Ramadier, T. & Moser, G. (1998). Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology*, 18 (3), 307-319.
- Raser, J.R. (1969). *Simulation and society : an exploration of scientific gaming*, Boston : Allyn & Bacon.
- Ratiu, E. - Attributs environnementaux, dimensions psychologiques et rapports à l'environnement: le cas de l'habitat et de l'université, thèse de doctorat en Psychologie, Université René Descartes - Paris V – 1996.
- Rémy, J. & Voyé, L. (1992). *La ville : vers une nouvelle définition?*, Paris, L'Harmattan, collection Villes et Entreprises.
- Risser, R. (1990). « La communication interpersonnelle et le risque d'accident », paper symposium : les interactions sociales. In T. Benjamin (Ed.) *Driving behaviour in a social context*. Collection Transports et communication, Caen : Paradigme.
- Robert, Ph. & Lascoumes, P. (1974). *Les bandes d'adolescents, une théorie de la ségrégation*. Paris : les Editions ouvrières, (2^e éd. revue).
- Robinson (1987).Trade-off games as research tool for environmental design. In R.B. Bechtel, R.W. Marans, et al. (Eds), *Methods in environmental and behavioral research*.)New York, NY, USA: Van Nostrand Reinhold Co, Inc., pp. 120-161.
- Røysamb, E. (1997). Risk behaviour : toward a model of affectively contrued action. *Personality and individuals diferences*, 22 (1), 33-46.
- Shelder, J., & Block, J. (1990). Adolescent drug use and psychological health: a longitudinal inquiry. *American Psychologist*, 45, 612-630.
- Siegel, I. (1985). *Parental belief systems and psychological consequences on children*, Hillsdale New York, Laurence Erlbaum Associates, Inc.
- Simonet, S. & Wilde, G. J. S. (1997). Risk : perception, acceptance and homeostasis. *Applied Psychology : An International Review*, 46 (3), 235-252.
- Sixsmith, J. A. (1986). The meaning of home: an exploratory study of environmental experience. *Journal of Environmental Psychology*, 6, 281-298.
- Slovic, P. (1993). Perceptions of environnemental hazards : psychological perspectives. In T. Gärling & R. G. Golledge (Eds), *Behaviour and environnement : psychological and geographical approaches* (pp 223-248). Elsevier Science Publisher B. V., Amsterdam.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science*, 236, 280-285.
- Slovic, P., Fischhoff, B. & Lichtenstein, S. (1984). Behavioral decision theory perpectives on risk and safety. *Acta Psychologica* 56, 183-203.

Steinberg, L.D., Greenberger, E., Jacobi, M. & Garduque, L. (1981). Early work experience: A partial antidote for adolescent egocentrism. *Journal of Youth and Adolescence*, 10, 141-157.

Tognoli, J. (1987). Residential environments. In D. Stokols & I. Altman (Eds.) *Handbook of Environmental Psychology*. New York: John Wiley & Sons.

Turz A., Courtcuise V., Jeanneret O. & Sand A., (1986). Comportements de prise de risque et d'accidents à l'adolescence dans les pays développés, *Revue Epidémiologique et de Santé publique*, 1986, 34, 81-88.

Wallach, M.A., Kogan, N. & Bern, D.J. (1964). Diffusion of responsibility and level of risk taking in groups. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 68(3): 263-274.

Wilde, G.J.S. (1982). The theory of risk homeostasis : Implications for safety and health. *Risk Analysis*, 24, 81-84.

Zukerman, M. (1979). *Sensation seeking: beyond the optimal level of arousal*, Erlbaum, New York.



CNRS / FONDATION MAIF

ANNEXES

**INCIDENCES COMPORTEMENTALES
DES FONCTIONS DU RISQUE
CHEZ LES JEUNES MOTOCLISTES**

Ludvina Colbeau-Justin, Sandrine Depeau, Thierry Ramadier

**Laboratoire de Psychologie Environnementale CNRS ESA 8069
Institut de Psychologie
Université René Descartes – Paris 5
71, avenue Edouard Vaillant
92100 Boulogne Billancourt**

octobre 2001

ANNEXE 1 : le questionnaire

LYON / MARSEILLE

Etablissement :

Date de naissance **du sujet** :

Classe :

F / M

Nb frères & sœurs ? Distance **habitat/école** :

Durée **du trajet** :

Fréquence :

Type de **deux-roues** : (mob, scoot...)

Puissance :

Métiers **des parents** :

Date de 1^{ère} utilisation du deux-roues motorisé ?

As-tu le choix d'aller à l'école autrement (comment + durée + pourquoi pas)

Conduite accompagnée (**à partir de 16 ans**) ?

Loisirs préférés :

Trade-off-game

	Casque	Vitesse	Feu	Carrefour	Stop	Objectif
Situation 1						
Situation 2						
Situation 3						
Situation 4						
Situation 5						

1- Si je te dis le mot « mobylette », « scooter », « chapie », à quoi cela te fait penser ?

.....

♦ **2- Si je te dis le mot danger, à quoi cela te fait penser ?**

.....

♦ **3- Penses-tu que faire du scooter (mobylette, chapie) est ?**

1-----2-----3-----4
 pas du tout un peu plutôt tout à fait
 dangereux dangereux dangereux dangereux

♦ **4- Le danger est-il dû au comportement du conducteur du deux-roues ?**

1-----2-----3-----4
 pas du tout un peu plutôt tout à fait

◆ 5- Le danger est-il dû au comportement des autres usagers de la route ?

1-----2-----3-----4
pas du tout un peu plutôt tout à fait

◆ 6- Le danger est-il dû à des problèmes techniques du deux-roues (mob, scoot...) ?

1-----2-----3-----4
pas du tout un peu plutôt tout à fait

◆ 7- Le danger est-il dû à la route et son environnement ?

1-----2-----3-----4
pas du tout un peu plutôt tout à fait

◆ 8- Penses-tu qu'il est possible de se protéger contre le danger en deux-roues ?

1-----2-----3-----4
pas du tout un peu plutôt tout à fait

◆ 9- Pour te sentir protégé des dangers de la conduite du deux-roues, quelles sont les choses les plus importantes pour toi ? *Classe les cartes proposées de la plus importante à la moins importante.*

- 9-a avoir un bon équipement (casque, combinaison...)
- 9-b être en dehors de la ville
- 9-c être attentif
- 9-d connaître le trajet
- 9-e bénéficier d'une bonne signalisation
- 9-f rouler sur une route en bon état
- 9-g rouler sur une route bien éclairée
- 9-h faire attention à la vitesse

◆ 10- Quelles sont les situations où tu fais le plus attention ? *Classe les cartes proposées de la plus importante à la moins importante*

- | | | | |
|------|-----------------------------------|------|---------------------------|
| 10-a | pluie, brouillard, neige, verglas | 10-f | endroit réputé dangereux |
| 10-b | chemin inconnu | 10-g | nuit |
| 10-c | fatigue | 10-h | dépassement d'un véhicule |
| 10-d | Revêtement de la route | 10-i | dos d'âne |
| 10-e | Présence de piétons | 10-j | mauvais état de la route |

◆ 11- En fonction de ton expérience ou de ce que tu sais, qu'est-ce que tu dirais à un ami qui va avoir une mob, scoot.... pour la première fois ? *Classe les cartes proposées de la plus importante à la moins importante*

- | | | | |
|------|-------------------------------|------|--|
| 11-a | toujours porter un casque | 11-f | éviter de zigzaguer entre les voitures |
| 11-b | faire attention à la vitesse | 11-g | lui donner des trucs pour la conduite |
| 11-c | faire attention à l'alcool | | |
| 11-d | être conscient de ses limites | 11-h | s'entraîner |
| 11-e | éviter la ville | 11-i | faire attention aux voitures |

11-j ne pas faire le malin

♦ 12- Qui t'a fait les recommandations les plus importantes concernant la sécurité? *Classe les cartes proposées de la plus importante à la moins importante*

- 12-a ta propre expérience
- 12-b tes parents
- 12-c la sécurité routière
- 12-d tes copains
- 12-e le vendeur de mobylettes, le garagiste
- 12-f le collègue ou le lycée
- 12-g les policiers

♦ 13- Avec qui discutes-tu de mobylette, scooter... ? *Classe les cartes proposées de la plus importante à la moins importante*

- 13-a copains
- 13-b famille (frères/soeurs, cousins...)
- 13-c parents
- 13-d autres :
- 13-e personne

♦ 14- De quoi parles-tu particulièrement avec les personnes citées ?

	copains	famille (frère, cousin...)	parents	autres
mécanique	[]	[]	[]	[]
loisirs : cross, balades...	[]	[]	[]	[]
marques, déco, gadgets, accessoires	[]	[]	[]	[]
code de la route	[]	[]	[]	[]
permis	[]	[]	[]	[]
prix (permis, entretien, essence)	[]	[]	[]	[]

♦ 15- A quelles occasions utilises-tu ta mob, scoot...

- 15-a aller au collège / lycée
- 15-b aller chez des copains
- 15-c pour se promener sans but
- 15-d faire des courses
- 15-e faire du cross
- 15-f accompagner quelqu'un
- 15-g sortir le soir
- 15-h autre :

♦ 16- Parmi ces activités (citées plus-haut), quelles sont les trois plus fréquentes ? Quelle est la durée du trajet pour chacune d'elles ?

.....

◆ 17- Pour les activités que je vais te citer, préfères-tu être seul ou avec d'autres ? Pourquoi ?

	Seul	En groupe
17-a		
17-b		
17-c		
17-d		
17-e		
17-f		
17-g		
17-h		
17-i		

◆ 18- Le deux-roues est-il source de discussion, de dispute avec les parents ?
A quel sujet ?

◆ 19- Est-ce que tu mets toujours ton casque ? Y-a-t-il des conditions où tu ne le mets pas ?

◆ 20- Avais-tu l'habitude de faire du vélo avant la conduite du deux-roues ?

◆ 21- Connais-tu quelqu'un qui a eu un accident important ? Dans quelles circonstances ? Est-ce que ça t'a fait réfléchir ou changer de comportement ?

◆ 22- As-tu déjà eu des accidents, qu'ils soient importants ou non ?
Dans quelles circonstances : lieu (ville, campagne), seul ou non, météo?

◆ 23- Tu dirais que le deux-roues est plus un outil ou un loisir ?

ANNEXE 2 : les situations du trade-off-game

Sont présentées ci-dessous les situations du Trade-off-Game telles qu'elles ont été présentées aux adolescents. Chacune d'elles met en situation une fonction particulière du risque.

Les scénarios de 1 à 5 se déroulent en contexte familial ; les scénarios de 6 à 10, en contexte non familial.

Après chaque situation (ou fonction) proposée, le sujet doit :

- a) dire s'il est prêt à prendre des risques dans cette situation,**
- b) dire quel type de comportement il adopte (à l'aide de jetons posés (0 à 2) sur les différentes modalités de choix de comportement tels « feu », « carrefour », « vitesse », « stop », « casque »**
- c) dire à quel point il veut atteindre son objectif en mettant le nombre de jetons correspondants (« oui, à tous les coups », « peut-être pas », « non »)**

Situation 1 – FONCTION PRATIQUE

Imagine que tu vas à l'école, mais que ce matin là, tu pars plus tard que d'habitude. Bien que tu sois en mobylette, tu risques d'être en retard.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour récupérer le temps perdu ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 2 – FONCTION PRESTANCE

Imagine que tu es en mobylette sur la route de l'école avec un copain. Ce matin là, il décide de t'épater.

- a) Penses-tu qu'il est prêt à prendre des risques pour t'épater ?
- b) Qu'est-il prêt à faire ?
- c) A quel point veut-il atteindre son objectif ?

Situation 3 – FONCTION CATHARSIS

Imagine que tu te fâches avec tes parents juste avant de partir en classe. Tu prends alors ta mobylette en pensant que la conduite te calmera.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour pouvoir te calmer avant d'arriver en classe ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 4 – FONCTION STIMULATION

Imagine que tu trouves que le trajet pour aller au lycée est monotone et routinier. Tu as alors en tête ce matin là de trouver, grâce à ta mobylette, de l'excitation.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour cela ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 5 – FONCTION AUTONOMIE

Imagine que tes parents te demandent de te rendre directement au lycée. Pourtant, tu préférerais faire un détour pour faire une partie du trajet avec un copain. Ce matin-là tu décides de te joindre à lui pour aller à l'école.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour combler le retard dû au détour à faire et pour avoir des chances de te retrouver ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 6 – FONCTION PRATIQUE

Imagine que tu dois te rendre sur un stade où tu n'es jamais allé, afin de participer à une rencontre sportive. Mais ce jour là, tu pars plus tard que prévu. Bien que tu sois en mobylette, tu risques donc d'être en retard.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour récupérer le temps perdu ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 7 – FONCTION PRESTANCE

Imagine que tu es en mobylette avec des copains. Vous allez vers un lieu connu ni par toi ni par lui, mais par l'un d'entre vous seulement. Ce jour là, ton copain décide de vous en mettre plein la vue.

- a) Penses-tu qu'il est prêt à prendre des risques pour vous épater ?
- b) Qu'est-il prêt à faire ?
- c) A quel point veut-il atteindre son objectif ?

Situation 8 – FONCTION CATHARSIS

Imagine que tu te fâches avec tes parents juste avant de partir à une rencontre sportive dans un stade que tu ne connais pas. Tu prends alors ta mobylette en pensant que la conduite te calmera.

- a) Penses-tu être prêt à prendre des risques pour pouvoir te calmer avant d'arriver au stade ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 9 – FONCTION STIMULATION

Imagine que tu es chez des amis de tes parents dans un endroit que tu ne connais pas. Tu t'ennuies, et pour t'amuser, tu décide de faire le fou en mobylette.

- a) Penses-tu que tu es prêt à prendre des risques pour cela ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

Situation 10 – FONCTION AUTONOMIE

Imagine que tes parents te demandent d'aller faire une course dans un magasin que tu ne connais pas ; ils t'indiquent le chemin à suivre. Comme un de tes amis habite à côté, tu décides de faire un détour pour aller lui dire bonjour.

- a) Penses-tu que tu serais prêt à prendre des risques pour pouvoir aller le voir ?
- b) Qu'es-tu prêt à faire ?
- c) A quel point veux-tu atteindre ton objectif ?

ANNEXE 3 : le plateau de jeu

Le sujet dispose de 9 jetons qu'il dispose (de 0 à 3) pour matérialiser les choix pour lesquels il opte : type de comportement adopté et détermination à atteindre l'objectif fixé.

