



Chacun conduit comme il se conduit



*Synthèse de mes présentations „EVAPST“/ UE2-2013:
„Personnalité & Troubles de la personnalité
et aptitude à la sécurité dans les transports terrestres“*

Dr Lucien NICOLAY

28 avril 2014

Contenu

2^{ième} partie:

Traits & types de personnalité et risque d'infraction ou d'accident

1 Personnalité

2 De la prudence à l'audace!

3 Les conducteurs agressifs

4 Extraversion, Impulsivité & Co.

5 Lien: P. & infractions - accidents

6 Lien: P. & dépendance

7 Conclusion



En avant pour la deuxième étape!

1 Personnalité

La P. est la structure psychologique du sujet qui développe des formes caractéristiques de conduite au coeur de sa vie sociale. A chaque instant de la vie, chacun ajuste ses systèmes d'action en fonction d'un vécu et d'un schéma d'habitudes, réactionnels et réfléchis, „en harmonie“ avec les exigences présentes de l'environnement.

Elle peut être définie en traits ou en types (sans la réduire à la somme de critères, mais en concevant une synergie) dans le but de décrire les différences significatives entre les individus sur plusieurs dimensions.

Personnalité

- Les **types** de personnalité influencent le (style de) comportement humain observable, en particulier dans ses relations avec autrui et dans les raisonnements à propos de la conduite automobile et des infractions. Ils sont des simplifications grossières qui caractérisent une manifestation observable dichotomique d'un ensemble de traits communs à de grands groupes de personnalité (p.ex. „colérique“, „agressif“: oui ou non).

Personnalité

- Les **traits** de P. sont nombreux et continus. Ainsi un „type impulsif“ p.ex. se définit par plusieurs traits d'intensité variable:
 - Mode de gestion des émotions = trait affectif
 - Mode de gestion de l'information = trait cognitif, avec sub-traits: stratégies de recherche visuelles, mode de centration de la pensée, contrôle des jugements ou du timing (relation temps, vitesse, distance)

Un trait peut prendre des formes comportementales différentes (impulsivité => drogues ou jeu ou achats ou sexe ou conduite dangereuse, ...)

Dimensions de la personnalité

1. le tempérament (constante de base innée, répertoire comportemental – réactivité affective incluse - servant à la prédiction d'évènements),
2. le caractère comme manifestation circonstancielle, évaluable sur les comportements de socialisation (aspects psycho-affectifs des relations avec l'autre, la famille, la vie sociale)
3. La cognition concernant les acquisitions & les apprentissages, en appui sur les aptitudes innées ou acquises en relation avec la personnalité et le système émotionnel et volitionnel.

Personnalité

Des études récentes mettent en évidence une certaine continuité des conduites par rapport à la personnalité initiale de l'enfant et son extension jusqu'à l'âge adulte, en passant par l'ancrage sur le tempérament et par le potentiel d'adaptation. Cette stabilité (continuité hétérotypique) va de pair avec une certaine flexibilité de traits, d'ordre circonstanciel.

2 De la prudence jusqu'à l'audace!

L'infraction, plus fréquente que l'accident, est considérée comme un comportement ,normal', symptomatique d'un trait ou d'un caractère et peu liée au contexte social. Commettre des infractions ou être impliqué dans des accidents sont les résultats de processus complexes, situés entre autre sous l'influence de l'âge, de la personnalité, de la prise de risque, de la recherche de sensations, des cognitions, des comportements & d'influences sociales ou sociétares.

Types de conducteurs

La personnalité du conducteur est donc un des paramètres servant à expliquer le lien entre l'implication dans les accidents, le comportement derrière le volant en général et la prise de risque en particulier (voir 1^{ière} partie), allant de la prudence maximale à l'audace extrême.

- Prenons l'exemple du conducteur „**hostile & agressif**“: il a trait aux réactions de colère & il est facilement irritable ce qui se manifeste par des attitudes agressives ou des actes hostiles & agressifs. Il provoque fréquemment des accidents.

Types de conducteurs

- Il se distingue du conducteur „**irresponsable & négligent**“ qui commet des infractions, des violations délibérées des normes de conduites & des règles de sécurité & qui cherche souvent des sensations fortes, réalise des vitesses élevées, des courses illégales ou des dépassements interdits.
- A l'opposé se situe le conducteur „**anxieux & sur le quivive**“; il fait preuve de vigilance & est dans un état d'alerte permanent, ce qui rend impossible une conduite détendue; mais en principe il respecte le cdr & ne prend des risques que par erreur.

Types de conducteurs

- L'idéal est représenté par le conducteur „**patient & prudent**“ qui anticipe les manoeuvres & réactions des autres, ajuste sa conduite aux conditions de la circulation; il est courtois, patient, calme et obéit aux règles. Heureusement, celui-là existe également en réalité!

Quatre profils-types de conducteurs

trouvés à l'aide de „l'échelle de déviance routière“
(par autodéclaration):

1. Le type globalement conforme aux normes habituellement pratiquées
2. Le type massivement déviant
3. Le type infractionniste dynamique
4. Le type polyinfractionniste dominé par les infractions liées à l'alcool (ou drogues)

Quatre profils-types

Dans les 75% d'infractionnistes, 6% sont des infrac-tionnistes délibérés qui représentent un risque potentiel d'accident nettement supérieur à celui de la fraction légaliste (25% des déclarants).

Ces conducteurs constituent le noyau dur des infractionnistes responsables pour un nombre relativement stable d'accidents graves, malgré la baisse des dernières années.



3 Les conducteurs agressifs

- se retrouvent dans tous les groupes d'âge, niveaux de scolarité ou de revenus.
- sont en général moins scolarisés que l'ensemble de la population, ont moins de ressources pécuniaires & ont souvent des problèmes d'emploi;
- plus de 90% sont des hommes & plus de 2/3 se regroupent dans les tranches d'âge 25-34 ans et 35-44 ans;
- se caractérisent par des faibles niveaux d'altruisme, d'anxiété & de responsabilité.

Les conducteurs agressifs p.ex.:

- Un bon nombre d'entre-eux continuent à prendre le volant même quand ils sont l'objet d'une interdiction judiciaire de conduire ou d'une sanction adminis de révocation ou de suspension de permis.
- Ils manifestent des comportements déviants et asociaux, & ont déjà fait l'objet d'inculpations pour des infractions majeures au Code de la route (conduite dangereuse, excès de vitesse, défaut de permis) OU pour des méfaits punis par le Code criminel (p.ex. „voie de fait“: violences, coups et blessures, ...).

- Il s'agit toutefois d'une population hétérogène sur le plan de la personnalité & des attitudes. Donc, il faut des **recherches supplémentaires pour réussir à identifier les traits et profils de personnalité des conducteurs, qui risquent de devenir dangereux au volant (Prédiction => Prévention!)**.
- Quelques pistes encourageantes: recherches empiriques sur la base des concepts **EXTRA-VERSION, SENSATION SEEKING, NOVELTY SEEKING & IMPULSIVITE (trait-état)**: corrélation entre de hauts scores mesurés dans ces dimensions de la personnalité et la prise de risque, les infractions & les accidents fréquents.

4 Extraversion, Impulsivité & Co

(1) L'Extraversion

constitue un système de motivation & de régulation de l'activation & 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 & par conséquent, à subir ou à faire subir à autrui de nombreux dommages involontaires.

Extraversion, Impulsivité & Co

(2) L'Impulsivité

se définit par des capacités d'auto-contrôle très réduites (déficit inhibitoire) & en même temps une poussée de motivation importante. Elle comprend 4 dimensions: **l'urgence** (difficulté à inhiber les comportements automatiques), **le manque de préméditation** (difficulté à prendre en compte les conséquences de ses actes), **le manque de persévérance** (difficulté à résister aux pensées intrusives – peu d'endurance -) & **la recherche de sensation** (sensibilité à la récompense & à la punition - ennui -)

Extraversion, Impulsivité & Co

- (3) La Recherche de sensation (SS) & (4) de nouveauté (RN)** sont décrites dans le tableau suivant et mises en relation avec l'Impulsivité & l'Extraversion. La RN (= activité exploratoire à la recherche de récompense & évitement actif de la monotonie – sinon colère!) est la tendance à répondre par l'excitation ou l'exaltation à des stimuli nouveaux, avec risque d'addiction!

N.B.: La SS pourrait s'expliquer par un manque de dopamine, l'Impulsivité & la tendance à ne pas vouloir éviter nuisances & danger par un manque de sérotonine & la dépend. de la récompense par un manque de noradrénaline.

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 d'Extra- version: sociabilité,</u>	<u>N.B.²: Chez ces 3 types, la récompense doit être</u>	Impréparation dans activités quotidiennes
<i>impulsivité, activité,</i>	<i>immédiate; ils sont aversif</i>	Impatience (=> N.B.2)
<i>dynamisme, excitabilité</i>	<i>au délai de récompense; ils risquent l'addiction</i>	Médiocre évaluation des conséquences

Extraversion, Impulsivité & Co

L'impulsivité comme certains autres traits se retrouve également – mais de façon plus extrême - dans le cadre de psychopathologies, comme par exemple le TDAH (I. motrice, manque de planification) & les troubles affectifs (bipolarité: Recherche de l'excitation) e.a. ou les troubles de la personnalité comme:

- TP limite: I. émotive & sans planification
- TP narcissique: agressivité colérique & irritable
- TP antisocial: agr. physique & planifiée

Extraversion, Impulsivité & Co

Ainsi, on retrouve toujours la prise de risques, la recherche de stimulations & sensations, la désinhibition comportementale ,mais qui ont bien une fonctionnalité psychophysiologique (régulation d'un état aversif!)

N.B.: Mais ce ne sont pas les seuls catégories de la personnalité ou même psychopathologiques à représenter un risque potentiel pour la sécurité routière: Les névrosés p.ex.: ils ont tendance à privilégier le canal affectif; un score élevé en névrosisme est fréquemment lié à la prise de risque et associé à des défauts d'attention par une augmentation du stress.

5 Lien: P. & infractions-accidents

Un score élevé en EV-SS-RN-I est souvent lié à la prise de risque & p.ex. leur état de vigilance est plus réduit que celui des introvertis ou d'autres types de personnalité. La recherche de sensations p.ex. s'explique par les plus grands besoins de nouveauté pour rompre la monotonie à laquelle l'EV ou l'I. résiste moins que les autres. Ces types de p. sont ainsi disposés aux erreurs liées à la fatigue. (Par contre leur façon positive de voir les choses ou une bonne efficacité personnelle peuvent compenser les difficultés constitutionnelles.)

6 Lien: P. & dépendance

Indicateurs/critères d'une dépendance:

- Impossibilité de résister à l'impulsion
- Tension interne croissante avant d'initier le comportement.
- Plaisir ou soulagement au moment de l'action
- Perte de contrôle dès le début du comportement
- Préoccupations fréquentes pour
 - ✓ Réduire ou arrêter le comportement sans y parvenir
 - ✓ Temps considérable passé à réaliser le comportement
 - ✓ Poursuite du comportement malgré les problèmes sociaux, financiers, physiques
 - ✓ Agitation, irritabilité et frustration en cas d'impossibilité de réaliser le comportement

Le trait commun à l'ensemble des pathologies addictives est la recherche de sensations.

Dans le domaine de la dépendance, agir une fois que l'habitude est installée est beaucoup plus coûteux que d'éviter qu'elle ne s'installe, sachant que la dépendance comporte des caractéristiques comme la tolérance, liée à l'accoutumance et à l'origine d'une augmentation des doses pour un même effet. Sans augmentation de la dose, le sujet éprouve le manque. Le manque s'explique comme une distorsion entre les deux mécanismes régulateurs qui se traduisent par la douleur ou le plaisir. (Suite: dépendance psychique & physique =>)

1. La **dépendance psychique** est un état mental caractérisé par un sentiment de satisfaction & une impulsion psychique à s'adonner à une activité afin d'obtenir un plaisir ou afin d'éliminer une tension ou un malaise. Elle correspond à un désir insistant et persistant qui peut parfois se traduire par des manifestations psychosomatiques. La dép. psy. implique un comportement compulsif, un désir impérieux et irrépressible.
2. La **dépendance physique** est un état d'adaptation de l'organisme qui se manifeste par d'importants troubles physiques en cas de suspension ou d'empêchement de l'activité. La dép. phys. est liée au syndrome d'abstinence et de sevrage.

Les conduites automobiles déviantes s'envisagent de plus en plus comme une addiction - tout comme les autres **comportements à risque sportifs ou sociaux**.

Buisson (2009) définit l'**addiction VITESSE** comme une relation de dépendance qui s'appuie sur une personnalité par ancrage (fixation de la conduite sur un terrain existant) dans un objectif de survie psychique. La dépendance psychique est accompagnée de perturbations sur l'ensemble du fonctionnement du conducteur (niv. intellectuel, relationnel, affectif, social, scolaire professionnel).

Lorsque le gain de l'addiction n'est plus assez probant pour le sujet, il peut envisager le sevrage qui n'est alors sur le plan psychique qu'un déplacement et non une annulation d'une tendance.

La vitesse et plus généralement l'infraction volontaire (violation) peuvent être des addictions au même titre que la consommation excessive d'alcool ou toute dépendance à l'égard d'une substance. L'ad. s'entretient par une totalisation des gains psychophysiologiques ou symboliques supérieures aux pertes (analogie: pathologie du jeu, contrôle de l'impulsion = défaillant)

La **dépendance AUTOMOBILE** relève du registre affectif avec un transfert des besoins sur l'objet; cette dépendance affective est avérée lorsqu'une personne dont les besoins affectifs sont urgents et intenses répète constamment un scénario non satisfaisant qui la conduit dans une impasse souvent destructrice.

Ce qui peut en faire un comportement pathologique, c'est le fait de ne pas assumer le besoin (évitement fondamental de la tension ou de l'affect aversifs) qui donne lieu à toutes sortes de comportements dysfonctionnels et aberrants (voir: troubles de la personnalité).

Tout comme certaines personnes - toujours les hommes en majorité - présentent une disposition à jouer avec excès, du fait d'un désordre dans le contrôle des pulsions, d'autres semblent plus portées à la prise de risque sur la route et ce, indépendamment du contexte d'exécution de la conduite. Tous les sujets addictifs ont une préférence pour la récompense immédiate ou sont même aversifs au délai de la récompense. La conduite à haute vitesse ou à risque (mettant à l'épreuve également les lois de la physique?!?) remplit toutes les conditions exigées (cfr. Psychofonctionnalité; 1^{ière} partie; chap.7).

La loi d'effet ou le principe de réalité nous éclaire sur la fixation des conduites dont le point ultime correspond à l'addiction. La récompense renforce les conduites (résultat favorable) et la punition les affaiblit. Pour Piaget, la frustration (sanction-répression) fait naître la pensée (dans le but de rechercher une meilleure équilibration).

La constante répétition de situations semblables établit des patterns réactionnels efficaces dont l'ensemble permet l'intégration de motivations essentielles. Il devient alors inutile de réinventer chaque fois la conduite adaptative.

Les conduites se fixent dans la mesure où elles sont facteurs d'équilibre (adaptation à la règle extérieure ou adaptation interne) et la compulsion de répétition les renforce sans toutefois envisager cette dynamique selon une loi rigide. Tout mode de réponse offre une inertie (résistance au changement) qui rend compte en partie de la stabilité des structures; mais il s'agit seulement d'une disposition qui rend possible de nouvelles acquisitions.

Donc un changement des schémas & conduites établis n'est pas évident!

Un schéma obtenu par la sanction/répression ne devient efficace et stable que s'il a été compris et accepté par l'intéressé. En l'absence de compréhension, soit le sujet reste dans le conditionnement, soit, il risque une réaction en opposition.

Pour être acceptée, une mesure réglementaire doit donc être comprise. Si le sujet perçoit un écart entre un état souhaité/un but et un état présent, alors une boucle rétroactive conduit généralement à mobiliser les ressources en vue de réduire l'état désagréable ou de modifier le but. Pour cela, il fait alors appel à la métacognition.

7 CONCLUSION

Le risque d'infraction & d'accident est bien évidemment lié à l'exposition au risque (quantité & durée des déplacements), mais également & surtout à la faculté de s'exposer soi-même au risque, dans une situation donnée (relation fonctionnelle: moyen/instrument => état / but ou objectif à atteindre), et donc bien en lien avec des facteurs de personnalité, comme ceux évoqués précédemment.

M
E
R
C
I

