

Représentation du risque routier chez les jeunes conducteurs de la ville de Guelma

Representation of road risk among young drivers in the city of Guelma

Pr. BEHTANE Abdelkader*

Université 8 mai 1945, Guelma (Algérie)

abehtc2i@gmail.com; behtane.abdelkader@univ-guelma.dz

Reçu: 03.../03.../2022

Acceptation:30.../06.../2022

Résumé :

Notre communication souhaite interroger les différentes représentations des facteurs de risque liées à la route chez les jeunes conducteurs. Pour cela, nous avons mené une enquête de terrain sous forme de questionnaire auprès de jeunes conducteurs (60 hommes, 60 femmes) dans la ville de Guelma. Cela nous permettra de mieux comprendre les différents facteurs de risque ainsi que la représentation des jeunes conducteurs sur les dangers liées à la circulation. Nos résultats montrent que la plupart des accidents de la route sont principalement dus aux mauvaises représentations des facteurs de risques routiers, et de la non prise en compte des conséquences et préventions. Nous remarquons que la plupart des usagers que nous avons interrogés semblent mal évaluer le risque encouru, voire la représentation du « jouer avec la mort » qui serait dû à représentations immatures.

Mots clés :

Conduite routière, représentation, accident, facteurs de risque, jeunes conducteurs

Abstract:

Our communication wishes to question the different representations of road-related risk factors among young drivers. For this, we conducted a field survey in the form of a questionnaire with young drivers (60 men, 60 women) in the city of Guelma. This will allow us to better understand the different risk factors as well as the representation of young drivers on the dangers related to traffic. Our results show that most road accidents are mainly due to poor representations of road risk factors, and failure to take into account the consequences and preventions. We notice that most of the users we questioned seem to misjudge the risk incurred, even the representation of “playing with death” which would be due to immature representations.

Keywords:

Driving, representation, accident, risk factors, young drivers

1. Introduction

Les accidents de la circulation font de nombreuses victimes chaque jour partout dans le monde. De plus, les accidents de la route constituent un important problème économique, social et de santé publique. (Bencherif, 2015) En Algérie, de nombreux progrès ont été fait concernant la réduction de l'insécurité routière. Cette lutte est surtout tournée vers les usagers les plus vulnérables, notamment envers les jeunes (campagnes publicitaires, engagement citoyen). En outre, le pays a mis en œuvre différentes mesures dans ce sens. Notamment, certaines d'entre elles semblent porter leur fruit : responsabilisation des individus, sensibilisation aux différents risques routiers, faire en sorte que les routes soient moins dangereuses pour tous ses usagers, éducation et répression des comportements à risque.

Chaque jour, des milliers de personnes, des hommes, des femmes et des enfants, sont tuées ou blessés sur les routes (*statistiques des services de sécurité routière*). Elles laisseront derrière eux des familles brisées dont la vie ne sera plus jamais comme avant.

Il semble que les accidents de la circulation concernent essentiellement deux tranches de la population : les jeunes conducteurs (ceux dont le permis date de moins de deux ans) et les séniors. Ces derniers, bien qu'ayant plus d'expérience peuvent devenir un danger pour eux-mêmes et pour les autres du fait de la diminution de leurs réflexes. (Madani & Ghiat, 2015; Pérez-Diaz, 2000) En psychologie, le risque désigne le fait d'être confronté à une situation pouvant entraîner des conséquences négatives et de faire face à un danger potentiel. C'est notamment le cas pour les accidents de la route. (Kouabenan et al., 2007; Le Breton, 2002; Peretti-Watel, 2005, 2010)

1.1 Diagnostic

Au fil des années, le nombre de véhicules (automobiles, camions, autobus, motos, scooter, etc.) sur les routes algériennes n'a cessé d'augmenté, révélant l'importance de l'évolution de la mobilité, versus le mauvais entretien des routes. L'état général du réseau routier est un élément important dans la prévention du risque routier. Dans ce sens, l'Algérie a consenti de gros efforts tant dans l'entretien que dans la construction de routes plus sûres. Mais il reste beaucoup à faire.

1.2 Études antérieures

Les études sur la prise de risque (Kouabenan et al., 2007; Le Breton, 2002; Peretti-Watel, 2003; Pérez-Diaz, 2000) montrent que l'estimation du risque se base sur une comparaison entre avantages et inconvénients. Il s'agit de savoir si le risque est acceptable ou non. (Fischhoff et al., 1981)

Certaines études (Courtois, 2011; Le Breton, 2014; Michel et al., 2001) soulignent que les jeunes ont plus tendance à prendre des risques du fait qu'ils ne parviendraient pas bien à mesurer les dangers de tel ou tel comportement.

Concernant la sécurité routière, l'étude de Madani (2015, p. 170), reprenant l'étude menée par le CNPSR¹ (2005-2012), montre que les principales causes d'accident de la circulation en 2012 sont l'excès de vitesse, la perte du contrôle, le dépassement dangereux, la non utilisation du passage piétons et le non-respect des distances de sécurité.

Une autre étude (Madani et al., 2019) signale que la majeure partie des accidents de la route sont dus à des facteurs humains. Cette même étude montre que la plupart des véhicules en circulation ont plus de 10 ans. Cependant, elle note une légère progression des véhicules de moins de 5 ans grâce à l'évolution du pouvoir d'achat.

1.3 Hypothèses

Il existe des différences significatives des représentations des causes, des conséquences du risque et des stratégies de prévention entre les jeunes conducteurs par rapport à l'âge, au sexe, à l'ancienneté du permis, et à l'état du véhicule.

1.4 Objectifs

Notre communication souhaite mettre en lumière les différentes représentations des facteurs de risque et leur impact liés à la route chez les jeunes conducteurs.

2. Représentation du risque routier

La représentation se définit par l'étude du fonctionnement psychique relationnel et corporel du sujet. (Rausch de Traubenbeg, 1970, cité par Behtane, 2019, p. 43) La représentation du risque routier chez les jeunes conducteurs serait défini qualitativement par rapport aux associations libres, et quantitativement par rapport aux degrés obtenus au questionnaire.

3. Risques de la conduite routière

Sur la route, il existe de nombreux facteurs pouvant amener les usagers à se mettre en danger : conduite sans permis de conduire, conduite sans assurance, excès de vitesse, fatigue, abus de substances (drogue, alcool, médicaments), le non-respect de la ceinture de sécurité, téléphone au volant, augmentation du nombre de véhicules, mauvais état des routes, manque de signalisations, mauvais entretien du véhicule, parc automobile vieillissant, voiture appartenant à un tiers (parents, amis), non-respect du code la route (feux rouge, passages piétons, limitation de vitesse dans les agglomérations) ou facteurs liées à l'âge (immaturité, diminution des réflexes) etc.

4. Méthode

¹ Centre Nationale de Prévention et de Sécurité Routière.

Afin de mieux comprendre les différents facteurs de risque et la représentation des jeunes conducteurs sur les dangers liées à la circulation nous avons élaboré un questionnaire². Cette enquête s'est déroulée lors de la journée mondiale de la sécurité routière (13 octobre 2020, Guelma). Au cours de cette journée, plusieurs ateliers tournant autour des risques liés à la circulation étaient mis en place. Nous avons choisi cet outil, car il permet l'anonymat des réponses et ne prend pas beaucoup de temps aux sujets interrogés.

5. Outils et procédure

Par le biais d'un entretien de recherche et un questionnaire nous demanderons, par la suite, aux différents conducteurs de répondre à quelques questions concernant la représentation du risque routier.

6. Échantillon

Notre échantillon est composé de 120 jeunes conducteurs au sein de la wilaya de Guelma.

Facteurs inclus : jeunes devraient être conducteurs, ou ayant déjà conduit un véhicule.

Facteurs exclus : jeunes qui ne conduisent pas.

Table N°1. Répartition de l'échantillon

Sexe	Nombre	Catégorie d'âge				Ancienneté du permis (année)			État du véhicule (année)	
		17-20	21-25	26-30	31-35	1	2-5	6-10	1-10	+10
Masculin	60	12	23	25	18	08	40	16	20	0
Feminin	60	08	16	18	00	07	37	12	20	40
Total	120	20	39	43	18	15	77	28	40	80

² Validité : test visé et révisé par un groupe d'enseignants à l'université du 8 mai de Guelma. Fiabilité : alpha Cronbach (0.76).

7. Résultats

Table N°2. Représentations de la conduite à risque : causes, conséquences et préventions

Causes	M%	F%	Conséquences	M%	F%	Prevention	M%	F%
Téléphone au volant	60	60	Mort	50	50	Respect du code	80	80
Mauvaise signalisation	40	40	Handicap	40	40	Entretien	80	80
Routes en mauvais état	40	40	Coût des réparations	40	35	Ceinture	70	80
Véhicule non entretenu	35	35	Appel d'une dépanneuse	40	30	Signalisation	60	75
Non-respect de la signalisation	45	10	Blessures	25	30	Ralentissement	60	75
Non-respect de la vitesse	35	10	Arrestation	25	20	Sensibilisation	55	60
Mauvais équipement	30	10	Prison	20	15	Freinage	50	50
Fatigue	15	5	Voiture hors d'usage	20	15	Publicité	50	50
Dépassement dangereux	10	5	Sortie de route	20	10	Responsabilisation	40	60
Conduite sans permis	5	5	Deuil	10	20	Amende	20	20
Prise de substances	5	5						
Non-respect de la distance de sécurité	5	5	Suspension du permis	10	10	Stage	20	20

Le tableau ci-dessus récapitule, en termes de pourcentages, les principales représentations (des hommes et des femmes) à notre entretien. Quelque soit le sexe, les causes d'accidents sont principalement du téléphone au volant, des routes mal entretenues. Et surtout pour les hommes, le non-respect de la signalisation et du code de la route apparaissent à la surface.

Les conséquences d'accidents, on trouve les blessures, le handicap, la mort, les réparations. Concernant la prévention, la ceinture de sécurité a été mentionnée un grand nombre de fois comme étant une bonne protection en cas d'accident. L'entretien des routes ou du véhicule, la publicité, la responsabilisation, la sensibilisation ou encore les ralentissements font également partie des aspects préventifs.

Table N°3. Différences entre les jeunes conducteurs

Variables	Sexe ³		Permis			Voiture		Âge				
	M	F	1 an	2-5 ans	6-10 ans	1-10 ans	+10 ans	17-20	21-25	26-30	31-35	
Causes	Moy	2.41	1.50	2.41	2.12	2.41	2.41	1.67	2.41	1.66	2.41	3.30
	Ddl	119		119			119		119	57	119	57
	F	0.42		0.30			0.47		0.47		0.50	
	P	***		***			***		***			
Conséq	Moy	2.23	1.50	2.23	2.12	2.28	2.23	1.67	2.23	1.66	2.23	3.30
	Ddl	119		119			119		119	57	119	57
	F	1.46		1.03			1.64		1.61		1.72	
	P	*		N.S.			***		*		**	
Prévent	Moy	2.52	1.50	2.52	2.12	2.28	2.52	1.67	2.52	1.66	2.52	3.30
	Ddl	119		119			119		119	57	119	57
	F	0.78		0.55			0.88		0.86		0.93	
	P	N.S.		***			N.S.		N.S.			

Ce tableau montre qu'il existe des différences significatives très fortes entre les représentations **des causes de risque**, selon le *sexe* ($F_{(119; 1)}=0.42$; $p<0.001$), selon *l'ancienneté du permis de conduire* ($F_{(119; 1)}=0.30$; $p<0.001$), selon *l'ancienneté de la voiture* ($F_{(119; 1)}=0.47$; $p<0.001$). Selon *l'âge* on a abouti à répartir les contrastes en deux catégories. La première se situe entre (17-20) et (21-25) d'où la différence est significative ($F_{(119; 1)}=0.47$; $p<0.001$). La deuxième entre (26-30) et (31-35) les différences sont significatives ($F_{(119; 1)}=0.50$; $p<0.001$).

Il existe des différences significatives entre les représentations **des conséquences du risque**, selon le *sexe* ($F_{(119; 1)}=1.46$; $p<0.05$). Pour *l'ancienneté du permis de conduire*, il n'existe pas des différences significatives ($F_{(119; 1)}=1.03$; $p<0.05$). Selon *l'âge* on a abouti à répartir les contrastes en deux catégories. La première se situe entre (17-20) et (21-25) d'où la différence est significative ($F_{(119; 1)}=1.61$; $p<0.05$). La deuxième entre (26-30) et (31-35) les différences sont significatives ($F_{(119; 1)}=1.72$; $p<0.01$). Mais il existe des différences significatives selon *l'ancienneté de la voiture* ($F_{(119; 1)}=1.6$; $p<0.001$).

En terme de **la prévention du risque**, il existe des différences significatives très fortes entre les représentations selon *l'ancienneté du permis de conduire* seulement ($F_{(119; 1)}=0.55$; $p<0.001$).

³ * $P<0,05$; ** $P<0,01$; *** $P<0,001$.

8. Discussion

Nos résultats montrent que la plupart des accidents de la route sont principalement dus aux comportements des usagers (respect des distances de sécurité, excès de vitesse, fatigue, non-respect du code de la route), à des facteurs environnementaux (signalisation parfois défectueuse, mauvais entretiens des routes), à des facteurs climatiques (pluie, brouillard), aux véhicules (manque d'entretien, équipement défectueux, véhicule âgé) et moins à des abus de substances (alcool, drogue, médicaments).

Nous remarquons que la plupart des usagers que nous avons interrogés semblent mal évaluer le risque encouru, d'autres au contraire prennent volontairement des risques comme s'ils voulaient « jouer avec la mort ». (Letarte, 1996; Peretti-Watel, 2003) Nous tenons à souligner que certains comportements à risque sont provoqués par un besoin de compétition. Autrement dit, l'individu prenant des risques veut faire mieux que l'autre. Tout se passe comme s'il se sentait en danger : l'autre devient une menace. Par conséquent, l'individu va avoir une conduite à risque sur la route comme pour se rassurer. Ici, la prise de risque se met en place pour protéger le narcissisme individuel, réaffirmer la toute-puissance et renforcer l'estime de soi. Par exemple, un individu ayant échappé à un accident de la circulation peut se sentir « tout-puissant » puisqu'il a frôlé la mort et s'en est sorti, voire il aurait vaincu la mort.

Malgré tout, il reste toujours une très grande probabilité de provoquer un accident et de faire des victimes. Malgré l'évolution du pouvoir d'achat, les véhicules en circulation ont souvent plus de 10 ans. De plus, il semble que quelque soit l'âge du véhicule, ce dernier n'est pas entretenu de manière régulière (pneus, freins, phares, essuie-glaces, direction, vidange). Concernant l'état des voies de circulation, les routes principales algériennes sont décrites comme étant dans un état acceptable. Cependant, nous notons que quelques-unes sont connues pour leur mauvais entretien. Il s'agit pour la plupart de routes secondaires, mais également des routes passantes (souvent du fait de poids lourd ou des aléas climatiques). Par ailleurs, parlant des causes de risques routières, c'est parler aussi des conséquences et des stratégies préventives. Selon notre recherche, nous constatons la rareté des études antérieures ayant étudiées l'impact des différences individuelles par rapport à la totalité des variables ; sexe, âge, ancienneté du permis et ancienneté du véhicule. D'où certaines (Madani & Ghiat, 2015; Pérez-Díaz, 2000) confirment l'impact de l'expérience de la conduite routière et sa corrélation avec la diminution des risques de la conduite routière. D'autres partagent l'impact de l'âge. C'est-à-dire, les plus jeunes ont plus tendance à prendre des risques à cause du manque à mesurer les dangers. (Courtois, 2011; Le Breton, 2014; Michel et al., 2001)

On note également la présence d'autres facteurs comme le dépassement dangereux (CNPSR, 2005-2012), l'ancienneté du véhicule (Madani et al., 2019), le haut taux des jeunes conducteurs sur les routes.

En tout état de cause, les facteurs inconscients aussi jouent un rôle considérable. Durant l'entretien, certains usagers disaient : « pour moi, j'achète la voiture au lieu d'une femme. La voiture me ramène les « *mœufes* » [...] ». Si le véhicule fait partie des plaisirs instinctuels des jeunes, tout ça paraît plausible, plutôt il a une représentation féminine à connotation sexuelle,

dont on peut le traduire par la nature de la personnalité et ses structures pathologiques liées plus aux prises de certaines substances. En sachant qu'à l'âge de l'adolescence les facteurs de risque seraient liés plus à des passages à l'acte de nature démonstrative face à, je dirais, l'objet sexué. Dont ce dernier peut peser sur les représentations de vie ou de mort.

9. Conclusion :

Les accidents de la circulation font de nombreuses victimes chaque jour partout dans le monde. De plus, les accidents de la route constituent un important problème économique, social et de santé publique. Ainsi, chaque jour, des milliers de personnes, des hommes, des femmes et des enfants, sont tués ou blessés sur les routes. Elles laisseront derrière eux des familles brisées dont la vie ne sera plus jamais comme avant.

Sur la route, il existe de nombreux facteurs pouvant amener les usagers à se mettre en danger : conduite sans permis de conduite, conduite sans assurance, excès de vitesse, distance de sécurité non respectée, fatigue, abus de substances, téléphone au volant, augmentation du nombre de véhicules, mauvais état des routes, manque de signalisations, mauvais entretien du véhicule, parc automobile vieillissant, voiture appartenant à un tiers, non-respect du code la route ou facteurs liés à l'âge, etc.

En Algérie, de nombreux progrès ont été fait concernant la réduction de l'insécurité routière. Cette lutte est surtout tournée vers les usagers les plus vulnérables, notamment envers les jeunes (campagnes publicitaires). En outre, le pays a mis en œuvre différentes mesures dans ce sens. Notamment, certaines d'entre elles semblent porter leur fruit : responsabilisation des individus, sensibilisation aux différents risques routiers, faire en sorte que les routes soient moins dangereuses pour tous ses usagers, éducation et répression des comportements à risque.

Notre étude montre que les accidents de la route sont principalement dus aux comportements des usagers, à des facteurs environnementaux, à des facteurs climatiques, aux véhicules et moins à des abus de substances. Nous remarquons que la plupart des usagers évaluent mal le risque encouru, d'autres au contraire prennent volontairement des risques comme s'ils voulaient « jouer avec la mort ». Ces responsables d'accidents routiers doivent vivre avec un fort sentiment de culpabilité, surtout lorsque les victimes sont décédées ou qu'il s'agit d'enfants. Pour toutes ces victimes, la prise en charge consiste surtout à mettre des mots sur le traumatisme vécu.

10. Bibliographie :

بہتان ع. (2019). سيكولوجية الذات لدى المراهق. دار الأيام. الأردن

- Bencherif, H. (2015). *Étude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques* [Thèse de Doctorat, Université Hadj Lakhdar]. Batna.
- CNPSR. (2005-2012). Étude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation.
- Courtois, R. (2011). *Les conduites à risque à l'adolescence*. Dunod.
- Fischhoff, B., Lichtenstein, S., Slovic, P., & Keeney, R. (1981). *Acceptable Risk*. Cambridge University Press.
- Kouabenan, D. R., Cadet, B., Hermand, D., & Muñoz Satre, M. T. (2007). *Psychologie du risque*. De Boeck.
- Le Breton, D. (2002). Anthropologie des conduites à risques. *Atala*(5), 191-204.
- Le Breton, D. (2014). *Adolescence et conduites à risque*. Fabert.
- Letarte, P. (1996). « On » joue avec la mort. *Revue Française de Psychanalyse*, 1(60), 123-130.
- Madani, A., Chella, T., & Boudier, A. (2019). *Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic. L'éducation à la prévention routière : Conducteurs et piétons : Quelle prévention pour réduire les accidents de la circulation ?* Université de Djilali Bounaama Khemis Miliana.
- Madani, A., & Ghiat, T. (2015). Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie.
- Michel, G., Le Heuzey, M. F., Purper-Ouakil, D., & Mouren-Simeoni, M.-C. (2001). Recherche de sensations et conduites à risques chez l'adolescent. *Annales Médico Psychologiques*, 159, 708-716.
- Peretti-Watel, P. (2003). Interprétation et quantification des prises de risque délibérées. *Cahiers internationaux de Sociologie*, 1(114), 125-141.
- Peretti-Watel, P. (2005). La culture du risque, ses marqueurs sociaux et ses paradoxes. Une exploration empirique. *Revue Économique*, 56(2), 371-392.
- Peretti-Watel, P. (2010). *La société du risque*. La Découverte.
- Pérez-Diaz, C. (2000). Comportements des conducteurs et modèles du risque. *Déviance et Société*, 24(2), 187-208.

11. Annexes :**Entretien de recherche**

Sexe : Âge : Date du permis : Année du véhicule :

À quelle fréquence utilisez-vous les routes algériennes ?

Quel type de véhicules possédez-vous ?

Pourquoi utilisez-vous la route ?

En trois mots, pourquoi l'accident de la route survient-il ?

.....

En trois mots, quelles sont les conséquences des accidents de la route ?

.....

En trois mots, comment entamer la prévention des accidents de la route ?

.....

Table N°4. Questionnaire

N°	Item ⁴	1	2	3	4
1	Vous utilisez le téléphone lorsque vous conduisez				
2	Vous conduisez lorsque vous avez pris des substances (drogues, alcool, somnifères)				
3	Il vous arrive de conduire lorsque vous vous sentez fatigué(e)s				
4	Vous dépassez les limitations de vitesse				
5	Vous faites des longs trajets sans faire de pause				
6	Vous conduisez sans permis				
7	Vous conduisez la voiture sans assurance				
8	Vous ne respectez pas le code de la route				
9	Vous conduisez en état d'énerverment				
10	Vous conduisez en mangeant ou en buvant				
11	Vous doublez dans les zones d'agglomération				
12	Vous ne respectez pas les distances de sécurité				
13	Vous conduisez trop vite				
14	Votre permis de conduire a été suspendu				
15	Vous avez été victimes d'un accident de la route				
16	Vous avez été blessés dans un accident de la route				
17	Vous avez commis des infractions aux codes de la route				
18	Vous avez blessé quelqu'un dans un accident de la route				
19	Vous avez été contrôlés par la police ou la gendarmerie pour non-respect du code de la route				
20	Vous avez eu une amende pour conduite dangereuse				
21	Vous ne vous sentez pas en sécurité sur la route				

⁴ 4 : toujours, 3 : souvent, 2 : rarement, 1 : jamais.

- 22 Vous réduisez la vitesse lorsque la visibilité est insuffisante
 - 23 Vous mettez toujours la ceinture de sécurité
 - 24 Vous ralentissez lorsque vous arrivez dans une agglomération
 - 25 Les routes sont bien entretenues
 - 26 Vous entretenez régulièrement votre véhicule
 - 27 Les panneaux de signalisation sont clairs
 - 28 Les éclairages publics sont suffisants pour conduire la nuit
 - 29 Les politiques de prévention sont efficaces
 - 30 Vous suivez les campagnes de sensibilisation aux dangers de la route
-