

10. RISQUE

Le mythe de l'accident est bien antérieur à la civilisation de l'automobile. Son origine remonte à l'antiquité (voir le complexe d'Œdipe : l'inéluctable, que le père et le fils s'étaient acharné à repousser, s'est quand même produit).

Aujourd'hui, l'accident de la circulation s'impose comme la banalité d'un événement quotidien. En même temps, il est insaisissable, imprévisible. Il appartient au domaine de l'imaginaire individuel et collectif. Ce qui lui est reproché, c'est son intrusion dans le domaine du réel.

Les accidents de la route sont le revers du côté utile et agréable de l'automobile. C'est la " pathologie " de la circulation routière.

Cet aspect est généralement occulté par les usagers de la route jusqu'au moment où eux-mêmes, des parents ou des amis sont impliqués.

Ce phénomène (accident de la route) est devenu une préoccupation importante des gouvernements des pays les plus motorisés qui déploient des énergies et des sommes énormes pour tenter de mieux connaître et de mieux maîtriser le risque automobile.

I. DEFINITIONS :

Les mots risque et accident sont intimement liés. C'est pourquoi l'on va s'attacher à définir les deux :

1. Accident :

La notion d'accident est assez complexe. C'est ce qui arrive de fâcheux, subitement, par hasard, rarement. Paradoxalement, on a tendance à la fois à incriminer la fatalité et à chercher un responsable. En effet, pour le langage commun, l'accident est un événement malheureux et inattendu, moins terrifiant que la catastrophe et plus dangereux que l'incident qui n'aurait jamais dû se produire mais c'est en même temps le fruit de la fatalité, on n'y peut rien.

Pour synthétiser, l'accident reste un concept ambigu qui fait appel à des notions contradictoires :

- l'implication du hasard de la malchance, de la fatalité, du caractère fortuit et malheureux de l'événement. Cela pose le problème de la diffusion et de l'acceptation sociale des principes et des mesures de la sécurité routière ;
- le problème de l'intentionnalité/non-intentionnalité (y a-t-il des équivalences entre suicides et accident ?) et du pénal (quelqu'un déjà sanctionné ou prévenu par un stage par exemple).

Petit Larousse : le mot accident vient du latin " qui survient " et se traduit par la notion d'événement tragique qui survient sous forme d'accident, qui provoque des dommages matériels et/ou corporels.

2. Risque :

Pour le dictionnaire, risquer, c'est courir un danger. Aussi cette notion s'applique uniquement à un événement malheureux. On risque d'échouer à un examen et non d'être reçu.

Pour d'autres, le risque est un aléa entre gain (qu'est-ce que je gagne ?) et perte (qu'est-ce que je perds ?).

C'est un moment, une situation où on ignore et/ou on ne maîtrise pas tous les paramètres.

Jean-Pascal ASSILLY définit le risque de deux façons proches mais distinctes :

- d'une part, la probabilité d'un événement indésirable (exemple : vous risquez dans un cas sur deux ...)
- d'autre part, une situation où il est possible mais pas certain que cet événement indésirable se produise (exemple : fumer est un risque. On trouve ici les deux dimensions : la probabilité et l'événement indésirable).

Paradoxalement, le risque est moteur car il fait avancer. Toutes les expériences nouvelles impliquent une prise de risque. Le risque a donc deux aspects divergents :

- un **positif** : le risque est moteur de progrès, de la vie ;
- un **néгатif** : le risque est source de danger, dans une société qui a chez nous, en tout cas, un grand souci sécuritaire.

Le paradoxe est que d'un côté il y a une glorification du risque et d'un autre côté une éradication dans une optique sécuritaire.

Le risque est différent du danger, de la menace.

- Danger : présent et précède l'accident.
- Risque : éventualité que l'on peut prévenir mais que l'on peut aussi ignorer.

En automobile, le risque prend deux formes différentes :

a). L'exposition au risque (concerne les non-actions) :

Quand on prend la route, on s'expose à un risque. C'est du domaine du savoir, du cognitif. On peut connaître, de façon assez précise et en fonction de critères bien repérés quelle est notre exposition au risque.

b). La prise de risque (concerne l'action) :

Quand on décide telle ou telle action de conduite, on prend plus ou moins de risque. C'est du domaine de l'affectif car cela concerne la décision de l'action.

Pour Hubert RIVES, la prise de risque est la capacité à gérer l'aléatoire. C'est une caractéristique de l'émergence de l'intelligence chez les primates.

Ce grand chapitre des définitions terminé, nous allons nous attacher à définir trois notions différentes du risque, c'est-à-dire le risque statistique, la perception du risque et la prise de risque.

II. LE RISQUE STATISTIQUE :

Nous l'avons vu, l'accident est en partie un événement qui se distribue de façon aléatoire. Il obéit donc aux lois de la probabilité.

En voiture, le risque d'avoir un accident est variable en fonction :

- du kilométrage parcouru ;
- de l'âge,
- du sexe ;
- de l'infrastructure empruntée ;
- du type de véhicule conduit ;
- de l'heure de la nuit ou du jour ...

C'est en tenant compte de ces différents paramètres que nous estimons un risque moyen dans une vie de conducteur : 1 risque sur 70 de mourir sur la route.

Malgré ce risque global pour la vie d'un conducteur, chaque semaine, chaque jour, chaque heure est indépendante.

Exemples :

1. Le jeu de dés :

Le jeu de dés est un bon modèle de probabilité analogue.

Le fait d'avoir obtenu un 6 au jet précédant ne modifie en rien la probabilité de ressortir le 6 au jet suivant.

Pour les accidents de la route, c'est la même chose. Le fait de n'avoir pas eu d'accident pendant une longue période n'augmente pas la probabilité d'en avoir pendant la période suivante et inversement lorsque l'on a eu 1 ou 2 accidents, on ne peut pas dire que la mauvaise série est passée.

2. Les assureurs :

Pour les assureurs, la probabilité n'est pas la même car le facteur humain fluctue et c'est cette fluctuation calculée pour des groupes types, suivant certains critères (âge, sexe, expérience ...) qui a abouti à des groupes caractérisés par un taux plus ou moins élevé avec des montants de prime en conséquence.

3. La distribution :

Les accidents ne se distribuent pas systématiquement de manière uniforme selon une morale juste et équitable qui ferait que chacun a ce qu'il mérite (bien que sur une longue période cela puisse se vérifier).

En effet, sauf dans le cas d'attitude prononcée de prise de risque, la loi des événements aléatoires ajoutée à une certaine souplesse du système de la route qui se défend, s'adapte et régule face aux perturbations font que les accidents ne se distribuent pas entièrement à l'équité.

Ainsi un certain nombre de conducteurs jugé mauvais ont des accidents mais d'autres tout aussi mauvais n'ont connu que des situations de " presque accident ". Malheureusement, ces presque accidents ne sont jamais comptabilisés ni par les statistiques ni par les conducteurs eux-mêmes. En effet, le plus souvent, ils projettent leur incompétence sur les autres. Ce critère presque accident est intéressant car il donne un renseignement sur le niveau de risque pris ou accepté.

III. LA PERCEPTION DU RISQUE :

La propension d'avoir un accident fatal est plus élevée que celle de gagner une grosse somme dans les jeux du hasard. Pour le public, cette réalité est complètement inversée car tous jouent dans l'espoir de gagner.

Par contre, le conducteur qui part en circulation considère comme négligeable, voire nul, le risque d'avoir un accident de la route.

C'est la différence entre probabilité subjective et probabilité objective.

Nous avons tendance à privilégier tout ce qui est agréable et à occulter tout ce qui négatif, angoissant. Ainsi, les événements passés désagréables sont effacés progressivement. C'est un système d'auto-défense du psychisme humain nécessaire à notre équilibre et à notre survie. Cela fonctionne aussi bien pour notre mémoire que pour nos différents sens perceptifs.

C'est un processus inconscient nécessaire mais générateur de prise de risque excessif chez certains. Le système cognitif doit alors réajuster les appréciations du risque pour imposer le principe de réalité.

De ce constat, il est intéressant de se pencher sur la question de la pédagogie du risque. Le formateur devient alors un médiateur, car il doit d'une part aider le conducteur à percevoir mieux les situations à risque et d'autre part à construire des réponses adaptées et personnelles à chacun.

Cette tâche est très difficile car l'individu doit être capable de percevoir le risque pris et d'avoir les moyens de l'accepter. Le formateur va alors aider le conducteur à décoder, dans tout le processus de l'activité de conduite, où se situe le risque.

Un individu n'est pas uniquement rationnel, son côté affectif le rend également pulsionnel. C'est pour cela qu'il faut renforcer au maximum le cognitif car à ce moment-là, le cognitif peut remplacer l'affectif.

Ainsi, il n'est pas surprenant de constater des perceptions différentes du risque et des accidents avec d'ailleurs des systèmes d'explication eux aussi différents dans le public, chez les professionnels de la route et chez les responsables de la sécurité routière :

- chez le public : explications " magiques " évoquant le sort, la fatalité, la malchance ;
- chez les professionnels : explications pragmatiques, c'est la rançon inévitable du progrès ; il faut que l'économie vive ;
- chez les responsables de la sécurité routière : explication systémique, la vision du risque est globale, statistique, factorielle ; elle a des conséquences économiques, sociales et politiques.

Exemple concret des différents niveaux de risque dans l'activité de conduite.

Chaque conducteur peut, dans les différentes étapes de l'activité de conduite, être capable de déceler quels sont les risques éventuels.

1. La prise d'information :

- elle peut être modifiée par l'état physiologique et émotionnel du conducteur.

2. Le traitement de l'information :

- il dépend de la procédure de traitement de l'information débouchant sur l'identification de cette même info ;
- il dépend ensuite de la mémoire stockée c'est-à-dire l'ensemble des situations de conduite accumulées grâce à l'expérience.

3. L'élaboration de la réponse :

- le cerveau émet des hypothèses et teste les situations ;
- il choisit pour répondre à la situation.

4. L'exécution :

- le conducteur utilise alors ses capacités et ses aptitudes psychomotrices pour manier l'automobile.

Il existe donc à travers l'activité de conduite différents types de risques successifs. Ils peuvent être minimisés si le conducteur fait appel au domaine du cognitif, c'est-à-dire aux savoirs dans tous les domaines de la conduite automobile. Cependant, cela ne suffit pas car l'homme est également être affectif et pulsionnel. Ces différentes étapes peuvent être interférées par l'état émotionnel et affectif du conducteur.

IV. LA PRISE DE RISQUE :

Après l'exploitation du risque, c'est la deuxième forme que prend le risque en conduite automobile. Elle se manifeste toujours dans la décision de l'action, dans la dynamique. Intellectuellement, le conducteur fait le maximum pour ne pas " perdre ", donc pour ne pas avoir d'accident. Ce comportement ne correspond pas vraiment à une occultation du risque mais à une modification des probabilités d'avoir un accident.

Ce chapitre va donc traiter les relations entre risque objectif (estimé à partir de données objectives, statistiques et caractérisant une situation donnée) et le risque subjectif (évaluation par un individu donné de cette situation).

Ainsi on peut mettre en évidence 4 modèles de risque où les régulations opérées par les conducteurs visent à maintenir les niveaux de risques subjectifs en deçà ou à la limite d'un niveau cible estimé par le conducteur (risque toléré).

Le modèle de l'homéostasie du risque (Wilde) :

Dans ce modèle, on considère que chaque conducteur vise à maintenir un niveau de risque perçu (subjectif) constant qui serait légèrement supérieur au risque zéro tel qu'il le perçoit lui-même.

C'est le risque que les individus sont prêts à accepter = niveau cible de risque.

Il détermine l'implication globale de chaque conducteur dans les accidents. Ainsi, à tout instant, le conducteur réalise des ajustements dans sa conduite de façon à ce que son évaluation du risque d'accident soit toujours au niveau cible de risque. Autrement dit, les actions du conducteur auraient pour objet de maintenir un niveau de risque cible constant quelles que soient les améliorations introduites dans le système de la circulation routière. Les gains en sécurité seraient alors compensés par la prise de risque accrue du conducteur. L'action de prévention serait alors d'agir à la baisse sur le niveau cible du conducteur.

Le modèle du risque zéro (Naatanen et Summala) :

Ce modèle est différent de celui exposé précédemment. On considère ici que chaque conducteur estime le risque de façon subjective mais que la perception du risque (d'accident ou de sanction) est égale à zéro. L'accident est donc la conséquence d'une sous-estimation du risque objectif et ce n'est que dans les situations très dangereuses que le risque serait perçu.

Les facteurs différents participent à avoir des seuils de risque trop élevé :

- les motivations du conducteur pouvant entrer en compétition avec la sécurité (retard ...) ;
- les erreurs d'évaluation des situations ;
- l'extinction des sensations de risque par manque de renforcement négatif (résolution facile d'une situation à risque, faible probabilité d'accident ou de sanction).

La prise de risque n'est pas délibérée mais le résultat d'une mauvaise évaluation de la situation ou une variation temporaire sous la pression d'autres motivations.

Ainsi les actions de prévention devraient consister à améliorer les capacités d'évaluation des situations et à résister aux pressions des autres motivations.

Le modèle de l'évitement de la menace (Fuller) :

Appelé également le conditionnement opérant, chaque conducteur adopte son comportement par rapport au niveau de sa peur.

Certaines situations de conduite vont être identifiées par le conducteur comme des situations à risque et induiront des anticipations, des réponses d'évitement à des dangers potentiels.

Le résultat de ces actions va agir comme des renforcements positifs ou négatifs. Positif si le conducteur effectue un feed-back et se rend compte que l'action était nécessaire. Négatif s'il n'y a pas de feed-back et que le conducteur ne perçoit que les gains de ses actions dangereuses (absence d'accident, durée des trajets raccourcie, sensation positive ...).

Exemple des trajets familiers sur routes sinueuses réalisés de plus en plus vite par les conducteurs où le moindre événement imprévu va rendre l'accident inévitable (panneaux de limitation de vitesse ne paraissant pas crédibles que les conducteurs vont " apprendre " progressivement à ignorer).

Le modèle hiérarchique du risque (Van Der Molen) :

Il considère la conduite comme hiérarchiquement structurée et définit un risque relatif à chaque niveau :

1. Le niveau stratégique : il concerne la planification du trajet, choix du mode de déplacement, de l'itinéraire, du moment du déplacement, de l'estimation de la durée du déplacement ... C'est l'acceptation du risque.

2. Le niveau tactique : il concerne le choix d'une action spécifique de conduite dans une situation donnée, un dépassement par exemple. On parle ici de prise de risque.

3. Le niveau opérationnel : la manœuvre choisie est mise en œuvre par des actions portant sur la vitesse et la trajectoire du véhicule. On distingue deux types de réactions : le comportement opérationnel normal qui consiste en ajustements continus (vitesse et trajectoire) à l'environnement et les réactions d'urgence en vue de faire face à des dangers immédiats.

Toutes ces théories sur la prise de risque mettent en évidence l'utilisation de deux systèmes de référence contradictoires : la réglementation et les informations prises sur l'environnement.

Ainsi les régulations opérées dépendent des connaissances des conducteurs concernant les probabilités d'occurrence de certains événements. Elles dépendent également des capacités à prédire des comportements typiques des autres usagers qui ne tiendraient pas compte des écarts éventuels à ce comportement. Enfin, elles dépendent aussi de la confiance des conducteurs en leurs capacités d'évitement des conflits éventuels.