

Ludvina Colbeau-Justin
colbeau-justin@psycho.univ-paris5.fr
Sandrine Depeau
depeau@psycho.univ-paris5.fr
Thierry Ramadier
thierry@lorraine.u-strasbg.fr

NOTE DE SYNTHÈSE

Projet Villes – Fondation MAIF

Objet :

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

Introduction

La présente étude s'inscrit dans les préoccupations du programme de recherche sur « les risques des jeunes conducteurs de deux-roues en milieu urbain ». Elle vise dans ce cadre, d'un point de vue théorique, à comprendre le rôle fonctionnel de la prise de risque chez les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés et d'un point de vue pratique, à décrire les conditions d'apparition et la nature des prises de risque afin d'identifier les leviers adéquats de sensibilisation à la prévention des risques. L'ensemble des données recueillies auprès d'adolescents de 14-18 ans, à partir d'un jeu de simulation, permet de repérer la dominance des fonctions de la prise de risque selon la familiarité environnementale ainsi que la manière dont elle est négociée et mise en œuvre d'un point de vue comportemental par les adolescents.

La prise de risque et son rôle développemental à l'adolescence

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 de la socialisation de l'adolescent. Liée à des aspects normatifs et adaptatifs, c'est en effet l'occasion pour l'adolescent de tester des limites, d'expérimenter de nouvelles situations et d'adhérer ou non aux normes d'un groupe et de se distinguer de celles du milieu familial.

Les adolescents sont aussi d'autant plus vulnérables qu'ils se trouvent à une période de transition tant dans l'apprentissage de la conduite en général que dans leur intégration sociale. Novices et très vulnérables sur la route, ils trouvent cependant dans la conduite un moyen de s'affirmer en prenant des risques. En effet, la recherche de sensations, inscrivant leur conduite dans une immédiateté comportementale, ainsi que le sentiment de se sentir infailible, entraînent de nombreuses distorsions perceptives quant aux risques de même que des biais cognitifs, comme surestimer ses propres compétences (biais d'optimisme).

Les fonctions du risque

Face à l'ambivalence du risque à la période d'adolescence, nous nous référons au modèle de l'homéostasie du risque de Wilde (1982) qui s'appuie sur le concept d'équilibre entre la recherche de sécurité et la recherche de stimulations. On considère le risque comme ayant un rôle fonctionnel dans l'équilibre psychologique de l'adolescent. Ce dernier chercherait à maintenir constant un certain niveau de risque perçu. Si l'on exclue la situation d'ignorance des risques, on peut donc supposer 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* : il permet 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* : il peut avoir une fonction d'excitation. 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* : il 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 besoin d'autonomie s'exprimera par le développement de la mobilité, et par la prise de risques. Le risque est *adaptatif*.

- Le *risque Prestance* : il participe à la valorisation de l'image sociale en même temps qu'il permet à l'adolescent de conforter son image propre (ce qu'il pense 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*.

- Le *risque Pratique* : il permet de résoudre un problème pratique tel qu'augmenter la vitesse de son déplacement en cas de retard. Il a une valeur temporelle forte.

Des formes différenciées de prise de risque

La prise de risque dans la conduite routière et principalement dans la conduite de deux-roues motorisés, recouvre des formes variées. Si elle dépend fortement de facteurs externes tels que conjoncturels et situationnels (météo, état de la route...), elle est surtout le résultat d'une variété de comportements ou de conduites en rapport étroit avec des facteurs normatifs que sont les réglementations et les règles de civilité routière. Dès lors, la prise de risque peut être définie selon deux axes: individuel et social. Ces deux versants déterminent la perception et l'évaluation de soi et de la situation dans la prise de risque. L'axe individuel caractérise l'ensemble des comportements de

prise de risque actifs et a priori indépendants du contexte, basé sur la propre responsabilité individuelle. Vitesse, non respect du port du casque, état d'ivresse, de fatigue, sont autant de comportements qui caractérisent ce versant. D'ordre individuel, ces prises de risque s'apparentent, au moment de l'adolescence, à certaines formes de recherche de sensations du fait de l'immédiateté comportementale et du sentiment de maîtrise qu'elles procurent. L'axe social et plus largement socio-spatial caractérise l'ensemble des prises de risques en situation d'interactions socio-spatiales. Dans ce cas, la conduite de l'individu est plus ou moins dépendante du contexte et du comportement d'autrui. Elle est surtout réglée par des normes et codes de conduite. Respect des priorités, franchissements d'intersections marquées par des feux, stops... sont autant de comportements qui définissent le versant socio-spatial. D'ordre social, la prise de risque en situation d'interaction manifesterait une affirmation de soi.

Le système de compréhension de la prise de risque: la fonction, les modalités comportementales, la détermination, les facteurs individuels et socio-environnementaux

Parce qu'elle permet d'atteindre certains objectifs, la prise de risque tient un rôle instrumental susceptible d'être modulé par des facteurs individuels, sociaux et environnementaux. Ces facteurs sont caractérisés dans cette étude par l'implication familiale dans l'éducation du risque, l'influence du groupe de pairs, l'impact de la mobilité et de ce qu'elle peut générer en termes de familiarité et d'habitation.

Quatre axes principaux permettent d'articuler la problématique de cette recherche : (1) *la fonction*, (2) *les modalités comportementales* nécessaires à la réalisation de celle-ci, (3) *la détermination à atteindre l'objectif (invoqué par la fonction) ou encore à prendre un risque* et (4) *les facteurs individuels et socio-environnementaux*.

Dans les objectifs de :

- 1) repérer des niveaux fonctionnels du risque plus caractéristiques de la période d'adolescence en s'appuyant sur la détermination de l'adolescent,
- 2) décrire et comprendre l'ensemble des modalités comportementales mises en œuvre dans la prise de risque (réalisation de la fonction), en cernant leur variabilité fonctionnelle et socio-environnementale,
- 3) dégager les facteurs individuels de prise de risque en particulier les caractéristiques de l'usage du deux-roues (expérience de la conduite, types d'usage),
- 4) observer l'effet de la familiarité socio-environnementale (entendue dans son acception cognitive et comportementale) comme facteur renforçant l'illusion de contrôle.

Comprendre la prise de risque comme un dilemme coûts-bénéfices à travers un jeu de simulation de négociations, le TOG

De jeunes adolescents rencontrés et interrogés à Lyon et à Marseille

Afin de répondre à nos objectifs, nous avons décidé de privilégier la validité écologique tant dans le choix des sites et populations que dans le choix des outils et procédures.

A partir de données statistiques relatives au taux d'accidents des deux-roues motorisées en France, nous avons retenu deux villes distinctes: Lyon et Marseille. Dans chacune d'elles, 50 adolescents (des hommes uniquement) âgés de 14 à 18 ans (N=100) et tous conducteurs de deux-roues motorisés, sont interrogés sur la base d'un entretien semi-directif structuré en deux phases successives.

La procédure du jeu de simulation « le Trade-off-Game »

Afin d'opérationnaliser les différentes fonctions du risque ainsi que la familiarité environnementale, et afin de respecter au mieux la validité écologique du processus en jeu dans la prise de décision, une technique " ludique " est utilisée: la simulation de négociation ou " trade-off-game ". C'est une technique originale construite sur la base d'expériences réelles des adolescents, recueillies lors d'une pré-enquête. Elle permet de proposer une situation contraignante, c'est-à-dire propice à la décision d'une prise de risque basée sur l'équilibre sécurité / risques. Grâce à cette technique, il est possible de montrer quelles sont les intentions de comportements qui permettent d'atteindre les bénéfices d'une fonction donnée du risque.

Le jeu est présenté sous forme de plateau, ce qui facilite la manipulation conjointe des cinq fonctions du risque (*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*) avec les cinq modalités comportementales de risque (*le port du casque, la vitesse, le respect des feux, stops, passage d'intersections*).

La procédure consiste à présenter au sujet des scénarios mettant en scène les cinq fonctions du risque. Pour chaque scénario, on fait varier les modalités de la familiarité environnementale (trajets connus/inconnus). On fait 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. Procéder par groupes indépendants évite le risque de monotonie et la possibilité d'une mauvaise différenciation des situations.

Une fois la fonction ou situation présentée, si la fonction du risque a une importance pour l'individu, on lui soumet un ensemble scénarios illustrant les *modalités comportementales* du risque construites après pré-enquête. Le sujet peut décider de ne pas prendre de risque, auquel cas, il passe à la fonction suivante. A chaque fonction acceptée, le sujet doit, à partir d'un nombre limité de jetons, non suffisant pour remplir toutes les conditions de sécurité:

(1) décrire les différents comportements qu'il est prêt à engager pour remplir l'objectif de la fonction, en répartissant l'ensemble de ses jetons sur les 5 cartes de modalités comportementales différentes. Pour chacune, l'intensité va de l'absence de prise de risque (2 jetons) à une forte prise de risque (0 jeton) ;

(2) indiquer en plus, à l'aide de ces jetons, le pourcentage de chance accepté pour atteindre son but, en plaçant autant de jetons sur cette carte « pourcentages de chances » (0, 1 ou 2 jetons). Atteindre l'objectif représenté par la fonction proposée se fait donc au détriment des autres cartes, c'est-à-dire des modalités comportementales les plus sécuritaires. Le principe sous-jacent au jeu consiste à payer sa sécurité à l'aide de jetons.

Suite de la procédure de jeu, l'adolescent répond à des questions relatives à l'évaluation du risque, la connaissance du risque, et l'évaluation des facteurs de protection en situation de conduite, ses trajets.

Les résultats principaux

L'ensemble des résultats permet d'une part de caractériser l'ensemble du processus de la prise de risque des adolescents selon les modalités fonctionnelles et comportementales du risque. D'autre part, ils permettent de repérer les facteurs différentiels liés à des pratiques et usages différents susceptibles de présager des freins potentiels ou des facteurs propices à la prise de risque caractérisée à l'adolescence.

FONCTIONS ET MODALITES COMPORTEMENTALES

Primauté de la fonction Pratique et niveaux d'acceptabilité des fonctions

Pratique et Prestance sont les deux fonctions qui priment dans la prise de décision pour plus de 50% de la population interrogée, quelles que soient les conditions de familiarité. Toutefois, l'absence de familiarité semble de manière globale exacerber ces mêmes prises de risque ainsi que celle liée à la fonction Catharsis; comme si les enjeux de ces fonctions n'étaient importants qu'en situation exceptionnelle ou non maîtrisée par l'adolescent. Le rôle fonctionnel du risque semble donc plus déterminant que les conditions de familiarité.

Par ailleurs, le rôle fonctionnel est modulé par la détermination de l'adolescent à atteindre son objectif. Pour certaines fonctions en effet, les adolescents sont plus déterminés à atteindre leur but que pour d'autres. On peut alors repérer deux niveaux: Le **niveau principal** qui serait défini par les *fonctions Pratique et Stimulation* et le **niveau secondaire** qui serait caractérisé par la *fonction Prestance*. Cette échelle de priorité permet d'une part de présager dans quelles situations la motivation à prendre un risque est la plus forte chez les adolescents, d'autre part de repérer les niveaux selon leur degré **d'acceptabilité sociale** et **degré de support développemental**. Prendre un risque Pratique semblerait plus acceptable (parce que plus généralisable à tous). Enfin la recherche de sensation semble prévaloir de la recherche identitaire.

Ménager sa sécurité en prenant moins de risques mais dans toutes les situations

Du point de vue des différentes modalités comportementales de prise de risque, on note plusieurs tendances caractéristiques de la recherche d'équilibre. Une première tendance, typique de la fonction Prestance en l'occurrence, caractérise la prédisposition des adolescents à prendre des risques pour chaque situation (feu, stops, vitesse...) mais avec modération pour chacune. La prise de risque est alors **multi-modale** et se décline avec circonspection comme pour garantir le principe de sécurité minimum. Une deuxième tendance définit **une prise de risque "sécurisée" ou "sécurisante"**, à savoir ne jamais respecter la vitesse mais en portant toujours son casque.

Représentativité et la variabilité des contextes ou la valeur heuristique des situations

Le caractère multi-modal de la prise de risque renvoie à la différenciation de compréhension en termes de risques des modalités comportementales proposées aux adolescents. En effet, toutes les situations (ou modalités) comportementales liées au franchissement d'intersection, comme les feux, stops, carrefours semblent moins décisives dans la prise de risque que la situation liée à la vitesse. Situations d'interactions avec d'autres usagers, elles semblent **plus visibles et sont moins variables** (que les situations engagées dans la vitesse). Ce sont des situations qui contraignent la prise de risque parce que le sentiment de contrôle est plus contingent des circonstances sociales et environnementales et parce que la norme y est renforcée. Situations d'interaction, et parfois de confrontation sociale, l'adolescent doit aussi y négocier à minima sa place sur la chaussée.

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 quand on présente cette modalité dans l'absolu à l'adolescent.

Vitesse et variabilité de ses contextes

A l'inverse, la vitesse apparaît comme un comportement à risque récurrent et **catalyseur** quelles que soient les conditions environnementales. Ce résultat dominant confirme **la valeur sociale** forte qui lui est accordée aujourd'hui. Il confirme aussi l'ensemble des études portant sur les risques routiers chez les jeunes. Plus qu'un facteur de risque, la vitesse inscrit la prise de risque de l'adolescent dans une démarche de **recherche de sensations, de plaisir et d'identité**. Dans cette perspective,

l'ensemble des résultats ayant trait à la vitesse nous oblige à poser la question des **limites** (et donc des limitations) sur la base desquelles se construit l'adolescent.

Risques pulsionnels et calculés

Enfin, s'agissant de la comparaison des modalités comportementales selon les situations de familiarité, nous avons repéré 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 s'appuie sur une corrélation comportementale des fonctions Stimulation et Catharsis, et la prise de risque « **calculée** » qui réunit les fonctions Autonomie et Pratique.

AUTRES FACTEURS:

Mode d'utilisation du deux-roues:

Enfin, en ce qui concerne d'autres facteurs plus individuels et inhérents aux modes de vie et d'usage du deux-roues des adolescents, deux profils d'utilisateurs peuvent être repérés: le **mode utilitaire** et le **mode loisirs**. Le style loisirs est celui de conducteurs qui donnent une connotation « sportive » à l'utilisation du deux-roues. Leur **prise de risque est à la fois pulsionnelle** (fonction Stimulation) et plus calculée voire constitue un **facteur de développement** puisqu'elle contribue à l'**autonomie** (fonction Autonomie). Ils 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 type de deux-roues:

En ce qui concerne les caractéristiques du deux-roues, la prise de risque s'articule autour d'un principe homéostatique. En effet, plus le véhicule est puissant et donc capable de reprise et moins les priorités aux carrefours sont respectées. 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. Dans ce cas, le deux-roues est un **support identitaire**.

L'expérience de la conduite et du risque:

L'expérience de la conduite n'a apparemment aucune incidence sur la prise de décision quels que soient les contextes et fonctions. 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 à ce stade qui favoriserait 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, et d'autant plus si 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.

Le contexte familial:

Enfin, en ce qui concerne le rôle des parents, on peut constater une relation entre l'absence de discussion avec les parents dans l'univers du deux-roues et la plus forte prise de risque. L'absence d'implication des parents suppose alors une absence relative de limites. On sait en particulier que l'absence d'implication dans l'éducation de la sécurité de leur enfant peut avoir des conséquences sur certains traits de personnalité des adolescents, comme l'impulsivité par exemple (Shelder & Block, 1990).

Aider à la prévention

Le processus de prise de risque tel que nous l'entendions a été manipulé et observé de manière artificielle et simulée. Dès lors, l'essentiel des résultats, au-delà des conclusions directes que nous pouvons tirer, pose la question de la représentativité de scénarios de risques et de leur valeur heuristique.

L'ensemble des situations, le choix des modalités comportementales ainsi que leur rédaction et leur présentation aux adolescents soulignent toute l'importance de la représentativité tant environnementale que sociale des situations utilisées dans les messages de prévention. En effet, la compréhension des risques aux intersections semble plus grande que celle de la vitesse. Est-ce l'effet d'une contextualisation dans un cas? Ou bien davantage l'effet d'un sentiment de contrôle dans l'autre? Ces résultats posent en tous les cas la question de l'impact et l'efficacité de messages diffusés hors contextes. Ils amènent aussi à distinguer les situations isolées des situations d'interaction socio-spatiales et à ouvrir certaines questions. La moindre prise de risque dans les situations d'interactions socio-spatiales est-elle liée à un sentiment de vulnérabilité plus fort? ou bien le risque deviendrait-il, dans ces situations, collectif et serait alors mieux perçu? ou encore serait-il envisagé comme plus menaçant quant à l'intégrité corporelle voire matérielle du deux-roues?

Le caractère multi-modal de la prise de risque chez les adolescents renforce la question des limites et toute l'ambivalence sur laquelle repose la perception des risques à l'adolescence. Il amène à réfléchir à la forme des messages de prévention. Si la prise de risque se décline, la prévention des risques doit aussi alors être multi-messages et, pourquoi pas, multi-profil.

Les résultats concernant les fonctions du risque et leur degré de primauté confirment, sur certains points, l'image jugée parfois stéréotypée que l'on peut avoir des adolescents conduisant un deux-roues. Toutefois, la prise de risque, dans certains cas, est nullement une recherche identitaire mais bien plus une recherche de sensations voire une démarche sportive. Dans ce cas, pourquoi ne pas diffuser règles et limites routières dans une perspective qui correspondrait davantage à tout cet univers de plaisir et de loisirs. Cela favoriserait, vraisemblablement, la réception et la compréhension des messages.

Pourquoi ne pas aussi favoriser, au même titre que les rampes de skate-board, le développement de terrains propices à la pratique sportive du deux-roues, dans lesquels les adolescents seraient plus ou moins encadrés et auraient tout le loisir d'expérimenter certaines conduites. De cette manière, la fonction importante de recherche de stimulations pourrait être organisée. Lieu pour apprendre à maîtriser, pour apprendre à contrôler, pour apprendre à être responsable et raisonnable afin de réduire la prise de risque ailleurs. Un lieu adapté à ce genre de pratiques permettrait à l'adolescent de repérer et de mieux cerner les lieux adaptés à sa prise de risque.