

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université A/MIRA de Béjaïa
Faculté des Sciences Humaines et Sociales
Département des Sciences Sociales



Mémoire de fin de cycle
En vue d'obtention du diplôme de Master en Psychologie
Option : Psychologie Clinique

Thème

La relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et
l'agressivité au volant

Mémoire soutenu par :
M^{lle} ZAMOUCHE Nawel

Encadrant :
M. BENKERROU Fiadh

Année universitaire 2018/2019

Remerciements

« Nous rendons grâce à notre dieu, le tout puissant et miséricordieux, pour nous avoir donné le courage et la patience pour mener à bout ce travail. ».

je tient à exprimer toute mes reconnaissances à mon encadrant Dr BENKERROU Fiadh pour ses précieux conseils, sa patience, sa gentillesse et son précieux suivi pour l'encouragement et l'intérêt qu'il m'a apporté pour l'accomplissement de ce travail, je le remercie pour la haute qualité de son encadrement déterminant dans toutes les phases de ce travail.

J'adresse aussi mes remerciements aux membres de jury pour l'honneur qu'ils m'ont fait en acceptant de juger ce travail.

Je n'omettre jamais d'exprimer toutes mes gratitudes à tous les membres du département Sciences Sociales de l'université de Bejaia, que ce soit enseignants ou cadres administratifs, qui de près ou de loin n'ont épargné aucun effort pour que notre formation et nos travaux se termine dans de bonnes conditions.

Je remercie Mourad pour son aide,

Je remercie enfin toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail.

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

À la mémoire de ma chère grand mère,

*À mes chers parents, qui m'ont donné un magnifique model de labeur
et de persévérance tout au long de mon cursus,
eux qui ont tout fait pour moi et à qui je dois tous mes succès,*

À ma chère soeur Djamila, et mon frère adoré Amine,

À toute ma famille de près et de loin,

À tous mes amis Souhila, Merieme, Nassima, Fazia,

À Mourad.

Nawel.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	i
Table des figures	v
Liste des abréviations	vi
Intrduction Générale	1
1 Cadre général de la recherche	3
1.1 Problématique	3
1.2 Les hypothèses	6
1.3 Les raisons de choix du thème	7
1.4 Les objectifs de la recherche	7
1.5 Définitions et opérationnalisation des concepts clés	7
1.5.1 Efficacité personnelle	7
1.5.2 Agressivité au volant	7
1.5.3 Accident de la route	8
1.5.4 Sécurité routière	8
2 Sentiment d'Efficacité Personnelle	9
2.1 Albert Bondura et la théorie sociocognitive	9
2.2 Définitions de sentiment d'efficacité personnelle	10
2.3 Les concepts liés à l'auto-efficacité	10
2.4 Sources de sentiment d'efficacité personnelle	12
2.4.1 L'expérience active de maîtrise	12
2.4.2 L'expérience vicariante	12
2.4.3 La persuasion verbale	12

2.4.4	Les états physiologiques et émotionnels	13
2.5	Les fonctions de l'efficacité personnelle	14
2.5.1	Processus cognitifs	14
2.5.2	Processus motivationnels	15
2.5.3	Processus émotionnels	15
2.5.4	Processus de sélection	15
2.6	Différencier l'efficacité personnelle de l'estime de soi	16
2.7	La causalité triadique réciproque	16
2.8	Les niveaux de sentiment d'efficacité personnelle	18
2.9	Les mesures de sentiment d'efficacité personnelle	21
2.10	La multidimensionalité des systèmes de croyance d'efficacité	21
2.11	Le développement de sentiment d'efficacité personnelle	22
2.12	Auto direction et agentivité individuelle	22
2.12.1	L'agentivité individuelle	22
2.12.2	L'autodirection	23
3	Comportements des conducteurs	26
3.1	conduite non-agressive	26
3.2	Les conducteurs respectueux	27
3.3	Les mécanismes d'adaptations	27
3.4	Les compétences de conduite	28
3.4.1	Les compétences motrices	28
3.4.2	Les compétences perceptives	28
3.4.3	compétences cognitives	29
3.5	Conduite agressive	29
3.6	Définition de l'agression	29
3.7	Définition de l'agressivité	30
3.8	L'agressivité au volant	30
3.9	Types de conduite	31
3.9.1	Conduite agressives	31
3.9.2	Conduite dangereuse	31
3.9.3	La rage de conduire	31
3.9.4	Prise de risque	32
3.10	Les théories du risque	32
3.10.1	Théorie de l'homéostasie du risque	32
3.10.2	La théorie du risque zéro	32
3.10.3	La théorie de tâche-capacité	33

3.10.4	L'adaptation comportementale	33
3.11	Le modèle explicatif de l'agressivité au volant	33
3.11.1	Variables individuelles	33
3.11.2	Variables propres la situation de conduite	35
3.11.3	Variables socioculturelles	36
3.11.4	Variables propres au comportement du conducteur	37
3.12	Les types d'agressivités	38
3.13	Typologie des conducteurs agressifs	39
4	Méthodologie de la recherche	41
4.1	Méthode utilisée	41
4.2	Les techniques utilisées	41
4.3	Les outils statistiques	43
4.4	L'échantillonnage	43
4.5	Le déroulement de l'enquête	43
4.6	Les difficultés rencontrées	44
5	Analyse, interprétation et discussion des résultats	45
5.1	Présentation et analyse des résultats descriptifs	45
5.2	Discussion et interprétation des hypothèses	51
	Conclusion Générale et Perspectives	58
	Bibliographie	62

TABLE DES FIGURES

2.1	Auto-efficacité de Bondura (1997).(Roland. N. 2017, p36).	14
2.2	Le modèle de causalité réciproque triadique de Bondura(1986). (Annie, J, 2014, p273)	17
2.3	Un sentiment d'efficacité fort "élevé" et un sentiment d'efficacité personnelle faible. (Sylvain, C. Alex, D, 2017, P 20).	20
2.4	Double dimension de l'auto direction.(Annie, J, 2014, p272)	24
3.1	Récapitulatif de modèle explicatif de l'agressivité au volant (Road rage).	38
3.2	Exemples d'agressivité affective et instrumentale dans le trafic. (Jean-C, M, et al, 2019, p10)	39
5.1	Répartition de l'échantillon selon l'age.	46
5.2	Répartition de l'échantillon selon le niveau d'instruction.	46
5.3	Description des résultats obtenus sur le questionnaire d'auto-efficacité de la conduite automobile.	47
5.4	Description des résultats obtenus sur le questionnaire de conduite agressive.	49
5.5	Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive.	51
5.6	Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle fort et la conduite agressive comportementale.	53
5.7	Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle faible et la conduite agressive verbale.	55
5.8	Echelle d'auto-efficacité de la conduite automobile.	60
5.9	Echelle de l'agressivité au volant.	61

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AVP	A ccident de la V oie P ublique
CNPSR	C ente N ational de P révention et de S écurité R outière
OMS	O rganisation M ondiale de la S anté
M	M oyenne
N	N ombre
r	C oefficient de corrélation de P earson
SD	S tandard D éviati o n
S	S ingnification

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Les accidents de la route sont aujourd'hui reconnus comme une des grandes causes de décès et d'handicap dans le monde. Prenant chaque jour la vie des milliers de personnes et on observe une augmentation et une aggravation de ce phénomène de plus en plus. L'accident de la route est une collision non désiré, non prévue et mal anticipée qui engendre les blessures non seulement physique mais également psychique.

Chaque année, 1,3 millions de personnes meurent dans des accidents de la route à travers le monde et entre 20 et 50 millions de personnes subissent des traumatismes non mortels. Les accidents de la circulation sont une cause importante de décès, toutes tranches d'âge confondues, et la principale cause de décès chez les personnes âgées de 15 à 29 ans. Les principales victimes sont des usagers vulnérables (piétons, passagers, cyclistes, motocyclistes et les différents utilisateurs de la route).(OMS, 2015).

L'Accident de la Voie Publique (AVP) est la résultante d'une série complexe de facteurs (humains, environnementales, météorologiques). Néanmoins, l'être humain est l'un des causes principales par sa façon de conduire et son comportement, notamment l'agressivité au volant.

Parlant d'agressivité au volant, nous pensons au comportement des conducteurs visant à causer un tort physique ou psychologique à un autre de manière directe ou indirecte, c'est-à-dire en s'en prenant à sa personne ou à une chose qui le représente. Les conducteurs n'arrivent pas toujours à partager l'espace routier de manière équitable et satisfaisante.

Dans la circulation automobile, les conducteurs réagissent, aujourd'hui, physiquement par exemple démontrer des gestes obscènes et l'utilisation abusive du klaxon ou verbalement par exemple la verbalisation de son mécontentement.

Dans ce cas, les conducteurs cherchent à surpasser les menaces sur la route en conduisant efficacement, certains d'entre eux ont une forte confiance concernant leurs capacités d'éviter ces menaces, tandis que d'autres ont un sentiment d'incapacité pour faire face aux difficultés et aux problèmes sur le trafic routier.

Le sentiment d'efficacité personnelle désigne la capacité d'un individu à atteindre un objectif bien déterminé qui donne un effort pour surpasser les difficultés rencontrées notamment dans la conduite automobile et qui joue un rôle crucial dans la régulation des actions et les comportements des individus.

Le sentiment d'efficacité personnelle aide à mieux gérer ces situations irritantes sur le trafic routier et qu'il est la valeur fondatrice face aux événements imprévus et dangereux dans la circulation routière.

C'est donc fort de ces considérations que nous nous proposons d'étudier la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant. L'objectif sera alors de vérifier les hypothèses de la recherche. Pour le recueil des données, nous avons optés pour deux échelles l'une sur l'auto-efficacité de la conduite automobile et l'autre sur l'agressivité au volant.

Pour parvenir à la réalisation de cet objectif, nous avons partagé le présent travail en deux parties : théorique et pratique.

La partie théorique est constituée de trois chapitres : Le premier chapitre permet de présenter le cadre général de la problématique. Le deuxième chapitre consacré à l'étude de sentiment d'efficacité personnelle. Le troisième chapitre comprend les comportements des conducteurs.

La partie pratique est constituée de deux chapitres : l'un montre la méthodologie de la recherche. Tandis que l'autre est réservé pour la présentation, l'analyse ainsi que la discussion et l'interprétations des résultats.

CHAPITRE 1

CADRE GÉNÉRAL DE LA RECHERCHE

1.1 Problématique

De nos jours, avec la modernisation et la mécanisation de tous les secteurs, nous assistons à une augmentation exponentielle, croissante du nombre d'accidents de la route.

Les décès, les traumatismes, les handicaps sont survenus d'un accident sur la route. Ce spectacle est lié à l'être humain, au moyen de transport et à l'environnement, mais la responsabilité est souvent liée aux conducteurs à cause de leurs comportements.

L'accident de la route est en effet un événement désastreux, malchanceux, qui frappe tous particulièrement l'individu et produit des problèmes et souffrances. Expliquer la morbidité liée aux accidents de la route représente un objectif fondamental de la santé publique. Un accident arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre le potentiel de l'organisme et les exigences de l'environnement, ce potentiel peut être insuffisant par rapport à l'environnement normal ou exceptionnel (accident de la circulation) ou une situation inhabituelle. (Sow, A, 2005, P26).

D'après le rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS 2015), un accident de route, entraînant un traumatisme mortel ou non, résulte d'une collision sur la voie publique avec au moins un véhicule en déplacement, les enfants, les piétons et les personnes âgées font partie des usagers de la route les plus vulnérable.(OMS, 2015).

Suivant les données de l'OMS publiées en juillet 2017, l'insécurité routière dans le monde est la principale cause de mortalité dans les pays à revenu faible intermédiaire; elle totalise entre 20 et 50 millions de blessés chaque année, représente la première cause de décès chez les

jeunes âgés de 15 à 29 ans, engendre la mort des usagers vulnérable : la moitié des personnes tuées sur la route sont des piétons, cyclistes et motocyclistes ; couté très chère à l'économie ; englobe près de 3% du PIB des pays ; constitue la septième cause de mortalité d'ici 2030. En 2009, les accidents de la route étaient classés au neuvième rang de décès.(OMS, 2017).

Additionne le nouveau rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (2018) que le nombre des morts sur les routes continue d'augmenter et atteint 1.35 million par an, et souligne que les accidents de la route sont désormais la principale cause de mortalité chez les enfants et les jeunes de 5 à 29 ans. La même référence montre que malgré une augmentation du nombre absolu des décès, les taux par rapport à la population mondiale se sont stabilisés ses dernières années, cela indique que les efforts existants sur la sécurité routière dans certains pays à revenu intermédiaire ou élevé ont atténué le problème(OMS, 2018). .

Le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière(CNPSR) a dressé le bilan des accidents de la route durant huit derniers mois de l'année 2018, les chiffres publiés montrent que plus de 2.273 personnes sont décédées, durant cette période de référence, au niveau national. Ajoute la même source, en 2018 l'Algérie a enregistré 15.943 accidents de la route ayant fait 2.273 morts et 22.775 blessés. Par rapport à la même période de l'année 2017, le nombre de morts a connu une baisse de 9.69% ainsi que celui de blessés -10.4% et celui des accidents -8.02%.(CNPSR, 2018). Ce phénomène prene le caractère d'un danger à combattre, vu la somme des souffrances qui en résulte.

La conduite automobile dangereuse comprend un vaste ensemble d'états psychologiques et de comportements téméraires manifestés par un conducteur et pouvant nuire à la sécurité des usagers de la route.(Isabelle, R, 2009, p34). Parmi les conduites dangereuses confondues à la conduite automobile dangereuse nous avons l'agressivité au volant.

L'attitude et le comportement des conducteurs sont corrélés à leur implication dans les accidents, a cet égard les expressions d'agressivité au volant sont devenues un phénomène répété qui tend à développer partout dans le monde. Aujourd'hui l'agressivité au volant est attachée non seulement aux facteurs inséparable de la circulation automobile notamment l'environnement de la conduite automobile et les manoeuvres, mais également a des facteurs liées aux comportements de conducteurs ainsi que les traits de sa personnalité. La psychologie sociale définit une agression comme étant un comportement destiné à blesser intentionnellement un autre individu, ce dernier étant motivé à en éviter les effets supposés aversifs.(Begue, L, 2015, p11).

L'agressivité au volant est également une manifestation de la conduite téméraire, cependant, elle constitue une réponse comportementale survenant souvent en réaction à une interaction hostile entre des usagers de la route. La définition de l'agressivité au volant se résume à tout comportement effectué par un conducteur sur la route dans l'intention de porter atteinte physiquement et/ou psychologiquement à un autre automobiliste et/ou à un piéton. (Isabelle, R., 2009, p35-38).

Ainsi L'agressivité au volant implique des interactions entre deux ou plusieurs personnes, elle réfère à des manoeuvres imprudentes, intimidantes, compétitives, ou impulsives à l'expérience émotionnelle des conducteurs impliqués et à l'expression de ces émotions.(François, B, et al 2005, p30).

Les réactions agressives au volant tendent à s'incarner dans les moeurs. Les gens tendent à l'accepter comme une nouvelle donnée de la réalité quotidienne et à s'y adapter. (Eugene, M, 2003, p4).

En revanche, certains conducteurs en dépit des congestions (Embouteillages, ralentissements, routes encombrées) et les situations irritantes, etc. ils ont une tendance à réagir d'une manière souple sur la route. Selon Laurence Weber (2004), Les conducteurs respectueux, sont des automobilistes prenant en compte les besoins des autres. L'environnement de conduite est transformé en un espace de calme et de sérénité. Ils présenteraient de faibles scores moyens pour la dimension d'agressivité au volant et les motifs d'agressions routières.(Laurence, W, 2014, p17).

Ces comportements sont les conséquences clés de l'efficacité, l'aptitude et les croyances de l'individu dans l'exécution de ces activités, plus la confiance qu'il peut avoir et le contrôle qui peut exercer sur eux même. Donc l'action humaine est liée au sentiment d'efficacité personnelle.

Le sentiment d'efficacité personnelle fait partie de fonctionnement psychologique humain. C'est à partir des années 80, qu'Albert Bandura s'intéresse au sentiment d'efficacité personnelle. Ce concept s'inscrit dans le cadre de la théorie sociocognitive (théorie issue du béhaviorisme et du cognitivisme). (Rondier, M, 2004). Suivant la même source le sentiment d'efficacité désigne les croyances des individus quant à leurs capacités à réaliser des performances particulières.

Le sentiment d'efficacité personnelle constitue selon Bandura le mécanisme le plus central et le plus général de la gestion de soi. Il détermine en bonne partie le niveau d'effort qu'une personne investira dans une activité, sa persévérance et sa résilience devant des situations

difficiles, Il influence également les pensées et les émotions de la personne engagée dans une démarche qui représente une certaine difficulté. (Daniel, L, 2008, p56).

Le sentiment d'efficacité personnelle influence les accomplissements et le bien être de plusieurs façons. En règle générale, un fort sentiment d'efficacité mène à se fixer de meilleurs buts, à faire plus d'effort, à préserver d'avantage et à mieux se remettre des échecs, un faible sentiment d'efficacité est souvent un élément important dans le stress.(Bondura, A, 2003, p 60).

Selon Bandura (2003), cité par Alglave Nathalie, la variable la plus puissante, dans l'ensemble des capacités autoréflexives qui régissent les actions, les affects et les motivations humaines est le sentiment d'efficacité personnelle ou auto-efficacité. (Nathalie, A, 2016, p167).

Dans ce contexte, le sentiment d'efficacité personnelle constitue un phénomène d'intérêt pour assurer une meilleure adaptation aux situations irritantes des conducteurs, en vue de favoriser une meilleure réaction comportementale, émotionnelle pour rendre l'environnement un lieu de calme et de confiance.

L'étude sur l'agressivité au volant, nous a amené à la recherche sur l'existence ou l'inexistence d'une relation entre et le sentiment d'efficacité personnelle l'agressivité au volant.

Ainsi, afin de cerner notre sujet de recherche, on va poser la question suivante : existe-t-il une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant ?

1.2 Les hypothèses

— Hypothèse générale

Il ya une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive.

— Hypothèses partielles

1. Les conducteurs ayant un sentiment d'efficacité personnelle fort ont des réactions comportementales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs.
2. Les conducteurs ayant un sentiment d'efficacité personnelle faible ont des réactions verbales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs.

1.3 Les raisons de choix du thème

L'accident de la route est un phénomène d'actualité, il est considéré de nos jours comme un sujet vulnérable pour l'individu et la société, car il engendre des séquelles non seulement physique mais également psychique. Tout ça est liés plus particulièrement aux comportements des conducteurs sur la route notamment leurs agressivités comportementales et verbales à l'égard des autres conducteurs en situation de conduite.

1.4 Les objectifs de la recherche

Les objectifs de la présente étude sont :

- Déterminer le sentiment d'efficacité personnelle des conducteurs à l'égard des situations qu'il rencontre sur la route.
- Explorer des indices comportementaux et verbaux de l'agressivité au volant pouvant être observés sur la route. Ces indices ont été déterminés comme étant des réactions agressives sur la route.
- Savoir si l'efficacité personnelle a une influence sur comportements des conducteurs.
- Déterminer la relation existante entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant.
 - Vérifier les hypothèses

1.5 Définitions et opérationnalisation des concepts clés

1.5.1 Efficacité personnelle

Bandura (1997, 2003) définit l'efficacité personnelle perçue comme un sentiment qui concerne la croyance de l'individu en sa capacité d'organiser et d'exécuter la ligne de conduite pour produire des résultats souhaités. (Deschênes, 2007, p11).

Dans notre recherche le sentiment d'efficacité personnelle est mesuré par la croyance du conducteur sur sa capacité ou non d'affronter des situations dangereuses sur la route.

1.5.2 Agressivité au volant

L'agressivité au volant est un phénomène complexe qui s'étend sur un continuum de manifestations très large, allant de la simple expression verbale d'une frustration à l'assaut physique dont la forte médiatisation est en partie responsable.(Isabelle, R, 2005, p1).

Pour notre recherche, elle est considérée comme étant tout comportement ou action physique ou verbale que le conducteur aurait faite au volant dans le but de nuire à un autre usager de

la route.

1.5.3 Accident de la route

Les accidents de la route se définissent comme des évènements malheureux ou dommageables survenant sur la route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public, un accident arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre le potentiel de l'organisme et les exigences de l'environnement normal ou exceptionnel (accident de la circulation) ou une situation inhabituelle.(Berthe, K, 2008, p7).

1.5.4 Sécurité routière

Selon OMS(2018) "La sécurité routière est une question qui ne reçoit pas partout l'attention qu'elle mérite et c'est l'une de nos plus grande possibilité de sauver des vies partout dans le monde ". Rajoute la même source " des politiques fermes et l'application strict de celle-ci, une conception adaptée des routes et de puissance campagne de sensibilisation du public peuvent sauver des milliers de vies au cours des prochaines décennies".(OMS, 2018).

CHAPITRE 2

SENTIMENT D'EFFICACITÉ PERSONNELLE

Préambule

L'être humain vient au monde sans aucune signification et faculté d'efficacité et qu'il va le créer, le construit et le fondé par le biais des expériences et les interactions avec son environnement. Le sentiment d'efficacité personnelle est responsable de plusieurs comportements et compétences nécessaires et les capacités d'exécution dans l'exercice de la conduite automobile. Le concept d'auto-efficacité est développé par la théorie sociocognitive d'Albert Bondura.

Ce chapitre sera consacré à la présentation de la théorie sociocognitive d'Albert Bondura, puis nous définirons le sentiment d'efficacité personnelle et les concepts qui sont lui liés, nous citerons les sources et les fonctions d'efficacité personnelle, après cela différencier l'efficacité personnelle de l'estime de soi, nous présenterons le modèle réciproque triadique, ainsi les niveaux, les mesures, puis les multi-dimensionnalité et développement de sentiment d'efficacité personnelle, enfin nous terminerons par auto direction et agentivité individuelle.

2.1 Albert Bondura et la théorie sociocognitive

Les travaux actuels du psychologue canadienne Albert Bondura (2003) s'inscrivent dans sa théorie sociocognitive. Celle-ci repose sur une causalité triadique réciproque pour expliquer le fonctionnement humain. Les facteurs personnels internes (événements cognitifs, émotionnels, et biologique), les comportements et l'environnement interagissent et s'influencent mutuellement. Ce modèle tient compte de ce que Bondura appelle l'"agentivité humaine ", c'est-à-dire " cette capacité humaine à influencer intentionnellement sur le cours de sa vie et de ses actions". "Dans cette vision, à la fois acteurs de leur devenir et reliés à leurs contexte sociaux et physique

d'existence, les gens sont les coproducteurs de leurs vie". Dans ce cadre, Bondura a développé le concept de sentiment d'efficacité personnelle.(Sandrine, G. Esther, H, 2014, P7).

La théorie sociocognitive postule une structure causale à multiples facette qui concerne à la fois le développement des compétences et la régulation de l'action.(Bandura, A, 2003, p57). C'est Albert Bondura qui a développé la théorie sociocognitive dans laquelle il a considéré les individus comme des agents actifs de leurs propre vie, autrement dit les individus sont à la fois les produits et les producteurs de la société.

2.2 Définitions de sentiment d'efficacité personnelle

Dans le domaine professionnel, l'individu a besoin de se sentir capable et compétent pour exécuter ses tâches personnelles.

Selon Bondura (2003) Le sentiment d'efficacité personnelle est la croyance de l'individu en sa capacité d'organiser et d'exécuter la ligne de conduite requise pour produire des résultats souhaités. (Bondura, A, 2003, p12).

En 1986, Bondura soutient que le sentiment d'auto-efficacité ne correspond pas aux ressources de l'individu, mais plutôt à un jugement sur la capacité qu'il a, à passer de ses connaissances à des comportements pour la réussite des tâches précises. (Marie, C, 2013, p6).

Ainsi, il est défini comme étant le jugement que porte une personne sur sa capacité d'organiser et d'utiliser les différentes activités inhérentes à la réalisation d'une tâche à exécuter. En d'autres mots, il s'agit des croyances des gens concernant leur compétence à accomplir une tâche avec succès. (Benoît, G. Marie, V, 2011, p4).

D'après ces définitions nous avons constaté que le sentiment d'efficacité personnelle désigne la capacité d'un individu à atteindre effectivement un objectif ou un but fixé et visible.

2.3 Les concepts liés à l'auto-efficacité

La théorie sociocognitive de Bondura a donné les différentes définitions aux concepts qui lui sont liés. Qui sont : le concept de soi, l'estime de soi, l'expectation d'efficacité, l'expectation de résultats, l'autodétermination ou autonomie et prise en charge enfin la créativité.

— Le concept de soi

L'auto-évaluation a souvent été analysée en terme de concept de soi. Le concept de soi est une vision composite de soi qui est censée d'être formée par l'expérience directe de l'individu et par les évaluations formulées par des personnes importantes pour lui.(Bandura, A, 2003, p23).

— L'estime de soi

L'estime de soi est le plus étudié en psychologie pour le définir " par estime de soi, nous faisons référence à l'évaluation que les individus font et utilisent pour maintenir une estime d'eux même : cela exprime une attitude d'approbation ou de désapprobation et indique l'ampleur avec laquelle les individus se considérant comme étant capable, signifiants, talentueux et valeureux ".(Gwenaelle, J, 2010, p52).

— L'expectation d'efficacité

L'expectation d'efficacité ou attente d'efficacité représente la conviction qu'un individu affiche pour accomplir une tâche avec succès. Ce concept est utilisé de façon indifférenciée avec les concepts de confiance en soi de compétence ou d'habileté perçue.(Tanimomo, L, 2007, P225).

— L'expectation de résultats

Si l'expectation d'efficacité personnelle rend compte de la conviction des individus à atteindre une certaine performance, l'expectation de résultat se réfère à une simple estimation des conséquences d'une action sans aucune assurance à pouvoir la réussir. Elle correspond à une estimation selon laquelle un comportement donné conduise à un certain résultat.(Tanimomo, L, 2007, P225).

— L'autodétermination, autonomie et prise en charge

Le concept d'autodétermination ou d'autonomie caractérise les personnes qui se sentent libres de choisir et d'exercer un contrôle sur le résultat de leurs actions. Elle correspond non seulement à la capacité de faire un choix, mais à un besoin de s'engager dans les activités sur la base d'un libre choix et non pas suite de contraintes externes. On peut déduire que l'autodétermination, dans la dynamique du fonctionnement, conduit à une prise en charge du sujet.(Tanimomo, L, 2007, P225).

— La créativité

Elle correspond à la capacité d'imaginer, de créer et d'inventer. C'est la capacité de mobiliser la cognition pour créer des modèles concrets ou abstraits. (Tanimomo, L, 2007, P225).

2.4 Sources de sentiment d'efficacité personnelle

Le sentiment d'efficacité personnelle est au fondement de quatre sources nettement séparés : d'abord l'expérience active de maîtrise, ensuite les expériences vicariantes, puis les persuasions verbales, enfin les états physiologiques et émotionnels. Sont éclairés par les écrits de Bandura (2003) et Nancy Gaudreau(2013)

2.4.1 L'expérience active de maîtrise

Les expériences actives de maîtrise constituent la source la plus influente d'information sur l'efficacité parce que ce sont elles qui démontrent le plus clairement que la personne peut rassembler ce qui est nécessaire pour réussir. (Bandura, A, 2003, p125).

De plus Les expériences de maîtrise ou de succès construisent une solide croyance d'efficacité personnelle. Elles sont reconnues comme étant la source la plus influente d'efficacité personnelle. Les expériences de maîtrise contribuent positivement au développement du sentiment d'efficacité personnelle seulement si la personne attribue sa réussite à ses aptitudes personnelles et non à des facteurs hors de son contrôle. (Gaudreau, N, 2013, P18).

2.4.2 L'expérience vicariante

Les personnes ne se basent pas seulement sur leurs expériences pour obtenir des informations sur leurs capacités. Des évaluations d'efficacité sont partiellement influencées par des expériences vicariantes médiatisées par des réalisations modelées par autrui. Ainsi, le modelage constitue un autre outil efficace facilitant le sentiment d'efficacité personnelle. (Bandura, A, 2003, p135).

L'apprentissage vicariant ou le modelage social est un apprentissage socio constructif par observation. Les individus construisent leurs croyances d'efficacité personnelle en se basant sur leurs propres expériences, mais aussi en observant celles des autres et en les comparant.(Gaudreau, N, 2013, P19).).

2.4.3 La persuasion verbale

La persuasion sociale permet elle aussi de renforcer les croyances des personnes qu'elles possèdent d'obtenir ce qu'elles souhaitent. La persuasion verbale seule peut n'avoir qu'un pouvoir limité d'accroître durablement l'efficacité perçue, mais elle peut soutenir le changement personnel si l'évaluation positive se situe à l'intérieur de limites réalistes. (Bandura, A, 2003, p156).

La troisième source d'efficacité personnelle est la persuasion sociale ou verbale. Des études effectuées dans le domaine ont permis de démontrer que les personnes que l'on persuade verbalement qu'ils possèdent les ressources nécessaires à la réalisation de certaines activités fournissent plus d'efforts et persévèrent davantage que ceux qui doutent de leurs capacités.(Gaudreau, N, 2013, P19).

2.4.4 Les états physiologiques et émotionnels

Les personnes se basent partiellement sur l'information somatique transmise par leur état physiologique et émotionnel. Les gens interprètent souvent leur activation physiologique dans les situations stressantes ou éprouvantes comme des signes de vulnérabilité au dysfonctionnement. (Bandura, A, 2003, p 163).

Au cours du processus d'autoévaluation de ses capacités, une personne se base en partie sur l'information transmise par son état physiologique et émotionnel. Par exemple, des tremblements, des palpitations cardiaques ou un sentiment de panique au cours d'une activité jugée stressante peuvent être interprétés comme des signes de vulnérabilité et d'incompétence chez l'individu (Gaudreau, N, 2013, P19).

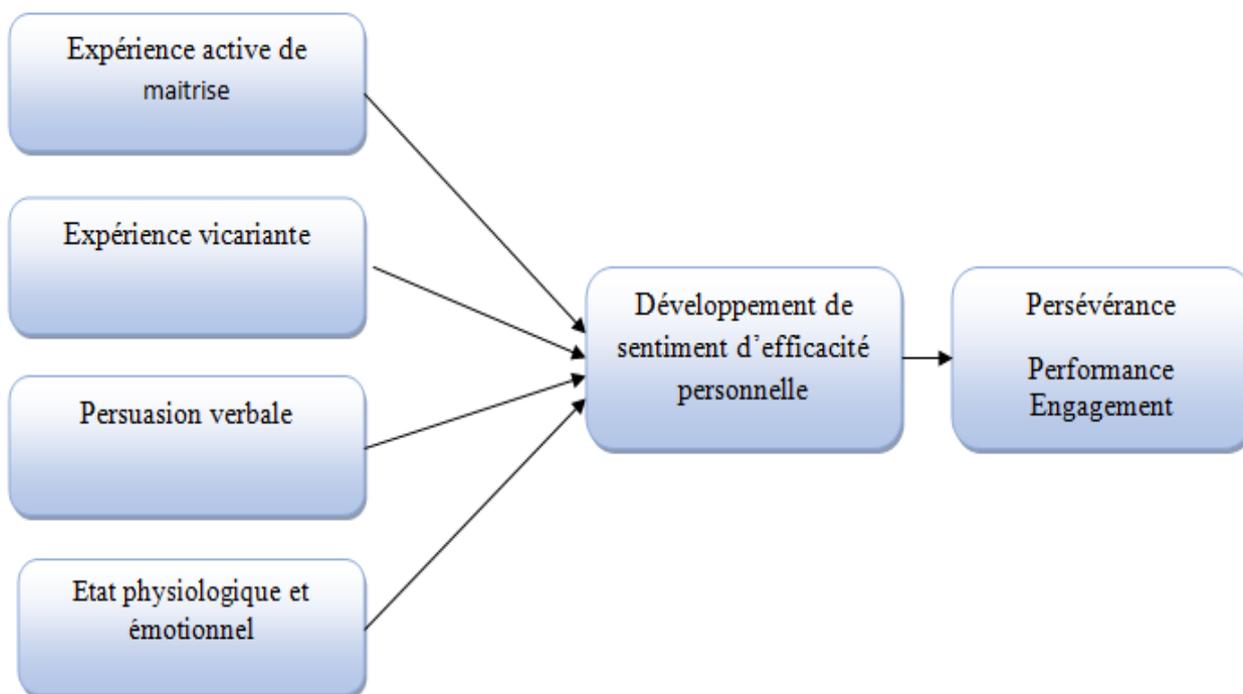


FIGURE 2.1 – Auto-efficacité de Bandura (1997). (Roland. N. 2017, p36).

2.5 Les fonctions de l'efficacité personnelle

Les fonctions d'efficacité personnelle sont consacrées à travers quatre processus soit processus cognitif, processus motivationnels, émotionnelles et encore processus de sélection, sont réalisées par Bandura (2003), sont citées ci-dessous par Andrée-Ann Deschênes (2007).

2.5.1 Processus cognitifs

Les modes de pensée susceptibles d'augmenter ou de diminuer les performances sont affectées par les croyances d'efficacité. Les constructions cognitives servent de guides pour l'action dans le développement des aptitudes. La pensée permet aux individus d'établir la probabilité des résultats et ainsi mettre en place les moyens qui exerceront un contrôle sur ces résultats. Ceux-ci affecteront ensuite leur existence. Ce qui permet de constater qu'une grande partie du fonctionnement humain est intentionnel. Plus l'efficacité personnelle perçue est forte, plus les buts sont élevés, plus l'engagement envers ses buts est solide. (Deschênes, A, 2007, p25-26).

Les croyances d'efficacité affectent les modes de pensée susceptible d'améliorer ou de miner la performance. Ces effets cognitifs prennent des formes variés. (Bandura, A, 2003, p181).

2.5.2 Processus motivationnels

La capacité d'auto motivation et d'action finalisée est enracinée dans l'activité cognitive, le futur projeté est impliqué dans le présent par l'intermédiaire de la prévision. Les états futurs imaginés sont transformés en motivateurs et régulateurs actuels du comportement. Bandura (1997,2003) affirme que l'essentiel de la motivation humaine est produit cognitivement. C'est partiellement sur la base des croyances d'efficacité que les gens choisissent de relever des défis, d'investir telle quantité d'efforts et sur combien de temps, de persévérer face à des obstacles. Les effets des croyances d'efficacité sur les processus motivationnels sont approfondis à travers trois théories, soit celle de l'attribution, de l'attente-valeur et celle buts (Deschênes, A, 2007, p27-28)..

Par la motivation cognitive les individus se motivent et guident leurs actions de manière anticipatoire par l'intermédiaire de prévisions. Ils élaborent des croyances sur ce qu'ils peuvent faire, anticipent la probabilité de résultats positifs ou négatifs de divers activités, et se fixent des buts et planifient des programmes d'action destinés à réaliser un futur désir et éviter un avenir désagréable. Les croyances d'efficacités jouent un rôle central dans la régulation cognitive de la motivation. (Bandura, A, 2003, p188).

2.5.3 Processus émotionnels

Le mécanisme d'efficacité personnelle joue également un rôle essentiel dans l'autorégulation des états émotionnels. On peut distinguer trois principaux moyens par lesquels les croyances d'efficacité affectent la nature et l'intensité des expériences émotionnelles : le contrôle personnel sur la pensée, sur l'action et sur l'émotion. (Bandura, A, 2003, p 209).

2.5.4 Processus de sélection

L'efficacité personnelle perçue peut abolir des états émotionnels inconfortables. L'autorégulation des processus de pensée joue donc un rôle significatif dans le maintien du bien être émotionnel (Deschênes, A, 2007, p29).

Activés par l'efficacité qui permettent aux gens de créer un environnement bénéfique et d'exercer du contrôle sur lui. Celles-ci peuvent donc jouer un rôle essentiel dans le façonnement du cours de la vie en influençant les types d'activité et d'environnement ou les gens choisissent

de s'investir aussi bien que les types d'environnement qu'ils produisent. Dans le développement personnel par les processus de choix, les destins sont façonnés par la sélection d'environnement connus pour développer certains potentialités et styles de vie. (Bandura, A, 2003, p242).

Bandura(1993) mentionne que les individus sont en partie le produit de leur environnement. Les croyances d'efficacité influencent le choix d'activités des individus ainsi que son environnement. Les choix jouent donc un rôle essentiel d'apprentissage au cours de leur vie. Dans le développement personnel par le processus de sélection, le destin est façonné par le choix d'environnement connu pour développer certaines potentialités et styles de vie. Ceux qui doutent d'eux-mêmes ne prennent pas de risque. Par contre, ceux qui croient en leur efficacité entreprennent des activités difficiles, et en plus, manifestent une endurance plus élevée jusqu'à l'atteinte du but. (Deschênes, A, 2007, p30).

2.6 Différencier l'efficacité personnelle de l'estime de soi

Les concepts d'estime de soi et d'efficacité personnelle perçue sont souvent utilisés de manière interchangeable comme s'ils représentaient le même phénomène alors qu'ils renvoient à des données totalement différentes .L'efficacité personnelle perçue concerne les évaluations par l'individu de ses aptitudes personnelles, tandis que l'estime de soi concerne les évaluations de sa valeur personnelle. Or, il n'y a pas de relation systématique entre ces deux groupes de données. (Bandura, A, 2003, p24).

La distinction entre le concept de soi et celui de l'efficacité est primordial, car chacun d'entre eux a ses caractéristique : le premier est renvoyer aux aptitudes des individus alors que le deuxième est renvoyer aux évaluations personnelles.

2.7 La causalité triadique réciproque

Pour Bandura (2003), parler de causalité triadique réciproque implique que les trois facteurs agissent selon des combinatoires variables à travers une causalité généralement bidirectionnelle et dans des proportions différentes selon les situations de vie. En effet, ce modèle de causalité triadique et réciproque n'implique ni que chacun des trois facteurs intervienne avec la même force dans une situation donnée ni que les trois facteurs soient concernés en même temps. La bidirectionnalité de l'influence signifie aussi que les personnes sont à la fois produits et productrices de leur environnement. (Nathalie, A, 2016, P165).

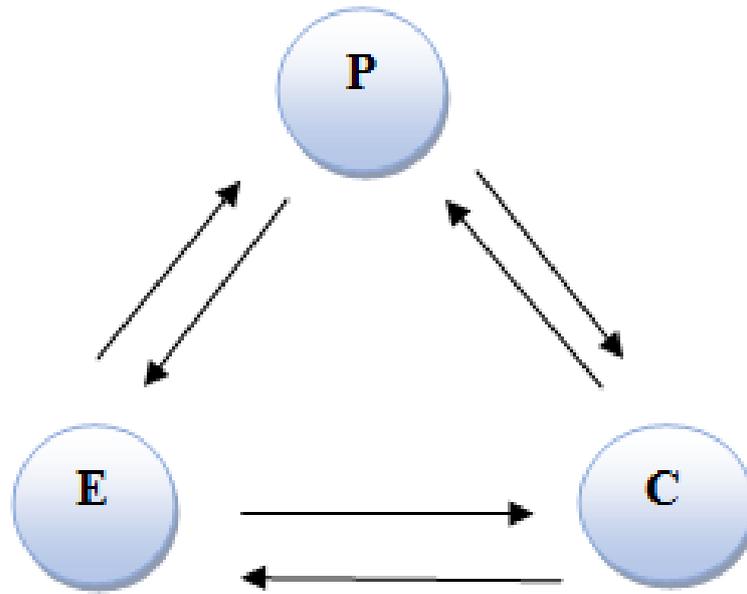


FIGURE 2.2 – Le modèle de causalité réciproque triadique de Bandura(1986). (Annie, J, 2014, p273)

Il existe une relation de causalité réciproque entre les trois composants personne, environnement et comportements, dont la fonction psychologique et sociale est examinée à travers cette interaction tripolaire.

— La relation personne-comportement

Les modalités d'interaction entre personne et comportement est l'objet de la psychologie cognitive. Il est question de chercher à savoir comment les conceptions et croyances personnelles, les perceptions de soi, les aspirations et les intentions façonnent et orientent les comportements. C'est dans cette relation que se localise à l'étude des auto-réactions et des auto-évaluations du sujet en formation quant aux expériences qu'il/elle vit ou a vécu dans un cadre éducatif. (Nathalie, A, 2016, p166).

— La relation environnement-personne

Les modalités d'interaction entre la personne et son environnement est l'objet de la psychologie sociale

le segment E \rightarrow P,

l'objet consiste à chercher à mieux comprendre l'action de l'environnement sur les conceptions personnelles, à travers les mécanismes de la persuasion, du modelage, de l'instruction et les effets des feedback environnementaux sur les processus affectifs et cognitifs (attitudes, motivation, mémorisation, émotion, etc.). (Nathalie, A, 2016, p166).

Le segment P \rightarrow E

c'est l'inverse. On souhaite illustrer les effets de la perception du sujet par l'environnement. (Nathalie, A, 2016, p166).

— La relation environnement-comportement

Les modalités d'interaction entre environnement et comportement est l'objet de la psychologie.

Le segment E \rightarrow C

Les modifications situationnelles ont une influence sur les comportements. Nous pouvons nous comporter de façon très différente en fonction de notre environnement. Il est possible de devenir agressif, altruiste ou conformiste. Ces différents comportements, nous permettent de nous protéger des effets parfois dévastateurs de notre environnement ou à l'inverse des effets positifs. (Afanso, C, 2012, p13).

Le segment C \rightarrow E

Ce dernier segment du schéma, nous permet de comprendre que nos conduites peuvent transformer notre environnement. Nous pouvons de façon consciente ou pas modifier notre environnement. (Afanso, C, 2012, p13).

Nous avons constaté qu'il existe des influences distinctes entre les facteurs personnels, comportementaux et environnementaux.

2.8 Les niveaux de sentiment d'efficacité personnelle

Le sentiment d'efficacité personnelle est constitué en deux niveaux : Un sentiment d'efficacité élevé et un sentiment d'efficacité personnelle faible.

— Un fort sentiment d'efficacité personnelle

Un sentiment résilient d'efficacité améliore de diverses manières le fonctionnement cognitif dans les domaines pertinents. Les personnes qui croient fortement en leurs possibilités abordent les tâches difficiles comme des défis à relever plutôt que comme des menaces à éviter. (Bondura, A, 2003, p66).

Bondura (2007), montre qu'un individu qui possède un niveau adéquat d'aptitude et un fort sentiment d'efficacité personnelle aura une meilleure performance lors d'une tâche. Ainsi, le sentiment d'efficacité personnelle aurait une influence sur les performances, peu importe les aptitudes réelles en présence. De plus un individu possédant toutes les aptitudes pour une tâche peut avoir une très faible performance s'il se trouve dans une situation où il ne croit pas pouvoir réussir. (Monfette, O, 2012, P24).

Les personnes qui ont un fort sentiment d'efficacité personnelle dans un domaine donné entameront des tâches difficiles en se donnant le défi de réussir, selon Bondura (2007), les personnes ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle performant mieux puisqu'elles restent impliquées dans la tâche plus longtemps, utilisent un raisonnement stratégique face aux difficultés et attribuent les échecs à un manque d'effort de leur part. (Monfette, O, 2012, p26).

Plus le niveau de sentiment d'efficacité est élevé chez une personne, plus les objectifs fixés par cette personne seront élevés et plus grand sera l'engagement qu'elle prendra pour réaliser cet objectif, maintenant ainsi ses efforts face aux obstacles et aux expériences aversifs. (Marie, P, 2017, p24).

— Un faible sentiment d'efficacité personnelle

Les individus qui doutent de leurs capacités dans des domaines particuliers d'activité évitent les tâches difficiles dans ces domaines. Donc ils ont du mal à se motiver et diminuent leurs efforts ou abandonnent rapidement devant les obstacles. Ils s'expriment des aspirations réduites et une faible implication vis-à-vis des objectifs qu'ils décident de poursuivre. Un faible sentiment d'efficacité est souvent un élément important au stress. (Bondura, A, 2003, p60-66).

Les aptitudes personnelles peuvent être facilement limitées voire annulées par des doutes sur soi, de telle sorte que des individus talentueux peuvent faire un piètre usage de leurs aptitudes dans des situations qui sapent leurs croyances en eux-mêmes. Ces personnes évitent les tâches difficiles dans les domaines où elles doutent de leurs capacités. Elles ont du mal à se motiver et diminuent leurs efforts ou abandonnent rapidement devant les obstacles. Elles ont

des aspirations réduites et s'impliquent faiblement vis-à-vis des objectifs qu'elles décident de poursuivre. Dans les situations éprouvantes, elles s'appesantissent sur leurs insuffisances, sur les difficultés de la tâche à accomplir et sur les conséquences problématiques de l'échec (Lecomte, J, 2004, p59-90).

Sentiment d'efficacité personnelle élevé	Attentes de résultats élevées	Favorise les aspirations, l'engagement productif dans des activités et un sentiment de réussite personnelle
	Attentes de résultats faibles	Revendication, reproche, militantisme ou changement de milieu
Sentiment d'efficacité personnelle faible	Attentes de résultats élevées	Auto dévalorisation, découragement
	Attentes de résultats faibles	Résignation, apathie

FIGURE 2.3 – Un sentiment d'efficacité fort "élevé" et un sentiment d'efficacité personnelle faible. (Sylvain, C. Alex, D, 2017, P 20).

Des attentes de résultats élevées envers un individu ayant un sentiment d'efficacité personnelle également élevée susciter chez lui un engagement productif dans des activités ainsi qu'un sentiment de réussite personnelle. A l'inverse, des attentes faibles envers un individu ayant un sentiment d'efficacité élevé va susciter chez lui des revendications, des reproches ou des désirs de changer de milieu. De l'autre côté, si l'environnement a des attentes élevées envers quelqu'un ayant un sentiment d'efficacité faible, cela va générer chez lui de l'auto-dévalorisation ainsi que du découragement. Lorsque les attentes de résultats sont faibles envers un individu ayant un sentiment d'efficacité personnelle faible, cela va mettre ce dernier dans une position de résignation ou d'apathie. (Sylvain, C. Alex, D, 2017, P 20).

Nous avons constaté qu'un sentiment d'efficacité personnelle élevé accroître les aptitudes, la disposition, le bien-être d'un individu a multiples facette, tandis qu'un sentiment d'efficacité personnelle faible diminue la motivation, les efforts en présence d'une barrière. Donc cela

engendre des réactions différentes chez les individus.

2.9 Les mesures de sentiment d'efficacité personnelle

Pour mesurer le sentiment d'efficacité personnelle nous avons deux façons présentes.

— La première

Consiste à présenter au participant un exemple d'activité (exercice, problème, etc.), à lui indiquer différents niveaux de performance possible et lui demander avec quel degré de certitude il pense pouvoir atteindre chacun de ces niveaux de performance. L'opération peut être renouvelée pour différents types d'activités au sein d'un même domaine. (Benoît, G. Marie, V, 2011, P5).

— La deuxième

Façon courante de mesurer le sentiment d'efficacité est de demander au participant dans quelle mesure il se sent capable d'apprendre dans une matière. (Benoît, G. Marie, V, 2011, P5).

2.10 La multidimensionalité des systèmes de croyance d'efficacité

Les croyances d'efficacité personnelle varient sur plusieurs dimensions.

— En fonction de la sphère d'activité

On évalue l'efficacité personnelle par des défis qui peuvent être gradués selon le niveau requis d'ingéniosité, d'effort, d'exactitude, de productivité, de menace, d'autorégulation, etc. en effet, les individus évaluent à quel niveau ils peuvent les faire régulièrement malgré les divers obstacles, tel que le fait d'être en retard pour le travail, d'être fatigué ou déprimé, d'avoir d'autres engagements ou des choses plus agréables à faire, ou encore la présence du mauvais temps. (Bondura, A, 2003, p72).

— En généralité

" Les croyances d'efficacité personnelle diffèrent en généralité. Les gens peuvent s'estimer efficaces dans une large gamme d'activités ou seulement dans certains domaines de fonctionnement. La généralité peut se varier sur divers dimensions, dont le degré de similitude des activités, le mode (comportementale, cognitif, émotionnel) d'expression des capacités, les caractéristiques de la situation ainsi que celle de la personne qui est la cible du comportement

". (Bondura, A, 2003, p72).

— **En force**

Les croyances d'efficacité faibles sont facilement réduites à néants par les expériences infirmatives alors que les individus qui ont une croyance tenace en leur capacité ne sont pas facilement accablés par l'adversité et préservent dans leurs efforts en dépit de nombreux obstacles et difficultés. (Bondura, A, 2003, p72).

2.11 Le développement de sentiment d'efficacité personnelle

On peut faciliter le développement de l'efficacité cognitive personnelle en fixant des objectifs. La meilleure façon de maintenir la motivation personnelle est de combiner un objectif à long terme, qui fixe l'orientation du projet, avec une série de sous-objectifs accessibles, destinés à guider et maintenir les efforts de la personne le long du parcours, tout en lui fournissant des récompenses immédiates. Ces objectifs proximaux sont aussi un moyen efficace de réduire le risque de découragement dû à un objectif élevé et d'accroître le sentiment d'efficacité personnelle. En effet, atteindre des sous objectifs fournit des indicateurs croissants de maîtrise qui permettent d'acquérir un sentiment progressif d'efficacité personnelle.(Lecomte, J, 2004, p65).

Avoir des objectifs fixés joue un rôle important dans l'engagement des individus, donc Plus il fixe des objectifs mieux il régule sa motivation et mieux développer son auto-efficacité, qui procure l'autosatisfaction.

2.12 Auto direction et agentivité individuelle

2.12.1 L'agentivité individuelle

Le sens de l'agentivité naît de l'expérience que l'on a lorsque nous nous sentons être l'auteur de nos propres actions et de leurs répercussions sur l'environnement. (Annie, J, 2014, p 271).

L'agentivité individuelle sollicite plus spécifiquement l'activité auto formatrice du sujet. Cette activité est à l'origine de l'essentiel du développement des compétences des adultes. (Alexandre, D, 2017, p 9).

Deux approches ont été élaborées pour détailler l'agentivité humaine.

— **La reconstruction cognitive**

L'agentivité est rétrospectivement inféré par l'agent qui produit une action à partir de la correspondance entre une pensée a priori, la volonté de faire une action particulière et l'action qui est observée (Alexandre, D, 2017, p 9).

— **La prédiction motrice**

Dans cette approche, le système de contrôle moteur permettant un ajustement des mouvements grâce aux retours sensoriels qui ont lieu lors de l'exécution de l'action utilise des copies efférentes des commandes motrices. (Alexandre, D, 2017, P10).

D'après cela l'agentivité caractérise les individus qui ont une puissance d'agir, une faculté active dans leurs ensembles et actions dans le but de réaliser une opération bien déterminé.

2.12.2 L'autodirection

L'auto direction renvoie à la capacité du sujet à prendre l'initiative, avec ou sans l'aide d'autrui, de déterminer ses besoins de formation, recenser les ressources humaines et matérielles nécessaires à sa formation, sélectionner et mettre en oeuvre les stratégies d'apprentissage adéquates et en évaluer les résultats. (Annie, J, 2014, p272).

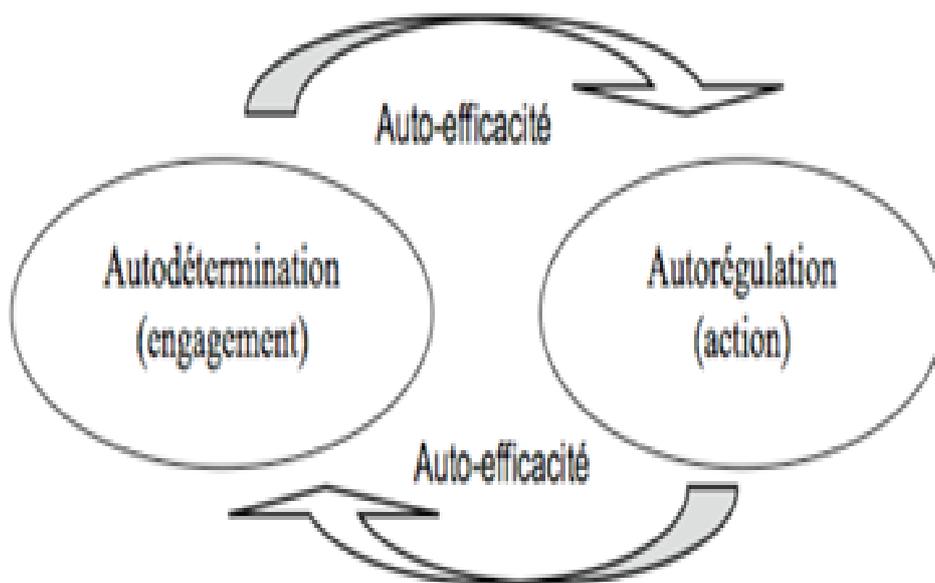


FIGURE 2.4 – Double dimension de l'auto direction.(Annie, J, 2014, p272)

— Autodétermination

Une personne peut être considérée comme autodéterminée lorsqu'elle trouve des conditions favorables lui permettant d'intérioriser les conditions de l'environnement. Cette intériorisation dépend de la satisfaction de trois besoins psychologiques innés : autonomie, compétence et attachement interpersonnel. L'échec de ce processus amène la personne à se sentir peu motivée, d'où une faible implication et un risque d'aliénation ou de psychopathologie. (Daniel, L, 2008, p17).

— Autorégulation

L'autorégulation est le pouvoir que possède la personne de contrôler son comportement. Elle se développe par un jeu d'influences réciproques entre les personnes et l'environnement, par lesquelles les personnes se fixent des objectifs et évaluent les résultats. (Daniel, L, 2008, p 55).

Donc l'auto direction est une aptitude d'un individu, qui prend des décisions personnels sans aucune influence des autres et les orienter dans certain sens pour réaliser ses actions.

Résumé

Pour résumer, nous avons estimé dans ce chapitre que le sentiment d'efficacité personnelle est un facteur clé à développer nos connaissances cognitives, comportementales dans les activités

quelconque, notamment dans les conduites automobiles. La théorie du sentiment d'efficacité personnelle montre que si l'individu croit pouvoir réussir, il aurait plus tendance à réaliser, exécuter et organiser certaines actions pour arriver à un but bien déterminé.

CHAPITRE 3

COMPORTEMENTS DES CONDUCTEURS

Préambule

Le conducteur est sans doute l'élément primordial dans le domaine de la conduite. Les accidents de la route, les circulations routières et les prises de risque sont les résultats de comportement de conducteur. Pour cela nous avons deux types de comportements des conducteurs : conduite non agressive et conduite agressive.

Dans ce chapitre nous présenterons les deux types de conduite, nous commencerons par la conduite non agressive suivie par définir les conducteurs respectueux, les mécanismes d'adaptation et les compétences de conduite. Par la suite, nous citerons la conduite agressive ainsi nous décrivons l'agressivité au volant puis les types de conduite et le modèle explicatif de l'agressivité au volant ainsi les théories de risques, enfin nous terminerons par les types d'agressivité et typologies des conducteurs agressifs.

3.1 conduite non-agressive

Malgré la route est un lieu de provocation et de menace via les conducteurs, mais certains conduisent d'une manière efficace Sur la route. La conduite non-agressive correspond aux capacités des conducteurs à réagir d'une manière flexible face à des situations dangereuses pour éviter les dangers, et rendre la route plus sûre et respectueuse.

3.2 Les conducteurs respectueux

Il s'agit d'automobilistes prenant en compte les besoins des autres. L'environnement de conduite est transformé en un espace de calme et de sérénité. Ils présenteraient de faibles scores moyens pour la dimension d'agressivité au volant et les motifs d'agressions routières. Ils n'auraient pas de prédisposition à la colère. Ils présenteraient la moyenne d'âge la plus élevée. (Laurence, W, 2014, p17).

3.3 Les mécanismes d'adaptations

Nous présentons dans ce qui suit, les cinq mécanismes essentielles qui contribuent à l'adaptation et l'autorégulation des conducteurs dans la conduite automobile.

— La compilation

est décrite comme l'automatisation par la pratique de segments entiers de l'activité.

— La compensation

Permet, malgré une moindre efficacité de certaines capacités cognitives de base requises par la tâche, de maintenir le niveau de performance global par la mise en jeu des compétences expertes plus développées (une perte dans une partie de la compétence est compensée par un gain dans une autre partie).

— La remédiation

Est définie comme une intervention délibérément conçue pour restaurer des potentialités disparues ou amoindries ou prévenir leur déclin ; elle s'adresse aux composantes cristallisées du fonctionnement cognitif (par apport de connaissances, de stratégies, de méthodes).

— La préservation

Elle consiste à maintenir efficace certains processus fondamentaux du fait de leur mise en jeu régulière pendant une période prolongée.

— L'accommodation

Correspond à des adaptations comportementales qui reposent sur une certaine forme de connaissances méta cognitives à la fois des déficits et des moyens disponibles pour maintenir l'activité à un niveau satisfaisant. (Gabaude, C, 2017, p16).

3.4 Les compétences de conduite

L'activité de conduite est considérée comme un ensemble de tâches simultanées mais ayant des exigences qui se rapportent à la capacité du conducteur à analyser et interpréter la situation de conduite. Aussi bien compétences motrices, perceptives et cognitives.

3.4.1 Les compétences motrices

Les capacités motrices ont d'avantage crucial pour une conduite sûre. Les compétences motrices renvoient ici à la capacité à manoeuvrer, contrôler et maîtriser le véhicule. Les compétences motrices sont censées être relativement acquises pendant la formation à la conduite. Elles servent de fondement au développement des compétences perceptives et cognitives qui ne sont pas totalement acquises à la sortie de la formation et se développent avec l'expérience.(Chloé, F, 2014, p 51).

3.4.2 Les compétences perceptives

Le maniement du véhicule proprement dit exige également des capacités perceptives : l'exploration visuelle afin de prendre connaissance et rendre compte les dangers présents. La mise en place de stratégies d'exploration visuelle et la capacité à détecter un danger sont des compétences perceptives essentielles à l'activité de conduite.(Chloé, F, 2014, p52).

— Stratégie d'exploration visuelle

Ce processus a également une place dans l'évitement non seulement les dangers et les risques mais également les situations dangereuses. La capacité du système de traitement de l'information étant limitée, il est impossible pour un conducteur de traiter simultanément l'intégralité des informations présentes dans l'environnement, Par conséquent il doit principalement surveiller les zones où un danger est le plus susceptible de se produire. Au fur et à mesure de sa pratique, Le conducteur va mettre en place de véritables stratégies d'exploration visuelle de la scène routière qui orientent son traitement perceptif et ses actions.(Chloé, F, 2014, p52).

— Détection du danger

Cette phase de détection d'un danger est primordiale pour maîtriser les positions ainsi que les moments dangereux. Un danger est défini comme "un évènement ou une situation susceptible d'entraîner des conséquences négatives ou des dommages à l'homme ou l'environnement" Par conséquent, l'augmentation du temps de détection et de réaction à un danger est un facteur de risque d'accidents.(Chloé, F, 2014, p53).

3.4.3 compétences cognitives

Plusieurs compétences cognitives sont considérées autant qu'aptitudes de conducteur aux choix des moyens pertinents pour mieux gérer les situations redoutées. En conduite automobile, de nombreuses compétences cognitives sont mobilisées comme la capacité du conducteur à sélectionner les informations pertinentes, à anticiper les évolutions possibles de la situation et à prendre des décisions en conséquence. A tout moment, le conducteur réalise une évaluation cognitive du niveau de risque de la situation sur la base des dangers perçus et de l'auto évaluation de ses compétences pour gérer la situation. (Chloé, F, 2014, p54).

Parmi ces compétences, nous citons la perception de risque.

— La perception du risque

Est définie comme le processus de détection, identification et réaction face à des situations potentiellement dangereuses. (Inger, E, et al, 2003, p25).

La perception du risque correspond à l'estimation cognitive du degré de risque pour la situation donnée et l'acceptation du risque est le seuil de risque que le conducteur est susceptible d'accepter. (Chloé, F, 2014, p54).

3.5 Conduite agressive

La conduite automobile constitue un environnement opportun aux provocations et aux manifestations d'agressivités. Toutefois, des comportements agressifs sont fréquemment observés sur la route. Les comportements agressifs constituent également un danger pour la sécurité routière.

3.6 Définition de l'agression

En psychologie le terme agression peut être défini comme étant "toute forme de comportement ayant un but d'infliger un dommage à un autre organisme vivant". (Farnazeh, P, 2002, p5).

En psychologie sociale, une agression peut ainsi se définir comme un comportement destiné à blesser intentionnellement un autre individu, ce dernier étant motivé à en éviter les effets supposés aversifs. (Begue, L, 2015, p11).

3.7 Définition de l'agressivité

C'est un concept qui désigne une tendance, un trait psychologique plus qu'un acte, c'est une tendance visant à nuire à autrui un objet, elle peut être une façon pour une personne de s'affirmer par une opposition hostile à autrui. (Ficher, G, 2003, p10).

3.8 L'agressivité au volant

Les comportements agressifs au volant sont couramment remarquables sur la route, qui rapporte un nombre plus élevés des risques routière. L'agressivité au volant est un phénomène complexe qui s'étend sur un continuum de manifestations très large, allant de la simple expression verbale d'une frustration à l'assaut physique dont la forte médiatisation est en partie responsable. (Isabelle, R, 2005, p1). Ainsi L'agressivité au volant implique des interactions entre deux ou plusieurs personnes, elle réfère à des manoeuvres imprudentes, intimidantes, compétitives, ou impulsives, à l'expérience émotionnelle des conducteurs impliqués et à l'expression de ces émotions. (François, B, et al, 2005, p30). Ce phénomène serait généré lors d'une interaction agressive entre deux ou plusieurs automobilistes. Il en découlerait une expérience émotionnelle négative chez les conducteurs impliqués, soit l'agacement, l'irritation ou la colère, affect négatif des automobilistes engendre des comportements routiers risqués et impulsifs, ayant pour objectif la compétitivité ou l'intimidation. (Isabelle, R, 2005, p3-4).. Les réactions agressives au volant tendent à s'incarner dans les moeurs. Les gens tendent à l'accepter comme une nouvelle donne de la réalité quotidienne et à s'y adapter. (Eugene, M, 2003, p4).

L'agressivité au volant est donc reconnue aujourd'hui comme un phénomène susciter des victimes et des dégâts pour la plupart irréparable. De plus il est représenté un facteur de risque très significatif en sécurité routière.

— Composantes spécifiques de l'agressivité au volant

Les manoeuvres de conduite agressive les plus fréquentes sont : suivre de près, louvoiements dans la circulation, vitesse compétitive, dépassements dangereux, dépassements par la droite, non-respect des règles de priorité et non-respect de l'obligation de signaler ses intentions.

L'expérience émotionnelle des conducteurs impliqués se définit par de l'irritation, de la frustration, de l'agressivité, de l'hostilité et dans certains cas par de l'impulsivité.

L'expression verbale et non verbale des émotions implique les insultes, les gestes obscènes, l'expression faciale, les contacts visuels, l'attitude corporelle, les appels de phares, l'usage immodéré du klaxon ainsi que certaines modifications générales du style de la conduite qui traduisent l'émotion ressentie. (François, B, et al, 2005, p30).

3.9 Types de conduite

De nombreux usagers de la route sont exposés à une certains types de conduites dit dangereuses, visant à nuire à autrui un dommage, et mettant intentionnellement d'autres personnes en danger pour atteindre un objectif personnel. Sont nombreux : conduite agressive, conduite dangereuse, la rage de conduire, prise du risque.

3.9.1 Conduite agressives

La conduite agressive englobe un ensemble de comportements qui vont des gestes extrêmes (p. ex. l'usage d'une arme à feu et les voies de fait malicieuses) à des manifestations moins graves (p. ex. des discussions au bord de la route, des confrontations et des gestes) (Ward, V et al, 2007, p5). La conduite agressive se définit comme "toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété" et l'interdit sur toutes voies publique ou privée, et sur n'importe quel autre terrain où la circulation routière est permise. (Langlois, J, 2011, p18).

On peut donc expliquer cette situation par les congestions ou embouteillages, la provocation, ou toutes formes de facteurs qui peuvent se manifester pendant la conduite.

3.9.2 Conduite dangereuse

Selon le Code Criminel cité par Langlois, J, la conduite dangereuse est une infraction contre la personne. Ainsi, "commet une infraction quiconque conduit un véhicule d'une façon dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état du lieu, l'utilisation qui en est faite ainsi que l'intensité de la circulation à ce moment ou raisonnablement prévisible dans ce lieu". (Langlois, J, 2011, p18).

Nous avons constaté que la conduite dangereuse est l'une des manoeuvres de conduite les plus complexes.

3.9.3 La rage de conduire

La plupart des automobilistes étudiés par Joint (1995) ont été impliqués dans des incidents dus à la rage de conduire, (road rage). 60 % des conducteurs interrogés admettent perdre leur sang-froid au volant. Les formes les plus courantes de rage sont les queues de poissons (62%), les appels de phares (59 %), les gestes obscènes (45 %), les obstructions délibérées d'autres véhicules (21 %) et les insultes verbales (16 %). Seulement 1 % des conducteurs interrogés ont été victimes de violences physiques de la part d'autres automobilistes. 54 % des femmes reconnaissent avoir un comportement de conduite agressif contre 64 % des hommes. Les incidents

imputables à la rage de conduire entre automobilistes et cyclistes sont connus depuis longtemps. La généralisation de ces phénomènes aux relations entre automobilistes est plus récente. La théorie de l'homéostasie de risque permet, selon Reinhard-Rutland (1996) d'apporter des explications à ces comportements : l'amélioration de la sécurité des voitures encouragerait la prise de risque. (Claire, C, 1997, p29).

Dans cette idée nous avons constaté que les conducteurs agressifs attaquent plus fréquemment d'autres usagers de la route.

3.9.4 Prise de risque

L'étude de la prise de risque représente une tradition de recherche maintenant bien établie. La prise de risque définit simplement un comportement observable qui augmente la probabilité d'un accident de la route.(François, B, et al, 2005, p10). La prise de risque peut être caractérisée comme l'engagement volontaire dans un comportement présentant des risques de pertes comme un accident, ainsi que des bénéfices telle que l'excitation. (Jean-C, M, et al, 2019, p11).

Donc, nous avons estimé que, la prise de risque peut également être un phénomène plus complexe sur la route.

3.10 Les théories du risque

Ces théories ont été réunies en quatre modèles théoriques, les plus importants en sécurité routière, sont ceux de la théorie de l'homéostasie du risque, la théorie du risque zéro, la théorie de tâche-capacité, l'adaptation comportementale

3.10.1 Théorie de l'homéostasie du risque

La logique de cette théorie est que les usagers de la route adaptent leur comportement à leur niveau de perception et d'acceptation personnelle du risque.(Jean-C, M, et al, 2019, p26). La théorie de l'homéostasie du risque suggère ainsi que, lors de l'introduction de nouvelles mesures de sécurité, le taux d'accidents restera constant.(Arnaud, M, 2012, p25).

Nous avons constaté donc que cette théorie de l'homéostasie de risque se concentre sur l'élimination des déclencheurs ou des comportements agressifs dans le trafic.

3.10.2 La théorie du risque zéro

Les conducteurs peuvent ressentir de la peur dans certaines situations dangereuses, et modifient par la suite leur comportement. Un conducteur ayant déjà fait l'expérience d'une situation

dangereuse cherchera donc par la suite à éviter ce genre de situation, ainsi son niveau de risque subjectif sera nul. (Arnaud, M, 2012, p25).

Nous avons estimé que la théorie de risque zéro consiste un bon indicateur que le conducteurs estime d'effectuer dans le trafic.

3.10.3 La théorie de tâche-capacité

La conduite est en réalité l'interface entre la demande d'un environnement et la capacité de l'individu qui évolue dans cet environnement. Le conducteur arrive ainsi à maintenir une conduite sûre si sa capacité est supérieure à la demande de la tâche. Pour cela, il peut influencer à la fois sur la demande de la tâche (via sa vitesse, sa position sur la route, la communication avec les autres véhicules, etc.) et sur sa capacité (par le niveau de concentration par exemple). (Arnaud, M, 2012, p25-26).

Dans cette théorie nous avons pu comprendre que la conduite est fondée sur l'environnement ainsi sur les compétences de conducteur pour éviter les dangers sur la route.

3.10.4 L'adaptation comportementale

Ce terme définit d'une façon plus générale les comportements induits chez les conducteurs, lors d'une modification dans le système route-véhicule-conducteur, non prévus par les initiateurs de cette modification. (Arnaud, M, 2012, p27).

En résumer ces quatre modèles tourne au tour de la perception de risque, la prise du risque l'acceptation du risque et enfin le contrôle du risque.

3.11 Le modèle explicatif de l'agressivité au volant

3.11.1 Variables individuelles

Plusieurs variables propres aux individus ont été identifiées comme étant reliées à l'agressivité au volant. L'âge, le sexe, la personnalité, le stress, ainsi la recherche de sensation constituent des déterminants individuels importants de l'agressivité au volant.

— L'âge

L'âge semble être le meilleur facteur prédictif de la plupart des violations, à l'exception de la consommation d'alcool et des manifestations d'hostilité, qui sont des comportements essentiellement masculins. (Claire, C, 1997, P33). Jusqu'à présent, il est bien établi que l'âge influence la conduite. Les jeunes automobilistes tendent à prendre davantage de risques volontaires au volant, Pour ce qui est de l'agressivité au volant, la tendance est similaire, Les jeunes adultes âgés

de 18 à 29, rapportent un nombre plus élevé de participations au sein d'interactions agressives sur la route. (Isabelle, R, 2005, p9).

Ceci montre que les facteurs liés à l'âge sont des déterminants important du risque et d'agressivité au volant.

— Le sexe

Dans la majorité des études, les hommes tendent à démontrer un niveau d'agressivité au volant plus élevé que les femmes, Les hommes révèlent ressentir davantage de colère lors d'une présence policière et par la conduite trop lente d'automobilistes. Pour leur part, les femmes vivent de la frustration en réaction aux manœuvres illégales de certains conducteurs et par la congestion routière. (Isabelle, R, 2005, p7- 8). Il y a peu de différences entre les sexes en matière de comportements répréhensibles, toutefois, les femmes commettent essentiellement des erreurs de perception et de jugement, alors que les hommes commettent davantage de violations délibérées (vitesse, conduite en état d'ébriété, prise de risque). Les hommes conduisent significativement plus vite que les femmes, ils utilisent davantage l'accélérateur et la pédale de frein. (Claire, C, 1997, p34).

Quand on tient compte du sexe du conducteur, on se rend compte que les hommes et les femmes ont des comportements souvent également dangereux.

— Personnalité

La personnalité est un élément important dans le style de conduite d'un individu. Six dimensions essentielles de la personnalité semblent significativement liées au comportement de conduite et/ou au risque d'accident : la recherche de sensations, l'impulsivité, l'hostilité et l'agressivité, l'instabilité émotionnelle, la dépression et le locus de contrôle .(Claire, C, 1997, p34). Les personnes qui ont une personnalité antisociales agissent souvent de manière agressive et irresponsable, les traits les plus caractéristiques de la personnalité antisociale, liés à l'implication dans des accidents, sont la déviance sociale, l'hostilité, l'impulsivité, l'émotivité et l'agressivité. Ces comportements agressifs étant définis comme des comportements intentionnels alimentés par de la colère ou de la frustration et mettant en danger les autres usagers de la route, que ce soit psychologiquement et /ou physiquement Le tempérament pourrait donc jouer un rôle fondamental dans la conduite automobile.(Meite, A, 2009, p24).

En résumer, La personnalité à un impact significatif sur le type de conducteur et liée à l'implication dans des accidents et à la conduite dangereuse.

— Le stress

Le stress est dans la conduite est classé dans la catégorie des risques routières, il engendrer une situation de déséquilibre chez les conducteurs. Le stress au volant lors de trajet domicile

travail, les gens passent une partie importante de leur journée dans leurs voitures ou dans le transport en commun. Ce temps risque d'engendrer un stress pouvant être particulièrement nuisible, car il est associé à la fatigue qui représente l'une des principales causes des accidents routiers. Dans le même cadre, le stress des transports en commun est causé par la durée et le coût de déplacement. (Yahyaoui, H, 2016, p1-2). Le stress dans la circulation des véhicules, est d'autant plus préoccupant que notre corps continue de réagir biologiquement de la même manière qu'à l'âge de la cueillette et de la chasse quoique les conditions de vie aient changé de même que les facteurs stressants les stimulations stressantes sont si nombreux et si rapprochées que le stress est devenu quasi permanent. Les réactions provoquées par ces différentes demandes auxquelles nous ne pouvons pas toujours faire face ne sont pas converties en actions utiles. Elles épuisent notre organisme. (Eugene, M, 2003, p3-4).

L'agressivité du conducteur augmente donc d'une manière et d'une autre avec l'augmentation du stress.

— Les attitudes

On appelle attitude une relation entre une personnalité et un certain type de situation, lorsque cette relation acquiert un niveau suffisant de stabilité et de généralisation sont donc des manières d'être durables. Elles constituent les lignes de force des comportements et leur étude sera particulièrement éclairante pour l'interprétation des comportements observés chez les conducteurs. (Giscard, P, 1966, p7).

— La recherche de sensation

La recherche de sensations représente sans équivoque le facteur qui a été le plus souvent mis en rapport avec les comportements à risque au volant. (François, B, 2005, p 25). Elle est également liée à la conduite risquée, aux accidents et à l'agressivité au volant, la recherche de sensation forte est définie comme le désir de s'engager dans des expériences variées nouvelles, complexes, intenses et existants. (Langlois, J, 2011, p18).

3.11.2 Variables propres la situation de conduite

Plusieurs situations propres la conduite liée à l'agressivité au volant. Comprennent la congestion routière, le type de route, le type de véhicule ainsi l'heur et la journée.

— Les congestions routières

Les congestions regroupe les embouteillages, les encombrements, les ralentissements sur la route, l'embouteillage, désigne un embarras, un encombrement de la circulation qui se traduit par des ralentissements, voir l'arrêt complet de celle-ci. (Nicolas, R. Ivan, S, 2015, p6).

— **La route**

Dans certains cas, la route peut être aussi la cause principale de très graves agressions La lisibilité de la route : c'est l'identification immédiate des informations que l'environnement fournit à l'usager pour anticiper les situations prévisibles. (Sadmi, K. Oukrid, A, 2017 p 25).

— **Le véhicule**

Le véhicule est le plus souvent impliqué dans la violence routière, l'utilisation de véhicule plus ancienne expose au risque et au comportement violent. Il est devenu un lieu commun de dire que l'erreur humaine est la cause principale des accidents de la route, mais il faut également avoir à l'esprit que la quasi-totalité des blessures sont dues à des contacts avec les éléments des véhicules impliqués dans les accidents : leur gravité dépend des caractéristiques des véhicule et des équipements de sécurité. De même la propension à éviter un accident ou à diminuer la violence est influencée par les caractéristiques de tenue de route et de freinage du véhicule considéré. (Pascale, G, 2002, P49).

— **Le jour et la nuit**

D'après les statistiques officielles du Ministère des Travaux publics et des Transports (1961), on peut estimer que le nombre des accidents de jour est deux fois et demie plus élevé que celui des accidents de nuit : le trafic de nuit étant très inférieur à la moitié de celui de jour, il s'ensuit que la probabilité objective d'accident est nettement plus forte la nuit.(Giscard, P, 1966, p19).

3.11.3 Variables socioculturelles

— **Pression temporelle**

La pression temporelle au volant est en effet susceptible de contribuer à l'insécurité routière. La personnalité type A est caractérisée par une extrême urgence temporelle à savoir une sensibilité à la pression temporelle et à ses conséquences, une impatience, une agitation, un sens accru de la compétitivité et de fréquentes démonstrations d'agressivité et d'hostilité. (Stéphanie, C, 2011, p12-85).

— **Influence des passagers sur les comportements**

L'influence des passagers est très importante : en ce qui concerne les comportements déviants liés à la vitesse, les conducteurs seuls ont tendance à ne pas respecter les distances de sécurité, Les conducteurs sont donc amenés à modifier leur comportement en fonction de leur perception des normes. (Claire, C, 1997, p36).

3.11.4 Variables propres au comportement du conducteur

— La vitesse

La vitesse a un impact particulièrement important en ce qui concerne les comportements des conducteurs sur la route. La vitesse aggrave le risque de décès ou de traumatisme grave pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des piétons, des passagers, des jeunes ou des vieux. Le dépassement ou l'excès de vitesse constituent un risque majeur d'accident de la route. Plus la vitesse est élevée, moins le conducteur a de temps pour éviter l'accident. En outre, en cas d'accident, la vitesse accentue la probabilité de suites graves. Les usagers de la route vulnérables sont particulièrement exposés au risque de traumatismes infligés par un véhicule roulant à grande vitesse. La motion rapide accroît le risque d'accident et requiert davantage l'attention du conducteur. La demande devient plus importante et par conséquent plus stressante, d'un côté. De l'autre côté, la vitesse qui est aussi reliée à la prise de risque, à la conduite dangereuse et aux violations des règles. (Eugene, M, 2003, p18-19).

Donc nous avons constaté qu'il ya un lien entre la vitesse et l'agressivité du conducteur.

— Le non-respect de code de la route

Le non-respect des règles du code de la route est le plus considérable cause des comportements agressifs et bien évidemment les accidents de la route et la prise de risque. Elle regroupe certaines fautes ou imprudences, commises par le conducteur :

- Refus de priorité
- Stationnement dangereux
- Éclairage défectueux
- Fautes personnelles de conduite

En Algérie, la majorité des conducteurs estime que le code de la route limite leur liberté individuelle. Les statistiques sont efférentes ahurissantes. Une étude du département de sociologie et des sciences humains de l'université de Bouzaréah révèle que 70 % des algériens ne respectent pas spontanément le nouveau code de la route, après évaluation d'un certain nombre d'interviewés dans le cadre de cette enquête, que 68% des algériens ne tiennent pas sérieusement compte de la signalisation routière, voire la transgressent violemment en l'absence d'un agent de l'ordre. Puisque la même étude ajoute que 72% des automobilistes algériens questionnés n'hésitent pas à commettre sciemment une infraction au code de la route lorsque l'occasion le permet. (Lewhe, M. Zammour, O, 2009, p29).

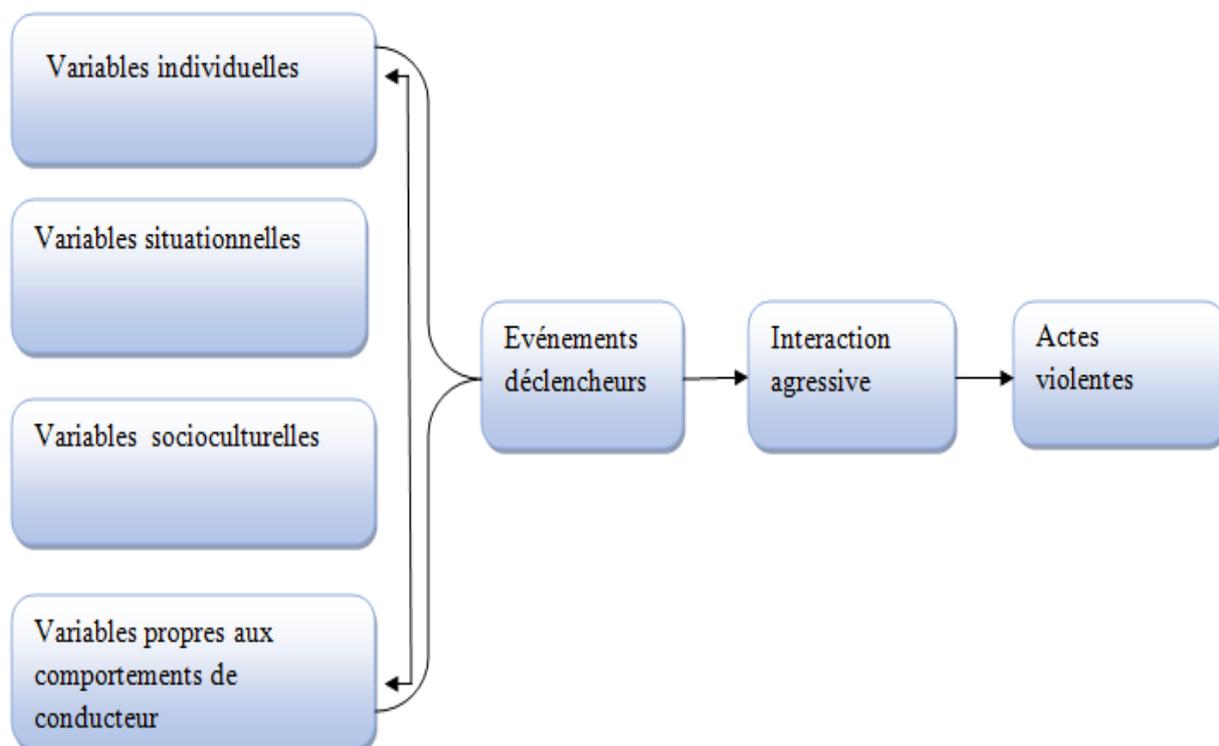


FIGURE 3.1 – Récapitulatif de modèle explicatif de l'agressivité au volant (Road rage).

3.12 Les types d'agressivités

— Agressivité affective

L'agression affective est caractérisée par l'hostilité et l'intention de nuire aux autres usagers de la route dans ce contexte. Le préjudice peut être physiologique ou psychologique. (Jean-C, M, et al, 2019, p10).

— Agressivité instrumentale

L'agression instrumentale est un comportement qui ne vise pas à causer un préjudice en premier lieu, mais où le préjudice est un résultat assumé. La motivation principale ici est un objectif personnel et le comportement agressif est un instrument pour l'atteindre, aux dépens des autres. (Jean-C, M, et al, 2019, p10).

Ses deux types sont différents, le premier est marqué par des actes de forces envers d'autres usagers, les infractions peuvent être comportementales ou psychologiques. Tandis que le deuxième n'est pas destiné à causer des préjudices mais qu'il se termine par des dommages

et des dégâts.

Agressivité affective	Agressivité instrumentale
Agressivité verbale	Vitesse excessive
Gestes désobligeants	Changement de voie brusque
Menaces	Couper les autres usagers de la route
Violence physique	Dépassement par la droite
Violence armée	Brûler un feu rouge ou un stop
Talonnage (i.e. non-respect des distances de sécurité)	Dépasser dans une file d'attente
Pourchasser un autre usager de la route	

FIGURE 3.2 – Exemples d'agressivité affective et instrumentale dans le trafic. (Jean-C, M, et al, 2019, p10)

3.13 Typologie des conducteurs agressifs

Les différents groupes de conducteurs se répartissent de façon plus ou moins déférente, cependant chacun présenterait les caractéristiques particulières.

— Les conducteurs agressifs-dominants

Agression et transgression constituent des éléments fondamentaux du fonctionnement de cette classe et apparaîtraient comme des moyens de maîtriser l'autre ou la situation. Ces conducteurs auraient une propension élevée à présenter un trouble de la colère. Ils présenteraient une propension élevée à l'agressivité au volant. (Laurence, W, 2014, p17).

— **Conducteurs agressifs-justiciers**

Est caractérisée par des agressions commises dans le but de protéger les autres. Il s'agit d'une agressivité plutôt réactive face aux mauvais comportements des autres. Ces conducteurs présenteraient plutôt une colère intérieure, une rumination qui déboucherait sur des actes agressifs ou transgressifs visant à punir les mauvais conducteurs. (Laurence, W, 2014, p17).

— **Conducteurs agressifs situationnels**

Ces conducteurs seraient de véritables agressifs routiers. Ils n'auraient pas de trouble de la colère mais la colère s'exprimerait au volant lorsque leur progression est gênée, en présence de forces de l'ordre ou face à des gestes hostiles des autres usagers. (Laurence, W, 2014, p17).

Dans cette classification nous avons pu comprendre que ces types de conducteurs présentent une tendance agressive au volant.

Résumé

Pour résumer, nous avons constaté dans ce chapitre que la conduite non-agressive est la résultante des capacités motrices et cognitives de conducteurs. Et que l'agressivité au volant est la conséquence de plusieurs variables, individuelles, situations de conduite, les influences socioculturelles ainsi les comportements propres aux conducteurs.

CHAPITRE 4

MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

Préambule

Dans la recherche scientifique en science humaine et sociale, particulièrement en psychologie, le chercheur doit se baser sur une partie très primordiale qui est la méthodologie de la recherche, cette dernière assure la nature et une bonne planification d'une recherche scientifique.

Nous abordons ce chapitre par l'échantillon accidentel. Par la suite nous décrirons la méthode utilisée et le déroulement l'enquête, ainsi les techniques que nous avons utilisées. Enfin nous exposerons les outils statistiques utilisés et les difficultés rencontrées au cours de la recherche.

4.1 Méthode utilisée

Dans notre recherche nous avons basés sur la méthode corrélationnelle qui permet de déterminer et de vérifier la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant. La méthode corrélationnelle permet de déterminer la dépendance entre deux variables et la relation positive ou négative entre ces deux variables. Lorsqu'il s'agit d'une corrélation positive la variable X augmente en même moment que la variable Y. Tandis que, quant à la relation négative, la variable X augmente et la variable Y diminue.

4.2 Les techniques utilisées

Notre étude s'est basée sur deux questionnaires le premier sur l'auto-efficacité de la conduite automobile, et le deuxième sur l'agressivité au volant. Dont le premier comprend 10 items et le deuxième comprend 12 items. Les participants ont remplis les questionnaires sur

leurs auto-efficacité de la conduite automobile et leurs comportements en conduisant.

— Échelle d'auto-efficacité de la conduite automobile

L'échelle d'auto-efficacité consiste en un questionnaire créé par Schwarzer (1993), la version originale de cette échelle a été écrite en langue allemande comprenait 20 items, elle a plus tard été réduite à 10 items. Dans notre recherche nous avons contextualisé les items de cette échelle au domaine de la conduite automobile. Les participants ont répondu aux items selon la tendance adaptative en faveur de l'auto-efficacité selon une échelle à trois points ou 1 correspond à l'incapacité des conducteurs face aux événements dangereux, inattendus lors de la conduite et 2 correspond à une certaine capacité dans certaines situations lors de la conduite, enfin 3 correspond à l'efficacité de conducteur à plusieurs reprises lors de la conduite.

Pour chaque item le participant ont répondu à l'une de ces trois propositions suivantes

1. Pas du tout
2. Rarement
3. Souvent

La fiabilité de l'échelle

Alpha = 0.68

— Échelle d'agressivité au volant

L'échelle d'agressivité au volant a pour but de mesurer les comportements et les réactions des conducteurs sur le trafic routier à l'égard des autres conducteurs. Pour réaliser cette échelle, nous avons basées sur deux dimensions pour décrire leurs comportements. La première dimension comprend des réactions comportementales à l'égard des autres conducteurs (agressivité physique). Elle comprend les items suivants (1, 2, 3, 4, 5, 6). La deuxième dimension comprend des réactions verbales des conducteurs à l'égard des autres conducteurs (agressivité verbale). Elle comprend les items suivants (7, 8, 9, 10, 11, 12). Les participants ont répondu aux items selon leurs tendances réactionnelles lors de la conduite, selon une échelle à trois points ou 1 correspond à l'inexistence de l'agressivité soit comportementale ou verbale à l'égard des autres conducteurs et 2 correspond à un petite nombre de fois, enfin 3 correspond à la présence totale de l'agressivité des conducteurs physiques ou verbales sur le trafic routier.

Pour chaque item le participant ont répondu à l'une de ces trois propositions suivantes

1. Pas du tout
2. Rarement
3. Souvent

La fiabilité de l'échelle

Alpha = 0.79

4.3 Les outils statistiques

— La moyenne

C'est l'ensemble de nombre et le quotient de la somme de ces nombres N d'éléments de l'ensemble considéré.

— L'écart type

C'est la grandeur qui mesure la dispersion autour de sa valeur moyenne de la distribution statistique, associée à une variable aléatoire

— Le coefficient de corrélation de Pearson "r"

Notre question de recherche supposait le lien entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant. Pour cela des corrélations de Pearson ont donc été choisies. La corrélation de Pearson permet donc d'explorer le lien positif ou négatif entre la variable dépendante et variable indépendante.

4.4 L'échantillonnage

Au total, 134 individus ont participé à cette recherche, ils s'agissent des conducteurs de transport universitaire, et transport public, le transport scolaire et les chauffeurs de port de Bejaia. Les participants ayant répondu à notre questionnaire sont de différentes tranches d'âges (conducteurs jeunes et conducteurs âgés), au niveau de la scolarité, 08 participants sans niveau, 19 avaient le niveau primaire, 62 avaient le niveau moyen, 36 avaient le niveau secondaire et 9 sont universitaires.

4.5 Le déroulement de l'enquête

Après avoir déterminé notre objectif de recherche, nous avons effectué la passation de deux échelles l'une sur l'auto-efficacité de la conduite automobile et l'autre sur l'agressivité au volant avec les différents chauffeurs. Au cours de l'enquête nous avons expliqué la raison de notre recherche et la consigne pour qu'ils soient à l'aise pour remplir les questionnaires et nous avons signalé que la distribution de ces questionnaires est uniquement pour une recherche scientifique. Notre enquête a duré 1 mois. Nous avons récupéré 145 questionnaires, dont 134

sont complet et 11 sont incomplet et le reste de nos questionnaires sont perdu.

4.6 Les difficultés rencontrées

- L'insuffisance des ouvrages notamment les ouvrages concernant les comportements des conducteurs.
- La difficulté dans la distribution des questionnaires pour les conducteurs dans plusieurs endroits
- Le refus des conducteurs de participer à notre recherche vue leurs niveaux d'instruction
- La difficulté dans la récupération des questionnaires chez la plupart des conducteurs.

Résumé

Dans ce chapitre, nous avons estimé que toute recherche scientifique est basée sur une démarche scientifique qui contient les règles et les normes, et qui servent à l'enchaînement l'organisation de toute recherche et qu'elle complète et donne sens aux chapitres précédents.

CHAPITRE 5

ANALYSE, INTERPRÉTATION ET DISCUSSION DES RÉSULTATS

Préambule

Nous sommes arrivés à la dernière étape de notre recherche, qui grâce aux informations recueillies au cours de notre recherche que nous avons pu donner une réponse au problème posé et avoir un objectif précis de la recherche.

Ce chapitre présente l'analyse, la discussion et l'interprétation des résultats collectés lors de notre recherche par le biais des échelles que nous avons pu réaliser avec un nombre de 134 chauffeurs, en vue de confirmer ou infirmer les hypothèses supposées au début de notre recherche.

5.1 Présentation et analyse des résultats descriptifs

Les tableaux 5.1 et 5.2 indiquent la répartition de l'échantillon selon l'âge et le niveau d'instruction.

Valide	Fréquence	Pourcentage
1	35	26,1
2	45	33,6
3	37	27,6
4	10	7,5
5	7	5,2
Total	134	100

FIGURE 5.1 – Répartition de l'échantillon selon l'âge.

Le tableau 5.1 présente la répartition de l'échantillon selon l'âge. Nous avons constaté que le pourcentage qui est de 33,6% des conducteurs ayant l'âge de 35 et 44 est le plus élevé, puis les conducteurs qui ont l'âge entre 45 et 54 ans nous avons eu le pourcentage de 27,6%. Ensuite les conducteurs qui ont l'âge entre 25 et 34 avec le pourcentage de 26,1%, et les conducteurs qui ont l'âge entre 55 et 64 avec le pourcentage de 7,5%. A la fin, 5,2% est le pourcentage des conducteurs qui ont plus de 64 ans.

Niveau d'instruction	Nombre	Pourcentage
Sans niveau	08	5,97
Niveau primaire	19	14,18
Niveau moyen	62	46,28
Niveau secondaire	36	26,86
Universitaires	9	6,71
Total	134	100

FIGURE 5.2 – Répartition de l'échantillon selon le niveau d'instruction.

Le tableau 5.2 indique la répartition de l'échantillon selon le niveau d'instruction. Nous avons estimé que les conducteurs qui ont le niveau d'étude moyen présentent un pourcentage

de 46,28%, et ceux qui ont le niveau secondaire avec un pourcentage de 26,86%. 14,18% est le pourcentage des conducteurs qui ont le niveau primaire, et ceux qui ont le niveau universitaire présente un pourcentage de 6,71%. Finalement 5,97% est le pourcentage des conducteurs qui n'ont pas de niveau scolaire.

Items	Souvent		Rarement		Pas du tout		Moyenne	Ecart type
	F	%	F	%	F	%		
En situation de conduite, j'arrive à résoudre mes difficultés, si j'essaie assez fort.	102	75	24	17,6	8	5,9	2,70	0,58
Si quelqu'un s'oppose à moi, lors de la conduite, je peux trouver une manière pour obtenir une conduite efficace.	87	64	35	25,7	12	8,8	2,56	0,65
En cas d'une conduite dangereuse, il est facile pour moi de maintenir mon équilibre et mon attention sur la route.	81	59,6	48	35,3	5	3,7	2,57	0,57
En conduisant, j'ai confiance que je peux faire face efficacement aux événements inattendus.	86	63,2	44	32,4	4	2,9	2,61	0,55
Grace à ma débrouillardise, je sais comment faire face aux risques routiers.	92	67,6	39	28,7	3	2,2	2,66	0,52
Sur le trafic routier, j'investis les efforts nécessaires.	101	74,3	27	19,9	6	4,4	2,71	0,55
Lorsque je suis confronté à des embouteillages et les encombrements ou l'arrêt complet de celle-ci je peux rester calme et flexible.	67	49,3	54	39,7	13	9,6	2,40	0,66
Lors de la conduite, je trouve des solutions, lorsque je suis confronté à une difficulté.	94	69,1	34	25	6	4,4	2,66	0,56
Si je suis confronté aux événements imprévus, je peux penser à ce que je pourrais faire pendant la conduite.	74	54,4	47	34,6	13	9,6	2,46	0,67
Lorsque je conduis, peu importe ce qui arrive, je suis capable d'y faire face.	100	73,5	25	18,4	9	6,6	2,68	0,60

FIGURE 5.3 – Description des résultats obtenus sur le questionnaire d'auto-efficacité de la conduite automobile.

Premièrement, pour les conducteurs qui arrivent à résoudre les difficultés, en situation de conduite, s'ils essaient assez fort, nous avons obtenu une moyenne de 2,70 et l'écart type de 0,58 et un pourcentage de 75%.

Puis, nous avons obtenu une moyenne de 2,71 et l'écart type de 0,55 et un pourcentage de 74,3 % pour les conducteurs qui investissent les efforts nécessaires sur le trafic routier.

Ensuite, les conducteurs qui sont capable d'y faire face à peu import ce qui arrive, lorsqu'ils conduisent, nous avons obtenu une moyenne de 2,68 et l'écart type de 0,60 et un pourcentage de 73,5%.

A la suite, nous avons obtenu une moyenne de 2,66 et l'écart type de 0,56 et un pourcentage de 69,1%, pour ceux qui trouvent des solutions lorsqu'ils sont confrontés à une difficulté, lors de la conduite

Après cela, les conducteurs qui sait comment faire face aux risques routiers, grâce à leurs débrouillardise, nous avons en plus obtenu une moyenne de 2,66 et l'écart type de 0,52 et leurs pourcentage est de 67,6%.

De plus, nous avons obtenu une moyenne de 2,56 et l'écart type de 0,65 et leurs pourcentage est de 64%, pour les conducteurs qui peuvent trouver une manière pour obtenir une conduite efficace lorsque quelqu'un s'oppose à eux, lors de la conduite,.

En conduisant, les conducteurs qui ont confiance qu'ils peuvent faire face efficacement aux événements inattendus, nous avons obtenu une moyenne de 2,61 et l'écart type de 0,55 et leurs pourcentages et de 63,2%.

Et pour les conducteurs qui est facile pour eux de maintenir leurs équilibres et leurs attentions sur la route, en cas d'une conduite dangereuse, nous avons obtenu de même une moyenne de 2,57 et l'écart type de 0,57 et un pourcentage de 59,6%.

Par rapport à ceux qui peuvent penser à ce qu'ils pourraient faire pendant la conduite, s'ils sont confrontés aux événements imprévus, nous avons obtenu une moyenne de 2,46 et l'écart type de 0,67 et un pourcentage de 54,4%.

Enfin, pour ceux qui peuvent rester calme et flexible lorsqu'ils sont confrontés à des embouteillages et les encombrements ou l'arrêt complet de celle-ci, nous avons obtenu une moyenne de 2,40 et l'écart type de 0,66 et un pourcentage de 49,3%.

Items	Souvent		Rarement		Pas du tout		Moyenne	Ecart type
	F	%	F	%	F	%		
Traversez-vous la ligne continue sans égard pour les véhicules arrivant dans l'autre sens ?	12	8,8	25	18,4	97	71,3	1,37	0,64
Vous utilisez des manœuvres imprudentes et compétitives sur la route comme moyens de montrer votre colère aux autres usagers de la route ?	8	5,9	30	22,1	96	70,6	1,34	0,59
Adressez-vous des coups de klaxon répétés en cas de contrariété ?	13	9,6	56	41,2	65	47,8	1,61	0,66
Vous faites des gestes obscènes ou grossiers, lorsque quelqu'un vous dépasse ?	9	6,6	42	30,9	83	61	1,45	0,62
Brûlez-vous un feu rouge ou un stop, même si les autres ont la priorité ?	9	6,6	25	18,4	100	73,5	1,32	0,60
Vous changez la voie dans la circulation sans utiliser le clignotons ?	12	8,8	53	39	69	50,7	1,57	0,65
Vous murmurez des insultes à l'égard des autres conducteurs ?	7	5,1	46	33,8	81	59,6	1,45	0,60
Exprimez-vous des commentaires, impolis envers d'autres conducteurs ?	6	4,4	37	27,2	91	66,9	1,37	0,57
Il vous arrive de faire des rires nerveux aux autres conducteurs ?	14	10,3	42	30,9	78	57,4	1,52	0,68
Exprimez-vous des interpellations agressives à l'égard des autres usagers de la route ?	13	9,6	36	26,5	85	62,5	1,46	0,67
Exprimez-vous des coups de gueules pour désigner votre insatisfaction envers d'autres usagers de la route ?	9	6,6	40	29,4	85	62,5	1,43	0,62
Exprimez-vous votre mécontentement par des cris à l'égard des autres conducteurs ?	11	8,1	54	39,7	69	50,7	1,57	0,64

FIGURE 5.4 – Description des résultats obtenus sur le questionnaire de conduite agressive.

D'abord, nous avons obtenu une moyenne de 1,52 et l'écart type de 0,68 et un pourcentage de 10,3% pour les conducteurs qui font des rires nerveux aux autres conducteurs.

Puis, en ce qui concerne les conducteurs qui adressent des coups de klaxon répétés en cas de contrariété, nous avons obtenu une moyenne de 1,61 et l'écart type de 0,66 et un pourcentage de 9,6

Après, pour ceux qui expriment des interpellations agressives à l'égard des autres usagers de la route, nous avons obtenu une moyenne de 1,46 et l'écart type de 0,67 et un pourcentage de 9,6%.

Par la suite, nous avons obtenu une moyenne de 1,37 et l'écart type de 0,64 et un pourcentage de 8,8%, pour les conducteurs qui traversent la ligne continue sans égard pour les véhicules arrivants dans l'autre.

Et concernant les conducteurs qui changent la voie dans la circulation sans utiliser le clignotons, nous avons obtenue une moyenne de 1,57 et l'écart type de 0,65 et un pourcentage de 8,8%.

Par la suite, nous avons obtenue pour ceux qui expriment leurs mécontentements par des cris à l'égard des autres conducteurs une moyenne de 1,57 et l'écart type de 0,64 et un pourcentage de 8,1%.

Quant aux conducteurs qui expriment des coups de gueules pour désigner leurs insatisfactions envers d'autres usagers de la route, nous avons eu une moyenne de 1,43 et l'écart type de 0,62 et un pourcentage de 6,6%.

Et nous avons encore par la suite obtenue une moyenne de 1,32 et l'écart type de 0,60 et un pourcentage de 6,6% pour les conducteurs qui brûlent un feu rouge ou un stop, même si les autres ont la priorité.

Nous avons ainsi obtenu en ce qui concerne les conducteurs qui font des gestes obscènes ou grossiers, lorsque quelqu'un leurs dépasse, une moyenne de 1,45 et l'écart type de 0,60 et un pourcentage de 6,6%.

Cependant, pour les conducteurs qui utilisent des manœuvres imprudentes et compétitives sur la route comme moyens de montrer leurs colères aux autres usagers de la route, nous avons également obtenu une moyenne de 1,34 et l'écart type de 0,59 et un pourcentage de 5,9%.

Au sujet de conducteurs qui murmurent des insultes à l'égard des autres conducteurs nous avons ainsi eu une moyenne de 1,45 et l'écart type de 0,60 et un pourcentage de 5,1%.

En dernier résultats, nous avons obtenu une moyenne de 1,37 et l'écart type de 0,57 et un pourcentage de 4,4% en ce qui concerne les conducteurs qui expriment des commentaires impolis envers d'autres conducteurs.

5.2 Discussion et interprétation des hypothèses

— Hypothèse générale

"Il ya une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive"

	N	M	SD	r	SIG
Sentiment d'efficacité personnelle	134	26,01	3,0	-0,48	0,01**
Conduite agressive	134	17,46	4,24		

FIGURE 5.5 – Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive.

** la valeur de coefficient de corrélation r est de (-0,48) (arrondi) est significatif au niveau (0,01) (bilatéral)

Le tableau 5.5 nous permet de constater qu'il ya une relation négative moyenne entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive estimé à (-0,48). Cette valeur est significative à 0,01.

Notons toutes fois que ses résultats ne nous permettent pas d'affirmer absolument que le sentiment d'efficacité personnelle des conducteurs est à l'origine de leur comportement de conduite agressive.

Autrement dit, plus le sentiment d'efficacité personnelle est élevé, plus les comportements agressives diminuent.

Plusieurs études sont faites sur le lien entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive.

En (1986), Bondura ajoute que l'apprentissage d'un comportement par l'observation est accompagné de l'adoption de modèle et d'une certaine confiance concernant ses propres capacités à réaliser le comportement. En introduisant la notion d'efficacité de soi "self efficacy", Bondura insiste sur le pouvoir des certitudes de l'individu quant à ses capacités à exécuter certaines tâches. Ainsi plus l'individu s'attribue une forte efficacité, plus il fera d'efforts pour

réaliser la tâche et la performance concernées.(Farnazeh, P, 2002, p108).

Les théories de l'apprentissage social ont montré que la violence et le comportement agressif sont, tout comme les autres comportements sociaux, des comportements appris. En effet, l'apprentissage de la violence se fait à travers les relations existantes à l'intérieur d'un groupe restreint : famille, bande, rue. Ainsi les premières études sur la question avaient déjà indiqué que le comportement violent dépendait du rapport établi à l'intérieur d'un groupe entre les interprétations défavorables au respect de la loi et celle qui étaient défavorable au respect de la loi et celles qui étaient favorables, ceci selon une modalité qualifiée (Ficher, G, 2003, p27).

Le comportement agressif serait appris par l'expérience directe, selon le principe de l'apprentissage instrumental, du fait qu'un tel comportement se trouve toléré, voire approuvé ; de l'autre, l'apprentissage par observation, selon lequel un individu apprend un comportement du fait qu'il est exposé à un modèle social reconnu. Ainsi, une part des comportements agressifs serait apprise par imitation de modèles tels que les parents ou les pairs observés dans des situations naturelles ou par le biais des médias.(Ficher, G, 2003, p28).

La confiance d'un individu en sa capacité dans une tâche donnée détermine en partie la façon dont il va faire face à cette tâche et le niveau de performance qu'il va effectivement atteindre, pour peu que celui dépende au moins en partie des actions des individus.(Benoît, G. Marie, V, 2011, p94).

Rajoute Bondura en (1986), que tout individu possède un certain contrôle sur les événements qui régissent sa vie et que chacun est susceptible d'exercer ce contrôle de manière active afin de pouvoir agir sur sa propre vie, par conséquent, les individus sont considérés comme des êtres actifs plutôt que passifs qui ne sont pas uniquement régis pas des forces extérieures, biologiques et environnementales, cela est rendu possible par le fait que les individus possèdent une certaine confiance en leurs capacités à accomplir des actes, ce qui les amène à exercer une influence relative sur les événements qui altèrent leur vie.(Gwenaelle, J,2010, p68).

A la lumière des résultats obtenus sur l'échelle d'auto-efficacité de la conduite automobile et celle de l'agressivité au volant, nous avons pu confirmer notre hypothèse générale qui suppose qu' "il ya une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la conduite agressive".

— Hypothèse partielle 1

"Les conducteurs ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions comportementales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs".

capture.png

	N	M	SD	r	SIG
Sentiment d'efficacité personnelle fort	134	26,01	3,0	-0,45	0,01**
Conduite agressive comportementale	134	8,66	2,36		

FIGURE 5.6 – Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle fort et la conduite agressive comportementale.

** la valeur du coefficient de corrélation r est de (-0,45) (arrondi) est significative au niveau (0,01) (unilatéral).

Le tableau 5.6 nous permet de constater qu'il ya une corrélation négative moyenne entre le sentiment d'efficacité personnelle fort et la conduite agressive comportementale estimé à (-0,45). Cette valeur est significative à 0,01.

D'une autre façon, plus les conducteurs ont un sentiment d'efficacité personnelle diminué, plus leurs agressivités comportementales augmentent.

Notons toutes fois que ses résultats ne nous permettent pas d'affirmer absolument que le sentiment d'efficacité personnelle des conducteurs est à l'origine de leur conduite agressive comportementale.

Plusieurs études parlent sur la relation entre un faible sentiment d'efficacité et la conduite agressive.

Pour Bondura (1973), la frustration engendrait l'agression lorsque l'individu a déjà acquis l'habitude de réagir ainsi : comme n'importe quel autre comportement social, le comportement agressif est un apprentissage et se maintient sous l'effet des expériences contextuelles directes ou indirectes (processus vicariant) par des renforcements positifs ou négatifs. Selon ce modèle, un simple lien associatif permet d'acquérir ces comportements lorsque la mise en oeuvre d'un

comportement nouveau permet à l'individu d'attendre l'objectif qu'il s'est fixé. D'autres comportements s'acquièrent par l'observation d'autrui, notamment de personnes qui sont des modèles pour l'individu.(Farnazeh, P, 2002, p102).

Les recherches ont davantage retenu les circonstances ou conditions psychologiques qui déclenchent un comportement violent : parmi celles-ci, une attention particulière a été accordée aux états émotionnels. Ce sont l'importance et le rôle joués par les émotions de nature aversive, c'est-à-dire les composantes affectives déplaisantes énerées par toutes situations perçues comme une menace ou une atteinte à l'intégrité physique et/ ou psychique, qui ont été particulièrement retenues. Ces émotions aversives ont tendances à provoquer des comportements visant à mettre un terme à l'expérience affective déplaisante (Ficher, G, 2003, p19).

Le comportement agressif semble influencé par l'interprétation cognitive de la situation ; dans l'expérience précédente, l'évaluation des informations fournies a été par ailleurs un facteur pour comprendre les raisons qui ont provoqué le comportement agressif (Ficher, G, 2003, p32). Suivant la même référence, la perspective sociocognitive suggère aussi qu'un individu confronté à un comportement agressif va l'évaluer de diverses manières : en terme de menace, de danger, d'offense...etc. ; ces attributions jouent un rôle important dans la façon de réagir ; par exemple, si, face à une forme d'agression, on indique à quelqu'un que l'on perçoit son acte comme non délibéré, il aura probablement tendance à avoir une réaction moins agressive.

Les individus qui doutent de leurs capacités dans des domaines particuliers d'activité évitent les tâches difficiles dans ces domaines. Donc ils ont du mal à se motiver et diminuent leurs efforts ou abandonnent rapidement devant les obstacles. Ils s'expriment des aspirations réduites et une faible implication vis-à-vis des objectifs qu'ils décident de poursuivre. Un faible sentiment d'efficacité est souvent un élément important au stress.(Bondura, A, 2003, p60-66).

A travers les résultats obtenus sur l'échelle d'auto-efficacité de la conduite automobile et celle de l'agressivité au volant, nous avons infirmé notre première hypothèse partielle qui suppose que "Les conducteurs ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions comportementales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs".

— Hypothèse partielle 2

"Les conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions verbales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs".

	N	M	SD	r	SIG
Sentiment d'efficacité personnelle faible	134	26,01	3,0	-0,44	0,01**
Conduite agressive verbale	134	8,80	2,22		

FIGURE 5.7 – Relation entre le sentiment d'efficacité personnelle faible et la conduite agressive verbale.

** la valeur du coefficient de corrélation r est de (-0,44) (arrondi) est significative au niveau (0,01) (unilatéral).

Le tableau 5.7 nous permet de constater qu'il ya une corrélation négative moyenne entre le sentiment d'efficacité personnelle faible et la conduite agressive verbale estimé à (-0,44). Cette valeur est significative à 0,01.

D'une autre façon, plus les conducteurs ont un sentiment d'efficacité personnelle faible, plus leurs agressivités verbales augmentent.

Notons toutes fois que ses résultats ne nous permettent pas d'affirmer absolument que le sentiment d'efficacité personnelle des conducteurs est à l'origine de leur conduite agressive verbale.

Les études sur le lien entre le sentiment d'efficacité personnelle faible et la conduite agressive montrent également que

Un individu affecté d'une certaine déficience dans le traitement des informations (physiques ou sociales) peut mal évaluer la situation. L'ambiguïté, l'ambivalence, le manque d'information par l'individu. Ainsi, même si dans un premier temps la frustration d'un besoin quelconque augmente la probabilité de l'agression, l'expression effective de celle-ci dépend d'un ensemble de processus qui peuvent la rendre plus au moins probable. (Farnazeh, P, 2002, p102).

L'hypothèse générale de la théorie d'apprentissage social montre que les personnes agressives réactivent témoigneraient des stratégies qui les conduiraient à des situations d'échec chronique. (Fontaine, R, 2003, p121).

Un niveau bas de l'estime de soi entraîne une plus grande tendance à l'agression. D'aucuns expliquent cette tendance comme une tentative de l'individu de rehausser son estime de soi en essayant de dominer les autres par des actes agressifs, d'autres suggèrent l'idée qu'une faible estime est accompagnée d'un goût prononcé pour la prise de risque. Il aussi été démontré qu'une forte estime de soi peut entraîner une tendance agressive plus élevée. Ces études montrent que les individus ayant une forte estime de soi tendent à rehausser cette estime de soi, et que les individus ayant une faible estime de soi évitent les situations où ils pourraient le rehausser. Ces sujets sont paradoxalement, très sensibles aux critiques comme un acte arbitraire. Juger une attaque personnelle comme un acte arbitraire peut induire un état de colère intense chez les individus. (Fontaine, R, 2003, p 23).

Rajoute Lecomte (2004), qu'un individu qui ne croit pas ou peu en ses capacités, aura d'avantage tendance à mettre en place des stratégies d'évitement pour les tâches trop difficiles et qui représentent pour lui un risque d'échec, il se fixera des objectifs peu élevés. Un individu possédant un faible sentiment d'efficacité personnelle montrera peu de motivation et d'implication dans la tâche. De plus, il fera un mauvais usage de ses compétences, en les limitant, et voire même, en les utilisant de façon contre-productive. (Dutat, E, 2013, p2-3).

Carré (2004), indique que les gens auront peu de raisons d'agir ou de persévérer face aux difficultés si leur sentiment d'efficacité est faible, c'est-à-dire s'ils ne sont pas convaincus qu'ils sont capables d'obtenir les résultats souhaités (Sylvain, C. Alex, D, 2017, P 18).

Plus l'individu a un sentiment d'efficacité personnelle faible, plus il aura tendance à être stressé au travail, ce qui pourrait conduire à un épuisement professionnel (Monfette, O, 2012, p27).

A travers les résultats de l'échelle d'auto-efficacité de la conduite automobile et celle de l'agressivité au volant, nous avons pu confirmer notre deuxième hypothèse partielle qui suppose que "Les conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions verbales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs".

Il est à signaler que nous avons testés les corrélations entre le sentiment d'efficacité personnelle, l'âge et le niveau d'instruction des conducteurs et les corrélations entre la conduite agressive, l'âge et le niveau d'instruction des conducteurs.

Premièrement, Concernant les la corrélation entre le sentiment d'efficacité personnelle et le niveau scolaires des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de 0,02 tende à montrer l'absence d'une relation significative.

Puis, en ceux qui concernent la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'âge des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de 0,09, permet pour sa part de montrer l'absence d'une relation significative.

Ensuite, quant à la relation entre la conduite agressive et le niveau scolaire des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de 0,5 permet pour sa part d'indiquer le l'absence d'une relation significative.

Par la suite, pour ce qui est de la relation entre la conduite agressive comportementale et le niveau scolaire des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de 0,06 permet pour sa part de marquer l'absence d'une relation non significative.

Après cela, au sujet de la relation entre la conduite agressive verbale et le niveau scolaire des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de 0,03 permet pour sa part de montrer l'absence d'une relation significative.

À propos de la relation entre la conduite agressive et l'âge des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est -0,14 permet pour sa part de montrer une relation négative non significative.

S'agissant de la relation entre la conduite agressive comportementale et l'âge des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de -0,10 permet pour sa part de montrer une relation négative non significative.

Finalement, concernant la relation entre la conduite agressive verbale et l'âge des conducteurs, le coefficient de corrélation de Pearson qui est de -0,14 permet pour sa part de montrer une relation négative non significative.

Résumé

Après la présentation, l'analyse et l'interprétation des résultats obtenus, ainsi les études antérieurs, nous pouvons dire qu'il ya une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et les conduites agressifs. On résumé, les résultats obtenus à travers de deux échelles, nous avons pu infirmer notre deuxième hypothèse et confirmer les deux autres.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le présent travail a constitué à la réalisation d'une étude sur la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant. L'objectif sera alors de vérifier l'hypothèse générale qui suppose qu'il ya une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant, où nous avons pu la confirmé. Ainsi que les hypothèses partielles, la première suppose que les conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions comportementales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs, tandis que la deuxième suppose que les conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle ont des réactions verbales agressives au volant à l'égard des autres conducteurs, où nous avons confirmer ces deux hypothèses partielles. Dans ce cadre, on s'est intéressé à l'application de notre étude sur un échantillonnage.

Par ailleurs, au cours de cette recherche nous avons rencontrées des difficultés notamment, l'insuffisance des ouvrages concernant les comportements des conducteurs, la difficulté dans la distribution des questionnaires pour les conducteurs dans plusieurs endroits ainsi le refus des conducteurs de participer à notre recherche vue leurs niveaux d'instruction et la difficulté dans la récupération des questionnaires chez la plupart des conducteurs.

Les autoritaires doivent donc réaliser une réduction du taux des accidents mortels en appliquant des lois qui doivent être respectées par tous, car la sécurité routière est la responsabilité de tous ainsi que les moyens qui permettent d'améliorer la circulation et la sécurité routière. Par ailleurs les moyens de prévention, les sensibilisations et l'éducation à la sécurité routière restent des armes efficaces pour diminuer les accidents de la route.

Cette recherche nous a amenées a proposé des nouvelles pistes de recherche :

— La relation entre le stress, l'agressivité au volant et les accidents de la route.

- L'étude sur la relation entre de la personnalité narcissique et l'agressivité au volant.
- La relation entre la consommation de substance psycho actif, l'environnement et l'agressivité au volant.

N	L'énoncé	Souvent	Rarement	Pas du tout
1	En situation de conduite, j'arrive à résoudre mes difficultés, si j'essaie assez fort.			
2	Si quelqu'un s'oppose à moi, lors de la conduite, je peux trouver une manière pour obtenir une conduite efficace.			
3	En cas d'une conduite dangereuse, il est facile pour moi de maintenir mon équilibre et mon attention sur la route.			
4	En conduisant, j'ai confiance que je peux faire face efficacement aux événements inattendus.			
5	Grâce à ma débrouillardise, je sais comment faire face aux risques routiers.			
6	Sur le trafic routier, j'investis les efforts nécessaires.			
7	Lorsque je suis confronté à des embouteillages et les encombrements ou l'arrêt complet de celle-ci je peux rester calme et flexible.			
8	Lors de la conduite, je trouve des solutions, lorsque je suis confronté à une difficulté.			
9	Si je suis confronté aux événements imprévus, je peux penser à ce que je pourrais faire pendant la conduite.			
10	Lorsque je conduis, peu importe ce qui arrive, je suis capable d'y faire face.			

FIGURE 5.8 – Echelle d'auto-efficacité de la conduite automobile.

N	L'énoncé	Souvent	Rarement	Pas du tout
1	Traversez-vous la ligne continue sans égard pour les véhicules arrivant dans l'autre sens ?			
2	Vous utilisez des manœuvres imprudentes et compétitives sur la route comme moyens de montrer votre colère aux autres usagers de la route ?			
3	Adressez-vous des coups de klaxon répétés en cas de contrariété ?			
4	Vous faites des gestes obscènes ou grossiers, lorsque quelqu'un vous dépasse ?			
5	Brûlez-vous un feu rouge ou un stop, même si les autres ont la priorité ?			
6	Vous changez la voie dans la circulation sans utiliser le clignotons ?			
7	Vous murmurez des insultes à l'égard des autres conducteurs ?			
8	Exprimez-vous des commentaires, impolis envers d'autres conducteurs ?			
9	Il vous arrive de faire des rires nerveux aux autres conducteurs ?			
10	Exprimez-vous des interpellations agressives à l'égard des autres usagers de la route ?			
11	Exprimez-vous des coups de gueules pour désigner votre insatisfaction envers d'autres usagers de la route ?			
12	Exprimez-vous votre mécontentement par des cris à l'égard des autres conducteurs ?			

FIGURE 5.9 – Echelle de l'agressivité au volant.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Afonso, C et al.(2012). *De la théorie de l'apprentissage sociale à la théorie sociocognitive*.
- [2] Alexander, D.(2017). *Impact des processus de coordination motrice de bas niveau sur le sens de l'agentivité dans l'action conjointe* (Mémoire de maîtrise). Université Descartes, Paris.
- [3] Annie, J.(2014). *L'agentivité humaine : un moteur essentiel pour l'élaboration d'un environnement d'apprentissage*. Sticef, Vol.21, p271-272.
- [4] Arnaud, M. (2012). *Utilisation des simulateurs de conduite pour l'évaluation des systèmes d'aide à la conduite en situation d'urgence* (thèse de doctorat).L'École Nationale Supérieure d'Arts et Métiers, Paris.
- [5] Begue, L. (2015). *L'agression humaine*. Dunod, Paris.
- [6] Benoît, G. Marie, V. (2011). *Le sentiment d'efficacité personnelle dans l'apprentissage et la formation : quel rôle joue-t-il ? D'où vient-il ? Comment intervenir ?* 2004/5 Hors-série, 91-116.
- [7] Berthe, K. (2008). *Étude epidemioclinique des accidents de la voie publique chez les enfants de 5 à 15 ans dans le service de chirurgie orthopédique et traumatologique du C.H.U Gabriel Toure* (Thèse de doctorat). Université de Bamako.
- [8] Bondura, A.(2003). *Auto-efficacité. Le sentiment d'efficacité personnelle*. Paris, de Boeck.
- [9] Claire, C. (1997). *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention*. Fondation Maif.
- [10] CNPSR. (2018). *Sécurité routière : le bilan du Centre National de Prévention et de Sécurité Routière*.
- [11] Chloé, F. (2014). *Attention divisée en simulation de conduite automobile. Influence de l'expérience et Impact de l'alcool* (thèse de doctorat). Université d'Aix-Marseille.
- [12] Daniel, L.(2008). *La mobilisation des personnes éloignées du marché du travail*. Montréal, Canada.

-
- [13] Deschênes, A. (2007). *L'effet de diverses sources d'information sur l'auto-efficacité au leadership*. Université de Québec à trois rivières.
- [14] Dutat, E. (2013). *Sentiment d'efficacité personnelle, intérêt et performances en lecture* (Mémoire de maîtrise). Université d'Artois.
- [15] Eugene, M. (2003). *Étude sur simulateur de conduite de la relation entre stress et agressivité au volant* (Mémoire de maîtrise). Université de Montréal, Canada.
- [16] Farnazeh, P. (2002). *Les conduites agressives*. Armand Colin, Paris.
- [17] François, B. et al. (2005). *Les nouveaux conducteurs : profils, prise de risque, évaluation des compétences et testes*. Université de Montréal, Canada.
- [18] Ficher, G.(2003).*Psychologie des violences sociales*. Francis Lefebere, Paris.
- [19] Fontaine, R. (2003). *Psychologie de l'agression*. Dunod, Paris.
- [20] Gaudreau, N. (2013). *Sentiment d'efficacité personnelle et réussite scolaire au collégial. Pédagogie collégiale*, Vol. 26, N 03, p 18-19.
- [21] Gabaude, C. (2017). *Enquêtes, observations et analyse de l'activité auprès de conducteurs âgés : comprendre les obstacles pour mieux agir (parcours critique, positions théoriques et perspectives de recherche* (Thèse d'habilitation). Université Lyon 2, France.
- [22] Giscard, P. (1966). *Conduite automobile et sécurité*. France, Paris.
- [23] Gwenaelle, J. (2010). *Le sentiment d'auto-efficacité en primaire : de son élaboration à son impact sur la scolarité des élèves* (thèse de doctorat). Université Pierre-Mendes, France.
- [24] Inger, E et al. (2003). *Jeunes Conducteurs novices, Éducation & formation du conducteur*. Université de Turku,Finlande.
- [25] Isabelle, R. (2005). *Étude sur l'effet du trait de personnalité narcissique et de la théorie de l'agressivité déplacée provoquée en contexte de simulation de conduite automobile* (Mémoire de maîtrise).Université de Montréal, Canada.
- [26] Isabelle, R. (2009). *L'usage de cannabis et l'insécurité routière : étude par questionnaires et observations sur simulateur de conduite* (thèse de doctorat). Université de Montréal, Canada.
- [27] Jean-C. M.et al. (2019).*Prise de risques et agressivité*. Bruxelles.
- [28] Lecomte, J. (2004). *Les applications du sentiment d'efficacité personnelle*, Savoirs, /5 Hors-série, p. 59-90. DOI : 10.3917/savo.hs01.0059.
- [29] Laurence, W. (2014). *Etude sur les réitérant de stages : description des conducteurs qui reviennent en stages permis à points* . Université Paris XIII.
- [30] Langlois, J. (2011). *Les usagers de cannabis et la prise de risque sur la route* (Mémoire de maîtrise). Université de Montréal. Canada.

-
- [31] Lewhe, M. Zammour, O. (2009). *Accidents de la route et identification des facteurs de risque*(thèse de doctorat). Université Badji Mokhtar, Annaba.
- [32] Marie, C. (2013). *Effet du travail de groupe sur le sentiment d'efficacité personnelle* (Mémoire de maîtrise). Université d'Artois, Genève.
- [33] Marie, P. (2017). *Sentiment d'efficacité personnelle d'enseignants du primaire travaillant auprès d'élève ayant un trouble de spectre de l'autisme : vécu de deux enseignants en classe ordinaire et en classe d'adaptation scolaire* (Mémoire de maîtrise).université de Québec, Montréal.
- [34] Meite, A. (2009). *Approche chrono psychologique de la conduite automobile, Effet du moment de la journée sur les performances attentionnelles et de conduite simulée selon l'âge, le sexe et la typologie des conducteurs* (Thèse de doctorat). Université François Rabelais Tours, France.
- [35] Monfette, O. (2012). *Soutien du développement d'efficacité personnelle des stagiaires en enseignement de l'éducation physique* (Mémoire de maîtrise). Université de Québec, Montréal.
- [36] Nathalie, A. (2016). *L'influence des stratégies hétérorégulatives des infirmières sur l'auto-efficacité des adultes atteints de maladie chronique à autoréguler leur santé dans la maladie* (thèse de doctorat).Université de Sherbrooke.
- [37] Nicolas, R. Ivan, S. (2015). *Embouteillage*. Université de Franche-Comté.
- [38] Organisation Mondiale de la Santé (2015). *Accident de la route*.
- [39] Organisation Mondiale de la Santé (2017). *Sécurité routière*.
- [40] Organisation Mondiale de la Santé (2018). *Un nouveau rapport de l'OMS épingle l'insuffisance des progrès pour améliorer la sécurité routière dans le monde*.
- [41] Pascale, G. (2002). *Accidents de la route*. France.
- [42] Roland, N. (2017). *La persévérance en première année à l'université : quand la psychologie sociale s'invite dans les problématiques éducatives* (Thèse de doctorat). Université catholique de Louvain.
- [43] Rondier, M. (2004). A. Bondura. *Auto-efficacité. Le sentiment d'efficacité personnelle. L'orientation scolaire et professionnelle* 33/3, 475-476.
- [44] Sadmi, K. Oukrid, A. (2017). *Le phénomène des accidents de circulation en Algérie et les mécanismes de prévention et de contrôle : Cas de la wilaya de Bejaia* (mémoire de maîtrise). Université Abderrahmane Mira, Bejaia.
- [45] Sandrine, G. Esther, H. (2014). *Améliorer le sentiment d'efficacité personnelle par l'enseignement explicite : analyse de deux situations d'élèves à besoins éducatifs particuliers en intégration scolaire* (Mémoire de maîtrise). Haute école pédagogique.

- [46] Sow, A. (2005). *Etude épidémiologique des accidents de la route et identification des facteurs de risque* (thèse de doctorat). Université de Bomako.
- [47] Stéphanie, C. (2011). *La pression temporelle dans les environnements dynamiques : le cas de la conduite automobile* (thèse de doctorat). Université de Valenciennes et du Hainaut, Cambresis.
- [48] Sylvain, C. Alex, D. (2017). *Comment l'état émotionnel influence-t-il le sentiment d'efficacité personnelle des élèves ?* (Mémoire de maîtrise). Lausanne.
- [49] Tanimomo, L. (2007). *La théorie de l'auto-efficacité de Bandura (1977, 1997) et son application dans le contexte des pays du sud cas de la république du Bénin*. Revue du CAMES-Nouvelle Série B, Vol. 009 N 2-2007 (2eme Semestre), p225-226.
- [50] Ward, V et al. (2007). *Sondage sur la sécurité routière 2006. La conduite agressive*. Canada.
- [51] Yahyaoui, H. (2016). *Conception d'un jeu sérieux pour la prévention et la gestion du stress lié au travail* (Mémoire de maîtrise). Université de Québec à Chicoutimi, France.

Résumé

Cette étude porte sur la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant, dont l'objectif est de déterminer l'existence d'une relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et l'agressivité au volant. Elle est réalisée dans le cadre des études psychologiques à l'université Abderrahmane Mira de Bejaia. Cent trente-quatre (134) conducteurs de différentes tranches d'âge et de différents niveaux d'instruction ont participé à cette recherche. Les techniques utilisées sont deux questionnaires écrits, l'un sur l'auto-efficacité de la conduite automobile et l'autre sur la conduite agressive. Les résultats de l'hypothèse générale supposée montrent l'existence d'une relation négative moyenne estimée à (-0,48). Quant aux hypothèses partielles supposées, la première hypothèse confirme l'existence d'une relation négative moyenne estimée à (-0,45), et la deuxième, confirme l'existence d'une relation négative moyenne estimée à (-0,44).

Mots clés : Sentiment d'efficacité personnelle, auto-efficacité, agressivité au volant , questionnaire.

Abstract

This study relates to the relation between the personal effectiveness's feeling and the aggressiveness at the wheel, whose the objective is to determine the existence of a relation between the personal effectiveness's feeling and aggressiveness at the wheel. It is carried out within the framework of the psychological examinations at the Abderrahmane Mira university of Bejaia. One Hundred and thirty-four (134) drivers of different schooling levels and different age brackets took part in this research. The used techniques are two questionnaires written, one on the self-effectiveness of motor driving and the other on aggressive driving. The results of the supposed general assumption show the existence of an average negative relation estimated at (- 0,48). As for the supposed partial assumptions, the first assumption confirms the existence of an average negative relation estimated at (- 0,45), and the second, confirms the existence of an average negative relation estimated at (- 0,44).

Keywords : personal effectiveness's feeling, self-effectiveness, aggressiveness at the wheel, questionnaire.