



NORMATIVITÉ &

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Analyse psychosociologique des
mesures réglementaires en matière
de permis de conduire

Synthèse des résultats

Université Victor Segalen Bordeaux 2
Marie-line FELONNEAU
Florence AIGROT
Elsa CAUSSE

Rapport final

Convention DSCR/INSERR N° CV 03000072

Pôle Développement INSERR
Sabine GRANCHER
Novembre 2006

LA POSITION DU PROBLÈME

En Sciences Humaines, il est classique de distinguer la loi et la norme. On sait que cette dernière finit parfois par déterminer plus puissamment les comportements que le cadre légal. De fait, la conduite n'est pas seulement déterminée par le cadre formel de la loi mais par les normes co-construites par les usagers de la route en fonction d'un certain nombre de variables (âge, sexe, expériences...). Ces normes, régulièrement substituées au code de la route, définiraient une « *marge de transgression acceptable* » pour chaque conducteur ou groupe de conducteurs. Il est donc possible que différentes normes coexistent au sein de la population des usagers de la route et soient en lien avec les pratiques infractionnistes.

Ainsi, une approche psychosociologique du comportement infractionniste en termes de normativités, a l'intérêt d'enrichir les connaissances actuellement développées dans la littérature scientifique et rendrait possible un nouvel éclairage de la dimension sociale de la conduite automobile, souvent réduite à son aspect purement psychologique.

MÉTHODOLOGIE

L'ÉCHANTILLON

Les résultats portent sur 970 réponses

LES OUTILS

Questionnaires sur Internet et version papier

Les variables investiguées

- Les comportements auto-déclarés

Le **premier questionnaire** (liste de 29 infractions) a pour objectif de repérer les comportements que les sujets s'autorisent à déclarer.

- Le danger et le contrôle

Le **deuxième questionnaire** permet, à partir de la même liste de comportements, d'estimer la « *légitimité perçue* » des infractions, en proposant au sujet d'évaluer chaque infraction en termes de *danger perçu*, d'une part et de *verbalisation perçue*, d'autre part. Cet outil nous permet d'appréhender la marge de transgression acceptable en fonction des différents groupes de sujets.

La **question 3**, concernant la possibilité d'un retrait de permis pour une infraction autre qu'au volant, nous permet d'évaluer la connaissance que les sujets ont de cette règle particulière.

- Le sentiment d'impunité

La **question 4** demande au sujet une estimation du nombre d'infractions sanctionnées sur le nombre d'infractions commises.

- La tolérance et l'excusabilité

Le **cinquième questionnaire** concerne les incivilités au volant : ces actes qui ne sont pas forcément des infractions (au sens strict) mais qui, au jour le jour, détériorent les relations entre automobilistes et, in fine, nuisent à la bonne régulation du trafic.

- *Le sentiment de compétence*

Le **sixième questionnaire** mesure le sentiment de compétence du conducteur. Les 17 items sont formulés de façon à rendre compte de l'auto-efficacité perçue.

- *Anticiper les conséquences de la sanction*

Le **questionnaire 7** permet de repérer le degré de prise de conscience des risques liés au retrait de permis.

Le **questionnaire 8** (24 variables personnelles) constitue la base de l'échantillonnage.

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX RÉSULTATS

Ces résultats sont à exploiter en tenant compte de deux caractéristiques :

- Population essentiellement issue de l'Aquitaine,
- Aspect déclaratif des comportements exprimés

LA VARIABLE GENRE :

- Les femmes déclarent moins commettre d'infractions que les hommes, ce qui est en continuité avec le fait qu'elles déclarent :
 - avoir été verbalisées moins souvent que les hommes,
 - moins d'accidents que les hommes,
 - moins avoir subi « l'épreuve » du tribunal que les hommes,
- A juste titre certainement, les jeunes femmes s'estiment bonnes conductrices,
- Par contre, les femmes perçoivent davantage de danger que les hommes,
- Les femmes redoutent moins le retrait de permis pour ses conséquences sur leur vie quotidienne que les hommes.
- En revanche, elles anticipent davantage qu'eux des risques de dépendances sociales en raison de leurs rôles familiaux.

LA VARIABLE ÂGE :

- les jeunes déclarent commettre plus d'infractions que leurs aînés,
- ils perçoivent moins le danger que leurs aînés
- mais davantage la sanction.
- Paradoxalement, ils ont un sentiment d'impunité supérieur à celui de leurs aînés.
- L'indulgence envers les comportements incivils des autres conducteurs semble décroître avec l'âge ou l'expérience de conduite,
- Les jeunes ayant un sentiment de compétence plus faible que les plus âgés sont aussi les plus indulgents,
- Enfin, ils redoutent moins le retrait de permis pour ses conséquences sur leur vie quotidienne que la perte de leur autonomie.

LA VARIABLE KILOMÉTRAGE :

- Les personnes qui parcourent le plus de kilomètres déclarent commettre plus fréquemment des infractions,
- Les grands rouleurs déclarent plus souvent avoir été impliqués dans un accident que les autres,
- Ce qui ne les empêche pas de se sentir plus compétents que les autres,
- Ils anticipent davantage les conséquences négatives liées à leur vie professionnelle que les autres.

PAS D'EFFET DU PERMIS PROBATOIRE

Ainsi, pour toutes les variables, on n'observe aucune différence entre les deux. Les permis probatoires ne commettent pas moins d'infractions par exemple que les autres malgré les restrictions dont ils font l'objet. Il semblerait donc que **les restrictions ne contribuent à modifier ni les attitudes ni les comportements**, au moins de manière durable.

LES VARIABLES INOPÉRANTES

Un certain nombre de variables investiguées n'ont aucune incidence significative sur les scores d'infractionnisme déclaré. Il est toutefois utile de s'appesantir sur leur signification :

- ***L'expérience de la sanction (verbalisation, tribunal)***

Nos résultats montrent que les antécédents de rapport à la sanction (verbalisation ou passage devant un tribunal en rapport avec une infraction au Code de la route) n'ont pas d'effet sur les déclarations de comportements infractionnistes, excepté en ce qui concerne l'excès de vitesse, qui est davantage déclaré (revendiqué ?) chez les conducteurs ayant été sanctionnés que par les autres.

Cet élément nous amène à penser que la sanction n'a pas d'effet en termes de changement de comportement. **On peut donc se demander s'il convient de mettre en avant le risque possible de sanction dans les campagnes de prévention afin de faire réagir les conducteurs.** La sanction ne paraît pas dissuasive.

De la même façon, **une expérience d'accident** (a fortiori accident actif) ne paraît pas non plus avoir de portée dissuasive.

- ***La perception du contrôle***

L'infractionnisme déclaré n'est pas en relation avec la perception du contrôle. Ce qui nous laisse penser que **le contrôle n'est pas un frein à l'émission de conduites déviantes.**

- ***La responsabilité de jeunes enfants (être parent ou transporter de jeunes enfants) a peu d'impact sur l'infractionnisme déclaré.***

Rappelons que **le fait de transporter de jeunes enfants n'a pas d'incidence sur la conduite.** A notre connaissance cette variable reste peu investiguée dans la littérature et mériterait de faire l'objet d'un examen approfondi.

PRÉCONISATIONS

Des actions de communication doivent donc être ciblées sur les publics ayant une plus forte propension à l'infraction.

1-Repérage des populations-cibles :

- Les jeunes
- La population la plus exposée : les jeunes hommes
- Les grands rouleurs

2- Des pistes de réflexion et d'action :

- Identifier précisément les marges de transgression acceptable selon les types de conducteurs
- Travailler sur la légitimité du Code de la Route et convaincre du danger des infractions
- La prise de risque vs la prudence : valoriser plutôt que punir
- Affirmer que l'acte de conduite est un acte de communication à autrui et promouvoir une conduite citoyenne
- La question de l'estimation des compétences