

## Contenu de la première partie:

suite b) ...

6 Evaluation des aptitudes à la sécurité routière

7 Deux paradigmes d'évaluation

8 Traits de personnalité et incompétence à la  
sécurité

9 Type du récidiviste, infractions et accidents

# 6 Evaluation de la compétence à la sécurité

Améliorer la sécurité dans les transports terrestres! („Choisir le meilleurs et/ou éliminer les incompetents“?)

Avant l'implémentation de mesures spécifiques il faut:

(A) Avoir identifié en général les paramètres visant à établir les liens entre

- ♦ l'implication dans les accidents,
- ♦ la préparation de la tâche ainsi que le comportement au poste de commande / au volant et
- ♦ la prise de risque ou l'attitude inadéquate vis-à-vis de la sécurité en particulier ainsi que le risque d'un groupe particulier



(B) Disposer des bons moyens pour identifier les sujets „porteurs d'un ou de plusieurs facteurs de risque individuel“

Les facteurs à risque individuel engendrant l'infraction ou l'accident routier p.ex. dépendent entre autres de l'âge, du sexe, de la personnalité, de l'évaluation et de la prise du risque, de la recherche de sensations, des représentations mentales, des habitudes, des influences sociales et sociétales.

L'évaluation des aptitudes d'un sujet à risque permet de répondre à la question, si la faiblesse de l'individu se situe plutôt au niveau des compétences de base ou de la conduite elle-même, au niveau de la motivation et de l'affectivité, au niveau de la volition ou de la conation .



On parle d'un **risque individuel** d'accident si une personne

- ♦ ne suffit pas / ne suffit plus aux critères d'aptitude à la conduite automobile ou à la sécurité, voire si elle gère mal les situations complexes ou difficiles dans la circulation quotidienne,
- ♦ montre ou risque de montrer des défaillances soudaines ou temporaires au niveau d'un système physiologique et/ou psychique,
- ♦ a fait preuve d'une conduite inadaptée / dangereuse, ne respectant donc pas les règles de la sécurité (routière ou autres) / du code de la route.

N.B. Même si un conducteur n'est pas porteur d'un risque individuel (manifeste et chronique), il peut quand-même montrer des faiblesses concernant sa compétence intégrale par moments ou dans certaines situations.



Concernant le **conducteur automobile récidiviste**, pour lequel on admet un/des facteurs à risque individuel(s), deux questions se posent:

1. Pourquoi la personne a-t-elle récidivée malgré les sanctions (avertissements taxés, amendes, perte de points, retrait du permis)?
2. Pourquoi le comportement à risque/dangereux de ce conducteur s'est-il manifesté de façon si intense et/ou fréquente voire chronique?

Dans tous les pays de l'Europe ayant adopté le permis à points des analyses ont bien démontré que les récidivistes se distinguent des autres conducteurs; ils montrent un autre profil de personnalité.

Un diagnostic (évaluation de l'état actuel), un bilan des infractions et accidents antérieurs, devront donc permettre une explication (causale?) et une prédiction (estimation de l'état ou du comportement ultérieur).



Quant à l'interprétation du comportement à risque, infractionnel ou délictuel ou d'accident, certains spécialistes allemands distinguent deux approches différentes:

1. Ce comportement est lui-même le problème, donc il s'explique plutôt par les attitudes, le contexte social et les apprentissages („le succès en est la cause“) ou, selon Echterhoff \*(2011), par „la construction de schémata d'expériences prodromales ou pathogènes“ („La récompense en est la cause“: jamais d'accidents, surestimation, jugement positif des autres, non-respect de règles jugées exagérées ou idiotes, rarement/jamais contrôlé). Ces propos rejoignent les explications du chap. 4 selon Kouabenan (2005).
2. Ce comportement manifeste est le symptôme d'un problème de base (syndrome/trouble psych.), car il se quasiment indépendamment du contexte social, de l'apprentissage et dans différentes phases du développement ou de la vie, ainsi que dans des situations diverses. („La personne en est la cause“. Les psychothérapeutes de la circulation doivent bien veiller aux tendances dissimulatrices!)



\* conc. Echterhoff (2011):

Un développement prodromal resp. pathogène, donc en amont des syndromes ou troubles classés prend son cours, si les processus permanents d'assimilation et d'adaptation (trans-/interaction individu-environnement) ne résultent pas dans

- ♦ une adaptation sécuritaire aux conditions externes,
- ♦ l'adoption d'un comportement prosocial,
- ♦ la gérance prosociale de la conduite automobile dans le cadre de l'interaction routière



N.B.: En Allemagne , les évaluateurs psychologiques agréés dans le cadre du PAP se basent sur des critères officiels depuis 2005 et révisés en 2009 (2ième édit.). Au plus tard en 2014, on attend un complément tenant encore plus compte de la psychopathologie (p.ex. troubles de la personnalité et autres troubles manifestant des dysrégulations affectives et comportementales):

Schubert, W. & Mattern, R. (2009). *Beurteilungskriterien (Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik)*. Bonn: Kirschbaum.

En Allemagne, les médecins ont également à leur disposition des „*Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung*“ (Lignes directrices pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite automobile), version revue par Gräcmann et Albrecht en nov. 2009 et publié par la BAST (Bundesanstalt Straßenwesen), Reihe: Mensch & Sicherheit, Heft M 115. Ce catalogue tient surtout compte de toutes les fonctions sensorielles et organiques et de leurs troubles, des maladies neurologiques, affectives et psychotiques, des déficits / troubles intellectuels et des addictions (alcool, médicaments, substances psychoactives).



# 7 Deux paradigmes d'évaluation

selon Bukasa & Utzelmann (2009)

P1 part de l'invariabilité ou de la stabilité temporelle des traits de la personnalité comme dispositions de base qui dirigent les conduites humaines.

Méthode d'évaluation: Psychométrie des performances et (des traits) de la personnalité

P2 adopte une vue évolutive ou développementale et admet la possibilité du changement des attitudes et conduites ainsi que la modification du comportement.

Méthode d'évaluation: Exploration de l'histoire et des faits antérieurs, recueillir la vue du concerné, ses attributions causales etc. (valider / réfuter hypothèses)



Combinaison de P1 et P2 dans le but d'augmenter la validité et la fidélité du pronostic (N.B.: approche multimodale & multiméthodale pour recueil des données; sources et moyens multiples)

Car:

à part (a) les traits ou dispositions fondamentales durables, nous trouvons (b) des attitudes, attentes et jugements (cfr. Bandura) et (c) les variables bio-psycho-physiologiques (maladies, troubles) sur/de la dimension personnelle, il faut prendre en considération l'axe du temps (actualité, chronologie, ...) et la dimension de l'environnement .

*Exemples des participants: leur socialisation automobile a bien commencée avant l'obtention du permis*



## Méthodes:

- (a) Tests de performance spécifiques (p.ex. ART 2020 Mobil de KfV; Wiener Testsystem de Schuhfried, Corporal de Berg (1997 ff) et
- (b) Tests de personnalité spécifiques (TVP, VPT 2, VIP, FRF, TAAK, MDSI, ...\*)  
au style de conduite, à la conduite automobile, à la sécurité voire aux problèmes spécifiques (p.ex. Prise de risque ou alcool au volant) et d'autres encore ou des

tests dimensionnels non-spécifiques, mais dont la validité a été démontrée comme p.ex. Eysencks PI (en français), Cloninger (NS & HA des Big 4 de 1993; 7 facteurs du TCI rev. ), Zuckerman (SSS de 1993), Costa McCrae & Costa (Big 5 de 1996), 16PF, ...

*Depuis 2006: Zuckermann-Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ-50-CC) d'Aluja et al. (5 fact.)*

(c) Exploration / Anamnèse

(d) Audition de la conduite / Observation psychologique sur trajet mixte standardisé

(e) Simulateur



**\*) Dénomination des tests spécifiques énumérés:**

**TVP: Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale de Spicher & Hänsgen (2000 / 2003): extraversion, névrosisme, compatibilité sociale, conscience, ouverture aux expériences, tendance au risque, désirabilité sociale tjrs en relation avec la circulation routière.**

**VPT 2: Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest (5 facteurs) de Hutter, Bukasa, u.a. (1997)**

**VIP: Verkehrsspezifischer Itempool de Hutter & Brandstätter (1996) , qui saisit les appréciations/évaluations subjectives centrées sur la circulation routière (appercption de soi naïve/non-critique, interaction agressive, déplacements automobiles émotionnels, échelle de contrôle désirabilité sociale („soziale Erwünschtheit“)**

**FRF: Fragebogen für Risikobereitschaftsfaktoren de Hutter & Brandstätter (1996)**

**TAAK: Testverfahren für alkoholauffällige Kraftfahrer (multidimensionnel: dissimulation, déficit d'info., conscience du danger, affinité éthylique indiv., sociale, ...) de Hutter et alii (1999/2000)**

**MDSI: Multidimensional Driving Style Inventory de Taubman, Mikulincer & Gillath (2004)**



# 8 Traits de personnalité et (in-)compétence à la sécurité

- ♦ Faible intelligence, attitude de rébellion, égoïsme, hypersensibilité, manque de confiance en soi, sens restreint des responsabilités civiques, extraversion, sentiments d'injustice ainsi que impulsivité ont été identifiés entre 1955 et 1976 comme traits favorisant des comportements de transgression des règles (de la circulation) surtout chez les jeunes.
- ♦ Recherches sur les concepts Sensation Seeking, Novelty Seeking effectuées depuis les années 90 du siècle passé.
- ♦ Recherches sur l'impulsivité (trait-état) et les fonctions exécutives entamées dans les années 90 (cfr. International Society for Research on Impulsivity, found. 2003/2004)



Selon Arnet & alii, 1997), la recherche de sensation et l'agressivité sont fortement corrélées avec l'implication dans les accidents de la route.

Rimmö & Aberg (1999): La recherche d'émotions et d'aventures (TAS) était liée aux infractions conc. la vitesse; la désinhibition (DIS) aux infractions à la prise d'alcool.

Ulleberg (2002) identifie 2 types de jeunes conducteurs à haut risque:

(1) Hommes caractérisés par de faibles niveaux d'altruisme et d'anxiété, une forte tendance à la recherche de sensations, à l'irresponsabilité et à la conduite agressive.

(2) H. & F. à la recherche de sensations fortes, avec tendance à l'agressivité et à l'anxiété et manifestant une conduite agressive.



N.b.: Commettre des infractions ou être impliqué dans des accidents sont les résultats de processus complexes, situés sous l'influence de plusieurs paramètres, notamment ceux de l'âge, de la personnalité, la prise de risque, la recherche de sensations, les représentations mentales et le comportement mais également des influences sociales et sociétales.

Dans sa thèse de doctorat, Buisson (2009) a réussi à confirmer la relation entre les profils de la personnalité à l'aide la SSS\* et de l'EPI\* et les infractions ou accidents commis par les „stagiaires du permis à point (PAP)“ en France, qui sont donc à considérer comme des récidivistes. *Une récente recherche corroborante sur la personnalité et les styles de conduite fut publiée par Poò & Ledesma le 25 mars 2013 dans „Traffic Injury Prevention“ Vol. 14/4 au moyen de la ZKPQ-50-CC et du MDSI avec La stabilité de la relation fut confirmée en tenant compte du sexe et de l'âge de 908 conducteurs argentins.*

\*) Sensation Seeking Scale de Zuckerman (SSS); Test de Personnalité d'Eysenck (EPI)



En 2010 Miller et Taubman-Ben-Ari se sont intéressés aux **styles de conduite des conducteurs**, c.à.d. „la façon dont le conducteur choisit de conduire ou ses habitudes de conduite, cela inclut la vitesse, le progrès et le niveau habituel d'attention et d'assurance“. Banet (2010) insiste également sur l'influence des attitudes et des croyances à l'égard de la conduite ainsi que des valeurs et besoins plus généraux. A l'aide du MDSI (Inventaire Multi-Dimensionnel des Styles de Conduite, 2004) 4 styles ont pu être définis (selon Banet, 2010):

1. Le style „**irresponsable et négligent**“: il se caractérise par des violations délibérés de normes de conduites et des règles de sécurité, ainsi que par une tendance à rechercher des sensations fortes au volant. Il se définit également par des vitesses élevées, des courses illégales et des dépassements interdits.



2. Le style „anxieux“: il est lié au sentiment de vigilance et de tension (le conducteur est en permanence sur le „qui-vive“), les tentatives de détentes au volant sont rendues inefficaces. Ce type de conducteur ne prend a priori pas délibérément de risque et respecte en général le code de la route, mais il peut néanmoins le faire par erreur ou prendre des risques involontairement.
3. Le style „hostile et agressif“: il a trait aux réactions de colère et à une sensibilité à l'irritabilité, et il se manifeste par des attitudes agressives ou des actes hostiles sur route (klaxonner, faire une queue-de-poisson, réaliser des dépassements critiques, suivre de très près un véhicule plus lent, ...). Il est également caractérisé par une tendance à un comportement agressif tel qu'insulter et faire des appels de phares aux autres conducteurs.



4. Le style „patient et prudent“: il reflète un style de conduite bien ajusté aux conditions de conduite, y compris en termes d'anticipation des manoeuvres d'autrui ou des réactions que ceux-ci auront compte tenu des comportements adoptés par soi-même. Ce style inclut la patience, la courtoisie (laisser quelqu'un s'insérer), le calme et l'obéissance aux règles de la circulation.

Il est évident que ces styles de conduite, surtout s'ils sont très prononcés, sont étroitement liés à des profils de personnalité. La personnalité du conducteur est un des paramètres identifiés et servant à expliquer le lien entre l'implication dans les accidents de la route, le comportement derrière le volant en général et la prise de risque en particulier, allant de la prudence maximale à l'audace extrême.



# 9 Types de personnalité, infractions et accidents

Selon Buisson, 2009:

Les variables de la personnalité et de mode de vie sont liées à l'accident, par le biais des caractéristiques qualitatives et quantitatives des déplacements.

La variable la plus liée à la prise de risque est l'extraversion.

L'extraversion constitue un système de motivation et de régulation de l'activation et du comportement d'approche. Ce système oriente les conduites vers des expériences agréables, suivies d'une satisfaction ou d'une récompense. Des scores d'extraversion importantes reflètent une tendance à surestimer ses capacités physiques et par voie de conséquence, à subir ou faire subir à autrui de nombreux dommages involontaires.



Sensation Seeking	Novelty seeking	Impulsivité
Recherche du danger / de l'aventure	Evitement du danger – Prise de risques	Comportements ou pensées spontanées
Recherche d'expériences	Recherche de nouveauté	Action rapide sans réflexion adéquate - Prise de décision rapide, irréfléchie
Désinhibition, Impulsivité	Dépendance à la récompense (=> N.B.2)	Incapacité de rester en place
Susceptibilité à l'ennui ; (Aversion contre activités monotones, routinières, répétitives)	Persistance, (Aversion contre activités monotones, routinières, répétitives)	Distractibilité, Perte d'attention
(attitude hédonique, tend. colérique), (Extraversion)	(tendance colérique) (Extraversion)	Irrépressibilité & perte du contrôle inhibiteur , t.c.
<u>N.B.1: Facteurs (EPI)</u> <u>d'Extraversion:</u> sociabilité,	<u>N.B.2: Chez ces 3 types,</u> <u>la récompense doit être</u>	Impréparation dans activités quotidiennes
impulsivité, activité,	immédiate; ils sont aversif	Impatience (=> N.B.2)
dynamisme, excitabilité	au délai de récompense; risquent l'addiction	Médiocre évaluation des conséquences



## En détail:

L'exposition au risque favorise les infractions et les accidents: les gros rouleurs qui passent donc plus de temps sur la route commettent plus d'infractions et augmentent leur risque d'être impliqué dans des accidents. Mais cette explication est insuffisante: c'est la façon de vivre la route qui distingue les récidivistes (PAP) des autres conducteurs.

Les dispositions personnelles relatives au mode de vie et à la prise de risque sont associées à l'exposition pour augmenter le risque d'infractions et d'accidents.

Le profil\* des femmes récidivistes (PAP), très minoritaires, ressemble beaucoup plus à celui des hommes récidivistes, ce qui n'est pas le cas pour la population en générale des actifs/témoins.

(\* => position sociale, éducation, pratiques de transport, profil de personnalité)



Les récidivistes du sexe masculin (90% dans groupes PAP) ont des scores d'extraversion significativement supérieurs à la population générale des actifs. Si l'extraversion en soi ne l'est pas, l'extraversion au masculin est absolument liée aux infractions. Tendanciellement les femmes extraverties commettent également plus d'infractions que les témoins.

Les récidivistes (PAP) de la recherche de Buisson sont du sexe masculin surtout (89%) et montrent une forte implication (significative) dans l'accident matériel (45%) et corporel (11%). Les accidents „masculins“ ne sont pas uniquement beaucoup plus fréquents, mais également plus graves que ceux des femmes! C'est bien connu dans tous les pays de l'UE: Un petit nombre d'infractionnistes récidivistes influence de façon remarquable la distribution des accidents.



Les récidivistes sont peu sensibles à la sanction / punition; commettre des infractions est chez eux dissocié du danger ressenti (mécanisme de défense: ne pas entendre la dissonance intérieure, ne pas se concentrer sur soi, mais rester dans l'action).

Il y a un lien positif entre le score d'infraction et la prise de risque déclarée dans les sports et loisirs.

Les hommes et les femmes récidivistes déclarent plus souvent, ne pas être heureux et ont des scores d'extraversion élevés.

Et pour conclure avec Buisson (2009, 205) sur la relation entre extraversion (action avant tout, l'émotionnel prime sur le rationnel) et implication dans un accident: >>>



„La route pardonne, l'évènement malheureux arrive rarement mais lorsqu'il advient, il est grave. L'infractionniste procède de la théorie du gain, du renforcement et de la loi de l'effet qui incitent le joueur à rejouer et à augmenter la prise de risque en l'absence de sanction, l'accident étant la sanction ultime“.

Les infractionnistes (PAP) sont nettement plus joueurs que les homologues du groupe témoin!

„Le comportement se définit alors comme une fonctionnalité de l'ordre de l'adaptation. Le sujet évoque préférentiellement un processus particulier qui devient 'la tête' de son catalogue d'actions jusqu'à ce qu'un évènement malheureux ou douloureux y mette fin. La loi de l'effet, également appelée principe de la réalité, nous éclaire sur la fixation des conduites dont le point ultime correspond à l'addiction. S'installent alors et se renforcent les conduites qui amènent un résultat favorable. La non perception du danger peut alors être un mode de protection du sujet qui évite ainsi la dissonance et protège son équilibre.“

## (10) Passage à la pathologie

Les traits de tempérament se situent sur des continuums, dont les extrémités sont liées à des troubles de la personnalité et autres troubles psychiques.

Un style de personnalité avec différents traits plus ou moins prononcés et un trouble de la personnalité classé avec des traits extrêmes se situent sur les mêmes dimensions allant d'un „trop peu de“ à un „beaucoup trop de“.



**Suite:**

**Dysrégulation émotionnelle  
et behaviorale  
(psychopathologie) et  
sécurité routière**

**2ième partie A & B**

**UE2 / DUEVAPST**