

Université Abderrahmane Mira De Bejaia

Faculté des Sciences Humaines et Sociales

Département des Sciences Sociales

Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention d'un Master en Psychologie

Option : Psychologie Clinique

Thème

**L'étude de la relation entre le sentiment d'efficacité
personnelle et la prise de risque chez les jeunes
conducteurs**

Réalisé par :

ADOUANE Yasmina

OUOTMANI Zina

Encadré par :

Dr BENKERROU Fiadh

Année universitaire : 2016 - 2017

Remerciements

Nous tenons à remercier tout d'abord le bon dieu qui nous a donné la volonté et le courage afin de réaliser ce modeste travail

Ce travail doit tellement à nos familles, leur soutien a été absolument indispensable

On tient à vous remercier pour vos encouragements tout au long de ce mémoire

On est très reconnaissantes à notre encadreur de mémoire le Dr BENKERROU, pour sa patience, ses encouragements, sa gentillesse et sans lequel ce travail n'aurait jamais été fini.

On tient particulièrement à exprimer notre reconnaissance profonde pour :

Le Dr OUTMANI, le Dr AIT MEDDOUR

Qu'ils trouvent ici le témoignage de notre profonde gratitude

Merci à toutes et à tous

Dédicaces

Je dédie ce mémoire à la plus belle créature que dieu à crée sur terre : ma très chère mère Houria, affable honorable aimable

Tes prières m'ont été d'un grand secours pour mener bien mes études, aucune dédicace ne saurait être assez éloquente pour exprimer ce que tu mérites pour tous les sacrifices que tu n'as cessé de me donner depuis ma naissance. Je te dédie ce travail en témoignage de mon profond amour.

A mon père Ali, ce travail est le fruit de tes sacrifices que tu as consentis pour mon éducation et mon bien-être.

A mes très chers frères : Abdou, Nabil, Yacine, A/Moumen, et surtout à Atmane et A/Ghani qui toujours étaient présents pour moi par leur soutien moral et leur belles surprises.

A mes très chères sœurs que j'aime tant : Meriem et Nedjma

A mes chères belles sœurs : Sophie, Lila, Siham, Fariza

A mes beaux frères : Ilyes et Merbah

A mes neveux et nièces adorables : Samy, Aymen, Akram, Amir, Axel, Yara, Sara et Céline

A mes amis : Zina, Lynda, Roufaïda, Souad, Kahina, M'hand et Houes

A ma très chère copine Timmy LAKSARI, je te dédie ce travail avec tous mes vœux de bonheur, de santé et de réussite.

A celui qui m'a offert tout le temps et qui parfois a gardé le moral à ma place, A toi Nassim.

A tous ceux qui, par un mot m'ont donné la force de continuer.

ADOUANE.Y

Dédicaces

Ce travaille, achevé avec l'aide du bon dieu le tout puissant.

Je dédie ce travail à mes chers parents :

Ma mère TAKLITH, tes prières et ta bénédiction m'ont été d'un grand secours pour mener à bien mes études.

Mon père MAKHLOUF, rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être.

Amon très chère frère KHALIL, les mots ne suffisent pas pour exprimer l'attachement, l'amour que je porte pour toi.

Ames très chères sœurs :

SORAYA, CHAFIA, DJAOUIDA, LEILA et son marie LYES et ça belle famille. Malgré les obstacles et les imprévus vous était tous là pour m'encouragé et me soutenir, je vous remercie infiniment pour vos prières.

Ames chers et adorables amis :

*YASMINA, LYNDIA, ROFAIDA, MOUHEND, HOUAS, KAHINA, SOUAD,
Je vous souhaite bon courage.*

OUOTMANI. Z

Sommaire :

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES FIGURES

INTRODUCTION.....I

PARTIE THEORIQUE

PREMIER CHAPITRE : Le cadre méthodologique de la recherche

1. Problématique.....	05
2. Hypothèses.....	09
3. La pertinence de l'étude.....	09
4. Les objectifs de l'étude.....	09
5. Définition des concepts clés.....	09
5.1.Sentiment d'efficacité personnelle.....	09
5.2.Risque.....	10
5.3.Prise de risque.....	10
5.4.Accident de circulation.....	10
5.5.Jeune.....	11
5.6.Recherche de sensation.....	11
5.7.Mal-être psychique.....	11

CHAPITRE II : Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Préambule

1. Aperçu sur la notion du sentiment d'efficacité personnelle.....	13
2. Le modèle de réciprocité causale triadique.....	14
3. Niveaux d'efficacité personnelle.....	16
4. Concepts en lien avec l'auto efficacité.....	17
5. Les sources du sentiment d'efficacité personnelle.....	18

6. Les fonctions du sentiment d'efficacité personnelle.....	20
7. La théorie de l'action raisonnée et la théorie du comportement planifié.....	22
7.1.La théorie de l'action raisonnée.....	23
7.2. La théorie du comportement planifié.....	24

Conclusion

CHAPITRE III : prise de risque et accidents de circulation

Préambule

1. La prise de risque

1.1.Etymologie du mot risque.....	28
1.2.Définition du risque.....	28
1.3.Perception de risque et prise de risque.....	29
1.4.La prise de risque liée à la jeunesse.....	30
1.5.La recherche de sensation.....	31

2. Les accidents de circulation

2.1.Etymologie du mot accident.....	32
2.2.Définition de l'accident de circulation.....	32
2.3.Situation de la sécurité routière dans le monde.....	33
2.4.Situation de la sécurité routière en Algérie.....	34
2.5.Les facteurs de risque des accidents de la route.....	35
2.5.1. La vitesse.....	35
2.5.2. La ceinture de sécurité.....	36
2.5.3. Téléphone cellulaire.....	36
2.5.4. L'alcool.....	36
2.5.5. Le non respect du code de la route.....	37

Conclusion

CHAPITRE IV : méthodes et techniques utilisées

Préambule

1. La méthode utilisée	41
2. Echantillonnage de l'étude et lieu de recherche	41
3. Les techniques utilisées.....	42
3.1. Echelle d'auto-efficacité générale.....	42
3.2. Guide d'entretien.....	42

Conclusion

CHAPITRE V : Analyse, discussion et interprétation des résultats

Préambule

1. Analyse des données selon les cas.....	45
2. Présentation et analyse des résultats globales.....	61
3. Discussion et interprétation des résultats.....	66

Conclusion générale

Les limites de l'étude.....72

Liste bibliographique.....73

Annexes

La liste des abréviations :

Abréviation	Sens
SEP	Sentiment d'Efficacité Personnelle
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
CNPSR	Centre Nationale de Prévention et de Sécurité Routière
TAR	Théorie de l'Action Raisonnée
TAF	Théorie de l'Action Planifiée

La liste des tableaux :

N° du tableau	Titre du tableau	La page
01	Les prises de risques répétitives chez les jeunes conducteurs	61
02	La relation entre la prise de risque et l'auto-efficacité	64

La liste des figures :

N° de la figure	Titre de la figure	La page
01	Triade dynamique de la théorie sociale cognitive de Bandura.	15
02	Représentation schématique de la théorie de l'action raisonnée de Fishbein et Azjen (1975)	24
03	Théorie du comportement planifié (Schéma adapté d'Azjen, 1991)	25

Introduction :

Le risque fait partie du développement de l'homme, il est inhérent aux conditions de la vie. Depuis sa naissance jusqu'à sa mort, l'homme pour « exister » doit se risquer à vivre.

Les jeunes composent la population la plus vulnérable et la plus exposée aux risques d'accidents de la route. Ces derniers constituent d'ailleurs, l'une des premières causes de mortalité chez les jeunes.

Les accidents routiers restent un problème important du secteur public de la santé au niveau international, national et régional.

Selon les statistiques de l'OMS, chaque année, 1,2 millions de personnes trouvent la mort sur la route soit plus de 3.000 personnes tuées par jour. En plus de ces tuées, il y a 140.000 blessés dont 15.000 personnes resteront handicapées à vie.

En Algérie Le phénomène des accidents de la circulation a pris, ces dernières années, des proportions de plus en plus inquiétantes, amenant les pouvoirs publics à agir par un durcissement de la législation régissant le domaine de la sécurité routière, parallèlement à des actions de prévention et de sensibilisation.

A cet effet, nous tentons dans notre recherche d'expliquer le lien existant entre le sentiment d'efficacité personnelle et la prise de risque routier, et de donner une idée sur les principaux facteurs de risques d'accidents de la route.

Pour cela, nous avons partagé ce travail en deux parties :

La partie théorique contient 3 chapitres qui se résument somme suite :

Le premier chapitre : concerne le cadre méthodologique de notre recherche, il contient : la problématique, les hypothèses, la pertinence de l'étude, les objectifs, définition et opérationnalisation des concepts clés.

Le deuxième chapitre: dans ce chapitre, nous allons exposer la notion du sentiment d'efficacité personnelle (définition, niveaux, sources, fonctions, et concepts liés au sentiment d'efficacité personnelle, ainsi que les théories de l'action raisonnée et planifiée).

Le troisième chapitre : ce chapitre va être divisé en deux parties ; dans lesquelles nous allons exposer en premier lieu la prise de risque et en deuxième lieu les accidents de circulation.

La partie pratique : cette partie contient deux chapitres

Le premier chapitre : ce chapitre va être consacré pour montrer la nature de notre recherche (l'échantillon, le lieu, la méthode et les techniques utilisées).

Le deuxième chapitre : dans ce dernier chapitre, nous allons analyser, discuter et interpréter les résultats de notre recherche.

Notre travail s'achève avec une conclusion, puis la liste bibliographique, et enfin les annexes.

Partir théorique

Chapitre I

Cadre méthodologique de la recherche

1. Problématique :

L'accident de la route est la cause de nombreux dommages sur les personnes, les biens et l'environnement. Selon la Convention de Vienne qui constitue la première référence dans le domaine de la sécurité routière, un accident corporel de la route est un accident qui survient sur un chemin ouvert à la circulation des usagers de la route, causent une ou plusieurs victimes (tuées ou blessées) et dans lequel au moins un véhicule en mouvement est impliqué (Convention de Vienne, 1968). Selon la même source, les accidents matériels sont ceux se rapportant à la même définition et qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tuées ou blessées mais seulement des dégâts matériels enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toutes autres constructions.

Par ailleurs, l'organisation mondiale de la santé définit l'accident comme un événement indépendant de la volonté humaine, provoqué par une force extérieure agissant rapidement et qui se manifeste par un dommage corporel (OMS, 2004). Selon la même organisation, un accident de la route, entraînant un traumatisme mortel ou non, résulte d'une collision sur la voie publique avec au moins un véhicule en déplacement.

Les accidents de la circulation sont la première cause de décès des jeunes (Rolls et Ingham, 1992), ils sont à l'origine de 40% des décès de jeunes âgés de 15 à 20 ans. Ils constituent un important problème économique, social et de santé publique selon l'Organisation mondiale de la santé. Selon la même référence, les statistiques montrent que chaque année, près de 1,3 million de personnes meurent dans des accidents de circulation, ce qui représente plus de 3000 décès par jour, et de 20 à 50 autres millions de blessés. Près de 90 % des décès sur les routes surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, qui possèdent moins de la moitié du parc mondial de véhicules immatriculés a révélé l'OMS dans un rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde publié en 2009. L'Afrique a un taux de morts sur les routes quasiment deux fois et demi plus élevé qu'en Europe. Le continent qui possède 2% du parc automobile mondial, recense en effet 16% des morts sur la route dans le monde (OMS, 2004).

Si les actuelles statistiques sont déjà alarmantes, les tendances le seront encore plus. Si elles se confirment, on assistera selon les statistiques de l'OMS d'ici l'an 2020 à une augmentation de 60% du nombre des personnes tuées par accident.

De ce fait, le monde arabe arrive au premier rang en termes de nombre de décès par accidents de la circulation où le Royaume d'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis. L'Algérie, elle, n'a pas échappé à ce constat. Elle est classée parmi les pays qui enregistrent un nombre très élevé d'accidents de la circulation, est occupée désormais la troisième place au niveau mondial en termes de nombre de décès dans les accidents de la circulation où il est enregistré un accident toutes les 20 minutes et un décès toutes les 3 heures (Madani et Tello, 2015).

Ce drame routier, constitue une contrainte majeure pour le développement du pays et anéantissent des milliers de vie humaine et causent des tragédies sociales.

Selon les statistiques du Centre national de prévention et de sécurité routières (CNPSR), 1919 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route et 21290 autres ont été blessées durant le premier trimestre 2016. En 2015, les accidents de la route ont fait 4610 morts dont plus de 1500 âgés de moins de 30 ans, soit près de 34%, et les jeunes ont représenté 41% du nombre global des blessés enregistrés lors de la même période d'après la même source. Le bilan de la Gendarmerie nationale explique que les accidents de la route survenus en 2015 principalement par le facteur humain qui demeure prépondérant avec un taux estimé à 91,76% (CNPSR, 2016).

L'immaturation, le manque d'expérience ainsi que la prise de risque au volant ressortent comme étant les principaux facteurs ayant un impact sur ce nombre élevé d'accidents. De manière plus spécifique, il semblerait que ce soit la prise de risque qui soit à l'origine des accidents graves impliquant chez les jeunes (Liu, 1998 Cité par Dubois Lucien 2013).

La prise de risque se définit comme la participation active de l'individu dans un comportement pouvant être dangereux. C'est le sujet lui-même qui choisit de rechercher le danger à travers de certains comportements, dans la mesure où celle-ci peut être une réponse à certains de ses besoins. L'aspect motivationnel reste donc une dimension importante dans le décodage de conduites à risques (Purper-Ouakil et Muren-Simeoin, 2006).

La prise de risque est inhérente à l'adolescence, elle peut cacher une détresse, un moyen d'échapper à l'angoisse. L'enfant prend déjà des risques en explorant son environnement mais cette recherche s'amplifie à l'adolescence, période de défis et d'expérimentations d'un grand nombre de comportements, dont certains considérés comme dangereux pour la santé et le bien-être. Avec son corps en mutation, l'adolescent voit sa force physique augmenter, ses pulsions s'intensifier. Il expérimente alors des conduites d'essai qui contiennent un danger potentiel. Il va ainsi tester ses capacités physiques, affronter un danger, calmer ses angoisses (Rouff, 2003).

Sur la route, les jeunes gens est surtout les jeunes hommes courent d'avantage de risque, ils ont tendance à faire les malins lorsqu'ils conduisent, et donc à avoir une conduite plus dangereuse. La boisson, la drogue, et l'enthousiasme se combinent pour pousser les jeunes conducteurs à prendre des risques, chacun d'entre eux pris individuellement et évidemment dangereux, mais leur combinaison est la cause principale des accidents qui surviennent tard dans la nuit (Paulo, 2016).

Les jeunes, et tout particulièrement les jeunes hommes sont connus pour être plus susceptibles de prendre des risques, y compris dans la recherche de sensations fortes ou nouvelles. La recherche de sensation a été définie comme un trait caractérisé par le besoin d'expériences et de sensations variée, nouvelles et complexes, et la volonté de s'engager dans des activités physiques et sociales risquées (Zuckerman, 1979), l'adolescent prend des risques pour explorer le monde avec ses pairs, il a besoin d'élargir le champ de ses expériences, et dans le même mouvement, d'expérimenter les limites de son corps et de son esprit (Hachet, 2009).

Le sentiment d'efficacité personnelle désigne la croyance de l'individu en sa capacité d'organiser et d'exécuter la ligne de conduite requise pour produire des résultats souhaités (Bandura, 1997 cité par Erny, 2010).

Le système de croyances qui forme le sentiment d'efficacité personnelle est le fondement de la motivation et de l'action, en partant des réalisations et du bien-être humain. Comme il l'indique régulièrement, avec une clarté et une force de convection rares (Bandura, 2003). « Si les gens ne croient pas qu'ils peuvent obtenir les résultats qu'ils désirent grâce à leurs actes ils ont bien peu de raisons d'agir ou de préserver face aux difficultés » (Bandura, 2003).

La théorie sociocognitive souligne que les personnes formulent des projets et des buts, en anticipant les résultats puis les évaluent. Or ces différentes activités de régulation de la motivation et du comportement deviennent essentielles dans une société de plus en plus instable, changeante et imprévisible (Bandura, 2003).

Les personnes qui croient fortement en leurs possibilités abordent les tâches difficiles comme des défis à relever plutôt que comme des menaces à éviter, ce qui augmente l'intérêt qu'elles y trouvent et commettent plus de risque. A l'inverse, les aptitudes personnelles peuvent être facilement limitées voire annulées par des doutes sur soi, ces personnes évitent les tâches difficiles dans les domaines où elles doutent de leurs capacités, elles ont du mal à se motiver (Lecompte, 2004).

Dans cette double complexité, entre le sentiment d'efficacité personnelle d'une part, et d'autres parts la prise de risque au volant, nous nous sommes intéressées à s'interroger sur la relation entre le sentiment d'efficacité personnelle et la prise de risque chez les jeunes conducteurs.

Nous avons posé les questions suivantes :

- Question principale :
 - Y a-t-il un lien entre le niveau du sentiment d'efficacité personnelle et la prise de risque ?

- Question secondaire :
 - Qu'est-ce qui motive une personne ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle à prendre le risque sur la route ? et qu'est-ce qui motive celui ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle ?

2. Les hypothèses :

- Les jeunes conducteurs ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle prennent le risque comme un moyen d'épanouissement.
- Les jeunes conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle prennent le risque pour exprimer un malaise individuel et social.

3. La pertinence de l'étude :

L'importance de cette étude c'est qu'elle permet de comprendre et d'expliquer la prise de risque, notamment la prise du risque routier, et d'évaluer les différents facteurs des accidents de la routes, tout en mettant en relation cette prise de risque et l'auto-efficacité des jeunes conducteurs.

4. Les objectifs de l'étude :

- Mettre en relation le sentiment d'efficacité personnelle et la prise de risque chez les jeunes.
- Contribuer à expliquer aux chercheurs la prise risque routière
- Décrire les comportements de prise de risque chez les jeunes.
- Ouvrir de nouvelles pistes de recherche élaborant la conduite risquée.

5. Définition des concepts :

5.1. Sentiment d'efficacité personnelle :

Le sentiment d'efficacité personnelle désigne les croyances des individus quand à leurs capacités à réaliser des performances particulières. Il contribue à déterminer les choix d'activité et d'environnement, l'investissement du sujet dans la poursuite des buts qu'il s'est

fixé, la persistance de son effort et les réactions émotionnelles qu'il éprouve lorsqu'il rencontre des obstacles (Bandura, 2003 Cité par Rondier, 2004).

5.2. Le risque :

Le risque est la possibilité (ou la probabilité) qu'un événement ou une situation entraîne des conséquences négatives dans des conditions déterminées. Le risque est la possibilité qu'un danger s'actualise, c'est-à-dire entraîne effectivement des dommages, dans des conditions déterminées (Leplat, 2003 Cité par Kouabenan, 2006).

5.3. La prise de risque :

La prise de risque est définie dans la littérature développementale comme un engagement dans des comportements qui sont associés avec certaines probabilités de résultats indésirables (Beyth-Marron et Fischloff, 1997).

La prise de risque découle d'une confrontation par le sujet entre risque préférentiel et risque perçu (Deligniers, 1993).

Elle se définit aussi comme la participation active de l'individu dans un comportement pouvant être dangereux. C'est le sujet lui-même qui choisit de rechercher le danger au travers de certains comportements, dans la mesure où celui-ci peut être une réponse à certains de ses besoins (Purperl et Muren, 2006).

5.4. Accident de circulation :

L'accident est un événement indépendant de la volonté humaine, provoqué par une force extérieure agissant rapidement et qui se manifeste par un dommage corporel (OMS, 2004).

C'est un événement au cours duquel un dommage est causé à une personne ou à un bien matériel impliquant ou causé par un véhicule routier en mouvement, et survenant sur tout

chemin ou terrain, l'accident peut impliquer plus d'un véhicule routier (Journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire).

5.5. jeune :

Définir le concept de « jeunesse » ou « jeune » est une tâche difficile du fait des nombreuses significations qui leur sont accordées. L'approche la plus commune et la plus anciennes du terme se fonde sur le critère de l'« âge ». Selon l'OMS, on entend par « jeune », la tranche d'âge qui part de 10 à 24 ans (Niange, 2007).

5.6. La recherche de sensation :

Le concept de recherche de sensation est définie par Marvin Zuckerman comme un trait caractérisé par le besoin de sensation et d'expérience variées, nouvelles et complexes et la propension à prendre des risques physiques, sociaux, légaux et financiers dans une quête de telle expériences (Piquemal, 1998 cité par Verlah, 2011).

5.7. Mal-être psychologique :

La notion de mal-être, est une notion particulièrement subjective. Elle l'est d'autant plus que cela repose sur la vision du monde de chacun. Le mal être est une sensation diffuse et désagréable, un sentiment de déséquilibre (ARMINOT, 2017).

Chapitre II

Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Préambule :

Dans ce chapitre, la notion du sentiment d'efficacité personnelle sera exposée en premier lieu, suivie du niveaux d'efficacité personnelle, ensuite les sources et les fonctions de l'efficacité personnelle et enfin les théories de l'action raisonnée et planifié.

1. Aperçu sur la notion du sentiment d'efficacité personnelle :

Le sentiment d'efficacité personnelle est un phénomène qui s'inscrit dans la théorie sociocognitive développée dans les années 70/80 par le psychologue Albert Bandura. Dans cette théorie, il établit la notion de « causalité triadique réciproque », c'est-à-dire l'idée selon laquelle il existe une interaction réciproque entre l'individu, son comportement et son environnement. L'un des concepts clés de cette théories est le concept d'agenitivité qui considère les individus comme des agents actifs de leur propre vie et qui exercent un contrôle et une régulation de leurs actes » (Rondier, 2004).

Bandura définit le sentiment d'efficacité personnelle comme « la croyance en sa propre capacité à organiser et a exécuter une série d'actions nécessaires pour parvenir à la situation visée » Bandura (1997). Dans ce cadre théorique les individus ne sont pas directement contrôlés par l'environnement ou par des facteurs biologiques mais par des mécanismes cognitifs internes. Ils possèdent des connaissances sur eux-mêmes qui leur permettent d'évaluer et de contrôler leurs sentiments, leurs ressentis et par-là même leurs actions. La croyance qu'a l'individu dans ses propres capacités constitue un élément clef. Le concept de sentiment d'efficacité personnelle présente plusieurs caractéristiques : il s'appuie d'abord sur la perception que se fait l'individu de ses propres capacités et non sur un trait de personnalité ou une caractéristique psychologique. De plus, le sentiment d'efficacité personnelle, bien que contextualisé à une activité spécifique, peut se révéler transférable dans le cas où plusieurs activités requièrent les mêmes compétences. Enfin, il s'élabore par rapport à un niveau de performance et non pas à faire mieux que les autres qui mise en jeu (Masson, Fenouillet 2013)

Selon Bandura, les croyances d'efficacité personnelle constituent le facteur clé de l'action humaine. Si une personne estime ne pas pouvoir produire des résultats satisfaisants dans un domaine, elle n'essaiera pas de le provoquer. Les croyances des individus en leur

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

efficacité influent sur pratiquement toutes leurs activités. Le sentiment d'efficacité ne consiste pas seulement à savoir ce qu'il faut faire et être motivé pour cela. Il s'agit plutôt d'une capacité productrice au sein de laquelle les sous-compétences cognitives, sociales, émotionnelles et comportementales doivent être organisées et orchestrées efficacement pour servir de nombreux buts (Lecomte, 2004).

L'étude du sentiment d'efficacité personnelle se fonde sur la théorie socio cognitive. Celle-ci tire ses racines du béhaviourisme et de la psychologie sociale, et la complète en introduisant une troisième variable entre stimulus (l'environnement) et la réponse (le comportement) : la cognition basée sur la notion d'interaction, le comportement ne serait donc pas seulement Médité par les forces de l'environnement ou cde facteurs internes et ne peut être compris en dehors d'un contexte précis. Le comportement est défini comme une triade dynamique aussi appelé déterminisme réciproque dans une interaction partagée de facteurs personnel (cognition, affectifs, biologique), de comportement et d'environnement (Nagels, 2016).

La théorie sociale cognitive est basée sur la notion d'interaction. Bandura (1986) précise qu'il ne suffit pas de considérer le comportement comme étant fonction des effets réciproques des facteurs personnels et environnementaux les uns sur les autres mais que l'interaction soit être comprise comme un déterminisme réciproque des facteurs personnels, environnementaux et des comportements (Carré, 2003).

2. Le modèle de réciprocité causale triadique :

Ce modèle reprend les éléments clés de la théorie de l'apprentissage sociale avec un élément supplémentaire crucial : le comportement. Dans la théorie sociocognitive, la fonction psychologique est analysée à travers une causalité réciproque triple. C'est-à-dire que les différents facteurs, tels que la personne, le comportement et l'environnement interagissent deux à deux et de façon variable en permanence. Comme le précise A. Bandura, l'influence des facteurs est relative en fonction des activités et des circonstances. Ces actions réciproques exercent une influence les uns sur les autres. « Les individus sont à la fois producteurs et produit de leur société ». De plus, le « temps » explique également pourquoi les interactions ne sont pas simultanées. Il faut très souvent attendre pour voir apparaître l'effet de nos actes et

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

par ce fait les conséquences. La triade permet d'expliquer le comportement humain, selon différentes approches (AFONSO, DEVUNDRA, 2011).

De l'analyse faite par A. Bandura sur la théorie sociocognitive, en résulte un schéma (cf figure ci-dessous). Il nous permet de mieux comprendre toutes les interactions possibles et ainsi analyser l'individu face aux situations et aux actions mises en œuvre.

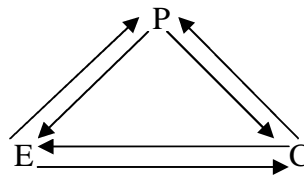


Figure 01 : Triade dynamique de la théorie sociale cognitive de Bandura (Carré, 2003)

P : La personne et toutes ses cognitions, son affectif, son vécu, ses représentations... les facteurs internes à la personne.

E : Déterminant de l'environnement social et organisationnel.

C : déterminant du comportement.

Ces trois facteurs interagissent deux à deux en permanence mais de façon variable. C'est-à-dire que leurs influences diffèrent en fonction de la situation et du sujet. Ils n'interviennent pas simultanément (AFONSO, DEVUNDRA, 2011).

1. Les déterminants du comportement et de la personne :

Le segment P → C : Le sujet social avec l'ensemble de ses représentations, son vécu, ses ressentis peut agir sur son comportement. L'individu a la capacité d'orienter son comportement. L'individu et les cognitions ont un rôle à jouer dans la modification de son comportement. On peut imaginer qu'un individu par rapport à un autre aura un comportement différent face à une situation similaire.

Le segment C → P : Le comportement peut largement influencer sur la personne. Ce segment met en évidence les effets extrinsèques sur la personne.

2.1. Les déterminants de l'environnement et la personne :

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Le segment P→C : Cette interaction apparaît comme la moins étudiée. Les effets de notre environnement sur l'individu sont notables et le seul fait d'être présent le modifie. Sans même avoir pris la parole, notre physique (âge, taille, origine...) et ou notre (fonction officielle, niveau hiérarchique...) appellent à des réactions et donc à des modifications de notre environnement. Ces réactions agissent sur nos conceptions personnelles. Celles-ci peuvent intervenir de façon positive ou négative sur notre jugement. Comme le précise A. Bandura, il est possible de transformer son environnement par sa pensée.

Le segment E→P : Par cette réaction réciproque, comment l'environnement peut impacter sur la personne ? L'environnement peut influencer et surtout modifier les processus affectifs et de cognitions de l'individu. L'environnement agit donc sur les processus cognitifs.

2.2. Les déterminants de l'environnement et ceux du comportement :

Le segment E→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.

Le segment C→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.

3. Niveaux d'efficacité personnelle :

Un fonctionnement efficace nécessite à la fois des aptitudes et des croyances d'efficacité pour bien les utiliser. Des personnes différentes avec des aptitudes identiques, ou la même personne dans des circonstances différentes, peuvent donc obtenir des performances faibles, bonnes ou remarquables, selon les variations de leurs croyances d'efficacité personnelle. Certes, le niveau initial de compétence influe sur les performances obtenues,

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

mais son impact est fortement médiatisé par les croyances d'efficacité personnelle (Lecomte, 2004).

Les personnes qui croient fortement en leurs possibilités abordent les tâches difficiles comme des défis à relever plutôt que comme des menaces à éviter, ce qui augmente l'intérêt qu'elles y trouvent. Elles se fixent des objectifs stimulants et conservent une forte implication à leur égard, investissent beaucoup d'efforts et les augmentent en cas d'échec ou reculs. Elles restent centrées sur la tâche et raisonnent stratégiquement en face des difficultés. Elles attribuent l'échec ou une baisse de performance. Enfin, elles abordent les menaces ou les stressseurs potentiels avec la confiance qu'elles peuvent exercer un certain contrôle sur eux. Cette perspective efficace améliore les performances, réduit le stress et diminue la vulnérabilité à la dépression (Lecomte, 2004).

A l'inverse, 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 en leurs aptitudes dans des situations qui sapent leurs croyances en eux-mêmes. Ces personnes 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. Ces pensées perturbatrices ruinent ensuite leurs efforts et leurs pensées analytiques en distrayant leur attention de la meilleure manière d'exécuter les activités et en l'orientant vers les insuffisances personnelles et les malheurs éventuels. Elles retrouvent difficilement leur sentiment d'efficacité à la suite d'un échec ou d'une performance amoindrie. Une personne ayant un faible sentiment d'auto-efficacité aura d'avantage tendance à se sentir diminuer et impuissante. Ces caractéristique minimisent les opportunités d'accomplissement et exposent l'individu au stress et à la dépression (Lecomte, 2004).

4. Concepts en lien avec l'auto efficacité :

Le sentiment d'auto efficacité peut être mobilisé comme un indicateur des ressources professionnelles construites par l'individu pour réaliser efficacement ses tâches de travail. (Bandura, 1986).

Les travaux en psychologie sociocognitive (Bandura, 1986, 2001,2006) Permettent de distinguer plusieurs autres concepts en lien avec le sentiment d'auto efficacité.

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Ces concepts pourraient constituer des indicateurs du développement professionnel, ils s'appuient sur le présupposé selon lequel les individus au fil de leurs expériences, développent une perception de leurs propres habilités et caractéristiques qui guident par la suite leurs comportements. (Clauzard, 2016).

Parmi ces concepts :

- **La capacité de prévoyance des acteurs :**

La capacité d'un individu à se motiver et à guider ses actions par anticipations des résultats. (Clauzard, 2016).

- **L'auto-régulation :**

C'est le pouvoir que possède l'individu de contrôler son comportement, c'est par ce processus que l'individu passera de contrôle externe au contrôle interne (Clauzard, 2016).

- **Auto-analyse :**

C'est le pouvoir d'un individu d'évaluer ses expériences, de réfléchir sur ses processus de pensée et de les modifier (Clauzard, 2016).

5. Les sources du sentiment d'efficacité personnelle :

Le sentiment d'efficacité personnelle tire ses origines de quatre sources distinctes : les expériences antérieures, les expériences vicariantes, la persuasion verbale et les états physiologiques. La synthèse de ces quatre dimensions du sentiment d'efficacité personnelle, présentée ici, a été réalisée à partir des écrits de Bandura (1977) et de Carré (2004), cités par Duchense et Gagnon (2013).

5.1 Les expériences antérieures :

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Cette première source du sentiment d'efficacité personnelle est directement associée aux expériences antérieures de l'individu et au degré de maîtrise perçue lors de ces expériences ; elle constitue la dimension ayant l'influence la plus importante sur le sentiment d'efficacité personnelle de la personne parmi les quatre proposées par Bandura. Un rendement couronné de succès favorise l'augmentation du sentiment d'efficacité personnelle alors qu'un rendement se soldant par un échec contribue à la diminution de celle-ci. Le rendement effectif de l'individu résulte de l'une ou l'autre des prémisses suivantes :

« Si j'ai connu du succès dans la situation A, je peux sans doute réussir également dans la situation B » ou « Puisque j'ai échoué dans la situation A, je vais probablement échouer encore dans la situation B » (Duchense et Gagnon 2013).

5.2 Les expériences vicariantes :

L'apprentissage vicariant s'opère par l'observation d'un tiers perçue comme étant de compétence équivalente et s'actualise par le modelage d'une attitude ou d'un comportement, particulièrement dans le cas de situations jugées difficiles ou complexes par l'individu. Le modelage ne se limite pas à imiter les actions d'autrui, mais permet à la personne d'intégrer et de construire sa propre compréhension de l'expérience observée au-delà de l'attitude ou du comportement produits. Les postulats inhérents aux expériences vicariantes sont que « Si un tel peut le faire avec succès, je peux sûrement réussir moi aussi » ou que « Si un tel n'a pas réussi, je n'y arriverai sans doute pas, moi non plus » (Duchense et Gagnon 2013).

5.3 La persuasion verbale :

Cette troisième source du sentiment d'efficacité personnelle concerne les efforts produits par autrui, à la condition que celle-ci soit jugée crédible, pour convaincre une personne, en s'appuyant sur les succès antérieurs de cette dernière, de sa capacité de réussir lors d'une situation nouvelle. Les résultats de cette intervention de source externe demeurent toutefois plus fiables que lorsque les attentes de rendement sont induites par la personne elle-même ou qu'elles proviennent d'expériences vicariantes. Les postulats qui

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

prévalent ici sont « Si un tel prétend que je peux réussir, c'est que j'en suis probablement capable » ou bien « Puisqu'un tel me considère incapable, c'est que je le suis sans doute » (Duchense et Gagnon 2013).

5.4 Les états physiologiques :

Cette quatrième source du sentiment d'efficacité personnelle, est comme la précédente, considérée comme de moindre importance par Bandura. L'enthousiasme et l'excitation générés par une situation spécifique contribuent à l'adoption d'une attitude favorable envers celle-ci ; l'augmentation du rythme cardiaque et la montée d'adrénaline peuvent engendrer un sentiment d'efficacité positif qui aura tendance à se généraliser dès l'apparition éventuelle de ces émotions. Ces états physiologiques positifs entraînent le postulat que « La situation A m'a semblé excitante et je suis très satisfait de mon rendement. Mon cœur bat plus vite rien qu'à penser à la situation B, Dans laquelle j'ai hâte de plonger ». L'anxiété et le stress, quant à eux, peuvent cependant avoir un impact défavorable sur le sentiment d'efficacité personnelle : « Je me sentais nerveux et craintif à l'idée de m'engager dans la situation A et celle-ci ne s'est pas bien passée. Puisque la situation B me rend également nerveux, je ferais peut-être mieux de tout laisser tomber » (Duchense et Gagnon 2013).

6. Fonctions de l'efficacité personnelle :

Cette partie est consacrée aux processus par lesquelles les croyances d'efficacité produisent leurs effets. L'efficacité personnelle influence fortement la façon dont les gens pensent, agissent, se motivent et ressentent. Quatre processus au travers du fonctionnement humain soit les processus cognitif, motivationnel, émotionnel et de sélection, sont régulés par les croyances d'efficacité.

6.1 Les processus cognitifs :

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Selon (Bandura, 2003 cité par Deschenes, 2007), les modes de penser susceptibles d'augmenter ou de diminuer les performances sont affectées par les croyances d'efficacité. Les constructions cognitives servent de guide pour l'action dans le développement des aptitudes. La pensée permet aux individus d'établir la probabilité des 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 est forte, plus les buts sont élevés, plus l'engagement envers ses buts est solide.

La façon dont l'individu définit ses capacités exerce des effets importants sur les mécanismes qui régissent le fonctionnement cognitif et les performances. Les gens peuvent définir leurs capacités soit comme une compétence que l'on peut acquérir ou soit comme une aptitude inhérente. Ces conceptions modifient automatiquement la façon dont les résultats inférieurs aux standards sont traités cognitivement. Interpréter de faibles réalisations comme étant des indicateurs d'insuffisances personnelles diminue le sentiment d'efficacité.

6.2 Les processus motivationnels :

La capacité d'auto-motivation et d'action finalisée est enracinée dans l'activité cognitive. L'essentiel de la motivation humaine est produite cognitivement. C'est partiellement sur la base des croyances d'efficacité que les gens choisissent de relever le défi, d'investir telle quantité d'efforts et sur combien de temps, de persévérer face à des obstacles.

Les personnes se motivent et guident leurs actions de manière anticipatoire par les résultats qu'elles attendent de certains enchaînements de comportements. Certes, la théorie de l'attente-valeur met en lien cette forme de motivation aux résultats anticipés. Une ferme croyance d'efficacité personnelle maintient l'attente et les efforts pendant une longue période même si les résultats sont incertains ou difficiles à atteindre. Une activité n'est pas complètement accomplie par les gens qui doutent de leur possibilité de faire le nécessaire pour réussir. Ainsi, une faible croyance d'efficacité peut donc annuler le potentiel motivant d'attentes attrayantes (Deschenes, 2007).

Le comportement est motivé et dirigé par des buts plutôt que déterminé par un état futur confus. Selon la théorie des buts, l'individu établit des prévisions qui sont traduites en résultats anticipés qui servent de guide. En conditionnant l'autosatisfaction à l'atteindre du

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

critère, les individus donnent une direction à leurs actions et se motivent à persister dans l'effort jusqu'à ce que la performance obtenue corresponde à leurs buts (Deschenes, 2007).

6.3 Les processus émotionnels :

La croyance d'efficacité personnelle a un impact majeur sur les états émotionnels. Elle affecte la nature et l'intensité des expériences émotionnelles par trois moyens : le contrôle personnel sur la pensée, l'action et l'émotion. L'efficacité personnelle peut abolir des états émotionnels inconfortables. L'autorégulation des processus de pensée joue un rôle significatif dans le maintien du bien-être émotionnel. Les personnes qui doutent de leurs performances lors d'un événement futur sont facilement sujettes à l'anxiété, à l'accroissement du rythme cardiaque et au stress. Ces états physiologiques peuvent se traduire par le déclin des fonctions immunitaires et l'arrivée en masse de pensées négatives. Dans des conditions, de telles activations physiologiques et de telles pessimistes sont des obstacles majeurs à l'atteinte des objectifs.

Selon Bandura (1993), une efficacité personnelle élevée aide à gérer les éléments stressants et à orienter l'individu vers la résolution de problèmes (Deschenes, 2007).

6.4 Les processus de sélection :

Les processus précédents permettent aux gens de créer un environnement favorable à l'atteinte d'objectifs et d'exercer un meilleur contrôle sur soi. Bandura 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 (Deschenes, 2007).

7. La théorie de l'action raisonnée et la théorie du comportement planifié :

Pour connaître quand et sous quelles conditions la connaissance des attitudes permet-elle d'inférer l'émission d'un comportement, deux nouveaux modèles sont successivement présentés : il s'agit de la théorie de l'action raisonnée (Fishbein et Azjen, 1975), puis de son extension, la théorie du comportement planifié (Azjen, 1987).

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

7.1 La théorie de l'action raisonnée (Fishbein et Azjen, 1975) :

La théorie de l'action raisonnée, élaborée vers la fin des années 70 par M. Fishbein tire ses racines de la nécessité de clarifier la relation entre l'attitude, l'intention et comportement (Gheorghui, 2012).

Cette théorie vise à prédire des comportements spécifiques et évolutifs dans une situation précise (Godin, 1991 ; Coté & Godin, 2006) par l'étude de trois construit : l'intention, l'attitude et la norme subjective (Tétu, 2009).

L'intention : l'intention est en quelque sorte l'expression de la motivation de la personne à adopter ou non un comportement. Elle est déterminée par les attitudes et les normes subjectives. L'influence de ces deux variables sur l'intention varie selon le comportement visé et la personne (Tétu, 2009).

L'attitude : l'attitude dépend du jugement de la personne envers l'action selon qu'elle est favorable ou non quand à l'adoption du comportement visé. La mesure de l'attitude peut se faire de façon directe ou indirecte. La mesure directe peut être cognitive ou affective (ex : insécurisant/sécurisant, imprudent/prudent) (Tétu, 2009).

Norme subjective : ce construit réfère à la perception qu'a un individu quand à l'approbation ou non de personnes importantes pour elle d'adopter ou non un comportement donné (Tétu, 2009).

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Le schéma suivant est représentatif de la théorie de l'action raisonnée :

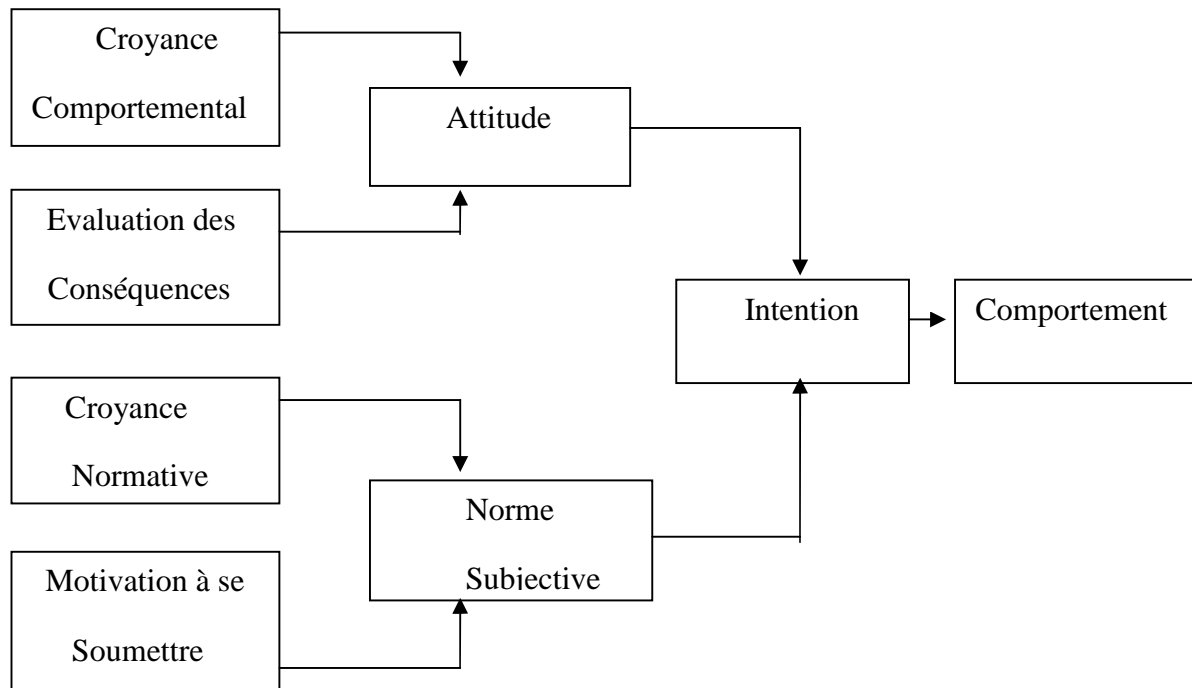


Figure.2. Représentation schématique de la théorie de l'action raisonnée de Fishbein et Ajzen (1975) Cité par Kefi et Benchrqui, 2013.

7.2 La théorie du comportement planifié (Azjen, 1975) :

La théorie du comportement planifié, une variante de la théorie de l'action raisonnée, a été proposée par Azjen (1985), (1991) afin de tenir compte des comportements qui ne sont pas entièrement sous le contrôle volitif individuel, c'est-à-dire lorsqu'il existe des contraintes à l'adoption du comportement. Plusieurs comportements nécessitent des ressources, des habilités et des opportunités sur lesquelles l'individu n'a pas un contrôle total. Afin de tenir compte de ces barrières, Azjen a proposé une troisième variable, la perception du contrôle sur le comportement, qui correspond au degré de facilité ou de difficulté que représente la réalisation d'un comportement d'un individu. Cette variable reflète la présence de facteurs externes facilitant ou contraignant la réalisation d'un comportement donné de même que la perception de l'individu de son efficacité personnelle en vue de réaliser ce comportement (Taylor et Todd, 1995, cité par Gagnon 2013).

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Les attitudes et l'efficacité personnelle sont expliquées en termes de croyance (Figure 3).

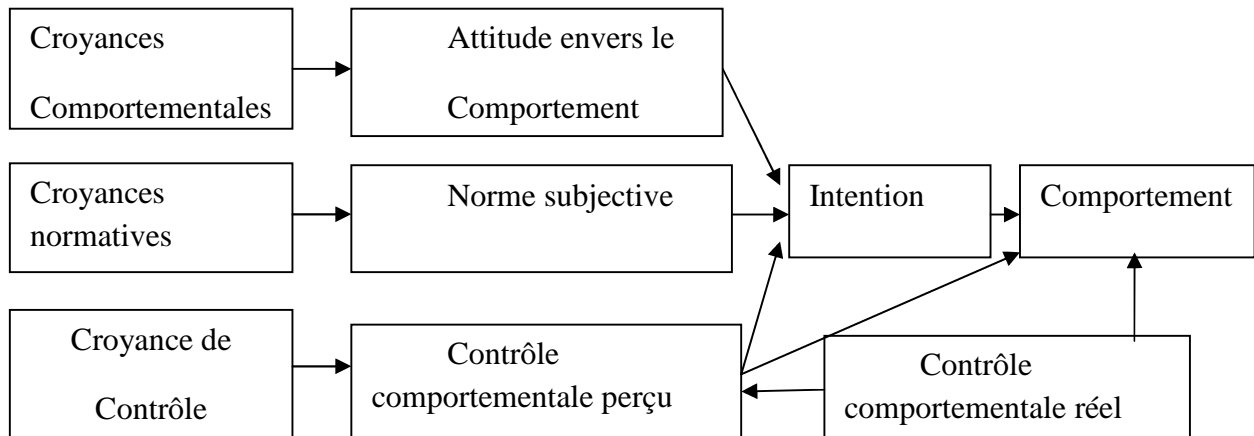


Figure. 3. Théorie du comportement planifié (Schéma adapté d'Azjen, 1991, cité par Kefi et Benchrqui, 2013).

Selon Azjen et Fishbein (2005), le schéma ci-dessus s'explique ainsi : le comportement résulte de l'intention ; cette intention est fonction de l'attitude envers le comportement, de la norme subjective et du contrôle comportementale perçu. Ces éléments sont, eux même respectivement fonction de la croyance comportementale, de la croyance normative et de la croyance de contrôle. Or, ces croyances peuvent varier selon de nombreux facteurs. En conséquence, la théorie du comportement planifié mobilise trois construis-clé : l'attitude à l'égard du comportement, la norme subjective et le contrôle comportemental perçu. L'attitude concerne l'évaluation (positive ou négative) que l'individu fait sur le comportement en question. Effectivement, comme la souligne Azjen et Cote (2008), les attitudes sociales s'acquièrent et ne sont pas innées. La norme subjective fait référence à la perception de l'environnement sociale quand au comportement visé. En ce qui concerne le contrôle comportementale perçu, il s'agit, pour l'individu, de percevoir les opportunités dont il dispose mais également de pouvoir anticiper des obstacles éventuels, de connaître les compétences dont il a besoin s'il s'engage dans ce comportement (Kefi et Bencherqui, 2013).

Chapitre II Sentiment d'efficacité personnelle et comportements à risque

Conclusion :

On a tenté dans ce deuxième chapitre d'élaborer et de définir le concept du sentiment d'efficacité personnelle et la théorie sociocognitive. Ce qui nous guide au chapitre suivant

Chapitre III

Prise de risque et accidents de circulation

Préambule :

Ce chapitre va être une idée générale sur le concept de prise de risque, et celui des accidents de circulation, on va mettre en relation la prise de risque liée à la jeunesse et la recherche de sensation.

1. La prise de risque :**1.1. Etymologie du mot « risque »:**

Selon le dictionnaire culturel d'Alain Rey (1998) l'origine du terme risque est très controversée dans la langue française. Elle date de la fin du XVI^{ème} siècle dans sa forme féminine, puis du milieu du XVII^{ème} siècle dans sa forme masculine. Le mot risque aurait trois origines étymologiques : latine, grecque et germanique d'où la diversité des définitions. Ces différentes origines permettent de mieux comprendre les différents enjeux et représentations contenus dans ce mot (Aubron, 2009).

L'étymologie du mot risque se rapporte à trois notions : la racine latine *resicare* signifie « séparer » ; prendre des risques c'est se séparer du connu, transgresser la sécurité en gommant les limites. La racine grecque « *rhizikon* » signifie « racine » et renvoie au risque originel. La prise de risque se rattache alors à un rapport à soi ; en prenant des risques le sujet interpelle ses propres capacités physiques et psychiques à affronter le danger encouru. Enfin, l'origine germanique dérivée de « *wagen* » envisage le risque sur son versant hasardeux de l'aventure vers l'inconnu. Pour le sujet, le risque se définit comme une action à l'issue incertaine qui comporte des aspects positifs structurants (créativité, invention...) et des aspects négatifs (déstructurants, addictions, accidents). Le risque rend compte de processus stochastiques (hasard de la situation) et d'enjeux (gravité) dans un espace temps plus ou moins lointain (risque à long ou court terme) (Michel, Purper-Ouakil et al. 2002).

1.2. Définition du risque :

La notion du risque a longtemps été liée aux circonstances environnementales (météorologiques), contre lesquelles l'humain est impuissant. Elle ne s'est que très récemment étendue à l'activité humaine. Aujourd'hui, l'étude du risque est générique et porte sur tous les secteurs de l'activité. De nombreux auteurs ont étudié le concept de « prise de

risque » qui ne se limite pas au danger, à la menace et la défaillance, ni même au risque. On parle de « mise en risque » dès lors que l'on peut identifier un ou plusieurs facteurs, fixer des probabilités d'occurrences et évaluer des dommages (Amalberti & Gibert, 2001).

La plupart des ouvrages de références s'accordent à définir le risque comme un danger que l'on peut plus ou moins prévoir (Collard, 1998 ; Michel & Muren-Simeoin, 2001). Se risquer, c'est s'aventurer, se hasarder. Mais le risque est aussi rattaché tant à la dangerosité de l'activité qu'aux conséquences négatives sur le sujet (Dumontier, 2012).

Le risque renvoie à deux significations relativement proches : c'est l'évaluation de la probabilité d'un événement indésirable, d'une part, et d'autre part, il s'agit d'une situation où il est possible mais non certain qu'un événement non désirable se produise. Le risque est alors le potentiel pour la réalisation d'événements non désirés ayant des conséquences négatives. On peut l'assimiler, en matière de sécurité routière, à la probabilité d'occurrence d'un accident. (Kobayashi, 1994). Cependant, la conduite automobile n'est pas toujours considérée par les conducteurs comme une activité dangereuse. Il existe ainsi une distorsion entre risque objectif et risque subjectif associé à certaines situations et à certains comportements de conduite. Cette mauvaise appréhension des risques routiers peut être à l'origine de comportements de prise de risque. Ces comportements risqués peuvent être intentionnels ou non. (Charbit.C, 1997).

1.3 Perception du risque et prise de risque :

Plusieurs auteurs ont tenté d'identifier les différents facteurs intervenant dans l'évaluation du risque, et leur rôle dans la prise de risque. Parmi ces facteurs, on retrouve la capacité de contrôle personnel, l'expérience du comportement, l'effet de groupe ainsi que l'information sur les risques encourus. Ces facteurs ont été repris et opérationnalisés sous forme d'échelle de perception du risque (Slovic et coll., 1979 ; Benthin et coll., 1993). Parmi les théories examinant les liens entre perception du risque et prise de risque, celle de Wilde (1988, 1992) postule l'existence d'un seuil de risque préférentiel. Ce risque préférentiel, qui serait dépendant du sujet lui-même, se différencie du seuil de risque objectif défini en termes de probabilité d'accidents, de mortalité. Selon cet auteur, qui a surtout étudié les accidents routiers, il existe un ajustement entre le risque préférentiel du sujet, c'est-à-dire le rapport

qu'il fait entre les coûts et les bénéfices du comportement évalué, et le risque objectifs rattaché à l'activité.

L'équipe de Slovic (1979) postule l'existence d'un continuum reliant de façon inverse la perception des bénéfices et des risques. Dans cette perspective, plus l'activité s'avère risquée plus les bénéfices sont fiables.

La perception du risque peut aussi être influencée par l'imagination et la mémoire (Slovic et al., 1979). Un souvenir peut en effet, donner une connotation affective à une activité et ainsi modifier la perception des risques qui lui sont associés. De même, la perception du risque passe également par l'évaluation de ses propres aptitudes à pratiquer cette activité. Parmi les autres facteurs qui influencent la perception du risque, nous pouvons citer l'âge et le sexe. En effet, l'âge semble être un facteur déterminant dans l'évaluation du risque ; certaines études ont montré que les personnes âgées lui attribuent une plus grande intensité, et sont plus prudents que les jeunes. (Dumontier, 2012).

1.4 La prise de risque liée à la jeunesse :

Si les jeunes enfants prennent inconsciemment des risques parce qu'ils sont incapables d'agir autrement, les enfants plus âgés et les adolescents peuvent de fait disposer des capacités nécessaires mais rechercher le risque de façon active. La prise de risque donne souvent aux adolescents le sentiment de maîtriser leur existence, et parfois celui de défier l'autorité. Il est établi que les jeunes adultes adoptent très fréquemment des comportements de recherches de sensations, et qu'ils ont besoin d'une excitation physiologique renforcée. Les jeunes recherchent donc les situations et expériences qui permettent de maintenir cet état, qu'ils qu'en soient les risques inhérents. Cette recherche de sensation se focalise souvent sur les comportements à risque, par exemple, dans la conduite d'un véhicule ou la traversée d'une rue. On sait que les comportements de cette nature augmentent entre les âges de 9 et 14 ans, qu'ils culminent à la fin de l'adolescence et au début de la vingtaine, puis diminuent régulièrement avec l'âge (OMS, 2007).

1.5 La recherche de sensations :

La recherche de sensations est un trait de personnalité. Elle se définit par un besoin de stimuli et d'expériences variées, nouvelles et complexes qui se traduit par une prise de risque physique, social ou financier pour l'atteindre de ces expériences (Zuckerman, 1979). La théorie de la recherche de sensations, développée par Marvin Zuckerman, se conceptualise à travers un niveau de stimulation optimal qui serait propre à chacun des individus (Zuckerman, 1979). En ce sens, l'amateur de sensations a un niveau de stimulation optimal qui est supérieur à la moyenne des individus. Ainsi, le recours à des expériences à sensations fortes lui permet de maintenir cet état optimal. (Geneau, 2008).

L'existence d'une relation entre la recherche de sensations et la prise de risque a été largement démontrée (Arnett, 1990 ; Zuckerman, 1979). Plus particulièrement, en ce qui concerne les adolescents, Beiness et Simpson, en 1988, ont observé que les adolescents accidentés de la route ont un niveau de recherche de sensations plus élevé que les adolescents non accidentés. De même, Arnett en 1994 mais aussi Zuckerman et Eysenck en 1987 ont montré que la recherche de sensations est plus élevée à l'adolescence qu'à l'âge adulte, tout comme le comportement à risque.

Si nous reprenons les différentes définitions, on sait que la recherche de sensations est un besoin psychobiologique de sensations, une caractéristique de personnalité. En effet, Zuckerman (1994) définit la recherche de sensations comme une caractéristique de personnalité, contribuant à la régulation émotionnelle, et qui consiste en la recherche d'expériences et de sensations variées, complexes, nouvelles et intenses. Pour Arnett (1996), la recherche de sensations est un besoin de stimulation de sens et d'expériences nouvelles et intenses. Les chercheurs de sensations s'investiraient dans de comportements à risque pour éprouver du plaisir par le biais de stimulations nouvelles et intenses. (Dumontier, 2012).

L'âge et le sexe sont des éléments importants à considérer dans ce contexte. Des études suggèrent que la recherche de sensations augmente à partir de l'âge de 14 ans pour atteindre un sommet vers 20 ans et décliner progressivement par la suite (Giambra et al, 1992 ; Zuckerman, 1994). La recherche de sensations représente sans équivoque le facteur qui a été le plus souvent mis en rapport avec les comportements à risques au volant. Elle a été reliée à la conduite en état d'ébriété (Donovan et Marlatt, 1982 ; Donovan, Queisser, Umlauf & Salzberg, 1986 ; Lastovicka, Murry, Joachimstaler, Bhalla & Scheurich, 1987 ; Little & Robinson, 1989 ; McMillen, Smith & Wells-Parker, 1989 ; McMiller, Pang, Wilson, 1990 ;

Stacy, Newcomb & Bentler, 1991 ; Yu & Williford, 1993 ; Vingkis, Stoduto, Macarthey-Filigate, Liban & McLellan, 1994 ; Wieczorek, 1995), à la vitesse excessive et à la conduite imprudente (Zuckerman & Need, 1980 ; Clement & Jonah, 1984 ; Horvath & Zuckerman, 1993 ; Furnham & Saipe, 1993 ; Moe & Jensen, 1993, 1995 ; Burns & Wilde, 1995 ; Arnett, 1996) ainsi qu'à d'autres comportements dangereux tels que le non port de la ceinture, les louvoiements dans la circulation et la conduite compétitive (McMillen et al., 1989 ; Wilson, 1990 ; Arnett, 1991, 1996 ; Furnhan & Saipe, 1993 ; Homant, Kennedy & Howton, 1993 ; Burns et Wilde, 1995). Plus récemment, Iversen & Rundmo (2002) ont également observé une relation significative entre la recherche se sensations et la conduite dangereuse autorapportée. Dans l'ensemble, les auteurs soulignent que les chercheurs de sensations représentent clairement une population à risque vers laquelle il serait pertinent d'orienter des interventions ciblées. (Bellavance,et al 2005).

2. Les accidents de la circulation :

2.1 Etymologie du mot « accident » :

Le mot « accident » vient du latin « accidere » signifiant « arriver ». Ce substantif masculin désigne donc « un évènement inattendu qui survient par hasard » ou encore « un évènement impromptu causant des dégâts corporels ou matériels » (Hardy, 2010).

2.2 Définition de l'accident de circulation :

Un accident de la route est un évènement soudain, inattendu, imprévisible ; une sorte de boîte noire dont seules les entrées et les sortie sont accessibles et observables (Faverge, 1967, cité par Nguetsa.R, 2012).

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), l'accident de la route est définie comme tout accident qui s'est produit sur une route ouverte à la circulation des usagers de la route dans lequel, au moins un véhicule en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et/ou matériels.

Il s'agit des accidents corporels de la circulation routière. Ils doivent survenir, comme le rapportent Vallin et CHESNAIS :

- Sur la voie publique
- Impliquer au moins un véhicule
- Provoquer un traumatisme corporel nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

Les accidents de la route se définissent comme des événements malheureux ou dommageables survenant sur une route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public. Selon Waller, 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. (Famakan, 2006).

2.3 Situation de la sécurité routière dans le monde :

La sécurité routière est devenue une préoccupation prioritaire dans de nombreux pays. Les accidents de la route imposent d'immenses coûts sociaux, soit des effets néfastes sur l'activité économique et la qualité de vie. Dans son rapport de situation sur la sécurité routière (OMS, 2013), l'organisation mondiale de la santé (OMS) indique que, dans le monde entier, le nombre total de tués dus aux accidents de la route reste trop élevé à 1,24 millions par an, une moyenne de 3480 personnes meurent par jour dans le monde à cause des activités liées à la motorisation et de 20 à 50 millions sont blessés. Ces tués et blessés ont un impact incommensurable sur les familles touchées, dont la vie est souvent changée de façon irrévocable par ces tragédies, et sur les communautés dans lesquelles ces gens vivaient et travaillaient. Généralement, les accidents de la route sont en augmentation, notamment dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, où les taux sont deux fois plus élevés que dans les pays à revenu élevé. Cela est en partie attribuable à la rapidité de la motorisation dans de nombreux pays en voie de développement qui a eu lieu sans investissement comparable dans les stratégies de sécurité routière.

Par conséquent, l'OMS concentre son attention sur l'insécurité routière qui pose un problème croissant de santé publique dans le monde entier. Ainsi, l'Organisation des Nations Unies a déclaré que la violence routière est un sujet de grande préoccupation. En 2010,

l'assemblée générale des nations unies a adopté une résolution qui a proclamé la décennie d'action pour la sécurité routière (OMS, 2013). L'objectif de la décennie (2011-2020) est de stabiliser et de réduire la tendance à la hausse du nombre de tués de la route, et de sauvé environ 5 millions de vie au cours de la période.

Selon le rapport mondial sur les accidents de la circulation et de la prévention de l'année 2004, les accidents de la route se place à la neuvième place comme une cause majeure de décès dans le monde. En effet, les tendances actuelles suggèrent que les accidents de la route deviendront la cinquième cause de décès en 2030, l'écart entre les pays à revenu élevé et à faible revenu sera encore accentuée (OMS, 2004).

2.4. Situation de la sécurité routière en Algérie :

En Algérie, au cours des dernière décennies, on a assisté a une croissance rapide de la demande pour le transport routier, qui reflète l'augmentation de l'activité économique, de la population et du parc automobile.

Le cout annuel des accidents de la route a été estimé par le ministre des transports à plus de 1 milliard de dollars US par an, d'où chaque jours, une moyenne de 124 accidents corporels sont enregistrés pour un parc automobile de 8 millions de véhicule (CNPSR, 2004 ; ONS, 2014).

En Algérie, le nombre d'accidents a atteint durant l'année 2012, 42477 accidents avec 69141 blessés et 4447 morts. Pour l'année 2013, les statistiques du centre national de prévention de la sécurité routière annonce des chiffres de plus en plus alarmants : 44907 accidents, 69582 blessés et 4540 morts, soit une hausse de 0,70% du nombre de morts, 1,79% du nombre de blessés et 1,01% des accidents par rapport à la même période de 2012. En 2014, plus de 3900 personnes ont été tuées dans plus de 24000 accidents de la route. Une moyenne de onze décès par jour selon un commandement de la gendarmerie nationale. En 2015, le nombre d'accidents de la route a baissé de 16,51% en comparaison à 2014, rapporte Algérie presse service.

Les 20361 accidents enregistrés en 2015, précisent le bilan, ont causé 3801 morts (-4,59% par rapport à 2014) et 36657 blessés (-7,8%).

Selon le lieutenant-colonel, Kamel Meradi, ‘ ‘ malgré cette baisse, le phénomène demeure préoccupant au regard des dégâts qu’il engendre et dont les causes peuvent s’expliquer par l’inconscience des usagers de la route quant au respect du code de la route.

Le bilan de la Gendarmerie nationale explique les accidents de la route survenus en 2015 principalement par le facteur humain qui demeure prépondérant avec un taux estimé à 91,76%. Les autres causes énumérées sont l’environnement (8,24%), l’état des routes (3,43%), et l’état des véhicules (4,81%).

En 2016, 1919 personnes décédées et 21290 blessées lors du premier semestre, il s’agit d’une moyenne quotidienne de 12 mort et de pas moins de 160 blessés, ce qui reste très inquiétant. Ces chiffres sont, toutefois en baisse par rapport à la même période de l’année précédente, soit un recul de 3263 accidents, de 187 morts et de 5964 blessés.

Le CNPSR indique « les jeunes représentent 41% du nombre global des blessés enregistrés lors de la même période, estimé à 55994 blessés ».

3. Les facteurs de risques des accidents de la route :

3.1. La vitesse :

Ce facteur n’est pas particulier aux accidents des jeunes, puisqu’il est un facteur général de l’insécurité routière et un facteur général de gravité (en cas de choc, la gravité des lésions augmente toujours proportionnellement à la vitesse pratiquée) (Assailly, 2001).

La vitesse aggrave le risque de décès ou de traumatismes grave pour tout les usagers de la route, qu’il s’agisse de 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. C’est ainsi que les piétons ont 90% de chances de survie lors d’un choc avec une voiture roulant à 30 km/h ou moins, mais moins de 50% de chances de survie si la vitesse est de 45 km/h. Il est beaucoup plus probable que la vitesse soit impliquée dans les accidents mortels lorsque le conducteur a moins de 25 ans (OMS, 2007).

3.2. La ceinture de sécurité :

Lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident, il s'arrête brutalement. S'ils ne sont pas retenus, les corps des occupants seront soit projetés vers l'avant de la structure du véhicule (très probablement contre le dossier des sièges avant dans le cas des passagers arrières), soit complètement éjectés du véhicule. Les ceintures de sécurité sont conçues pour éviter aux occupants les chocs contre la structure interne ou l'éjection, et pour répartir les forces en jeu sur les parties les plus solides du corps humain, provoquant ainsi le minimum possible de dommage aux tissus mous. Le défaut de port de la ceinture est un facteur de risque majeur dans les décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation concernant les occupants des véhicules. Par rapport aux plus âgés, les jeunes conducteurs et jeunes passagers assis à l'avant sont moins enclins à porter la ceinture de sécurité dans un véhicule en mouvement (OMS, 2007).

3.3. Téléphone cellulaire :

Dans beaucoup de pays, le nombre de téléphone cellulaires a augmenté rapidement. L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique qu'en ce qui concerne les perceptions et la prise de décision. En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. D'après les résultats des études sur la distraction et la charge mentale, le temps de réaction des conducteurs qui utilisent le téléphone cellulaire au volant augmente de 0,5 à 1,5. L'usage du téléphone portable au volant constitue une charge additionnelle qui vient corrompre l'attention requise du conducteur en circulation. Si assez souvent les risques liés à cette activité sont contestés, c'est parce que l'usage du portable au volant n'entraîne pas toujours des perturbations visibles telles que la modification de la vitesse, les déviations notoires de trajectoire. Mais on note plutôt une certaine fixité du regard (Mahugnon et Zemmour, 2009).

3.4. L'alcool :

L'alcool présente actuellement sans environ 30% des accidents mortels, chez les jeunes comme chez les adultes. Par rapport aux années 70 et 80 où il était associé à 40% des cas, la

présence de l'alcool dans l'accident mortel a un peu diminué, mais il reste un facteur massif de l'accident (Assailly, 2001).

Il ressort d'une étude de contrôle réalisée au Michigan en 1964 connue sous le nom d'étude de Grand Rapid que les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool risqueraient plus d'être impliqués dans une collision que ceux qui n'en ont pas consommé, et que ce risque augmentait rapidement avec l'alcoolémie. Ces résultats ont alors servi de base dans de nombreux pays du monde pour fixer les limites légales de l'alcoolémie, et du taux d'alcool dans l'haleine.

Pour l'ensemble des conducteurs, le risque d'accidents commence à augmenter sensiblement lorsque l'alcoolémie atteint 0,4g dans l'haleine. Si la limite de l'alcoolémie est de 0,10g, le risque d'accident sera trois fois supérieur à celui encouru avec une limite de 0,4g dans l'haleine. Par conséquent, les conducteurs qui consomment de l'alcool mettent en danger les piétons et les passagers de deux roues motorisées (OMS, 2004).

3.5. Le non respect du cde de la route :

Elle regroupe certaines fautes ou imprudences, commises par le conducteur :

- Refus de priorité
- Stationnement dangereux
- Eclairage 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 humaines de l'université de Bouzaréah révèle que 70% des algériens ne respectent pas spontanément le nouveau code de la route et ajoute, 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 (Mahugnon et Zemmour, 2009)

Conclusion :

Nous avons tenté dans ce chapitre, d'éclaircir le concept de la prise de risque chez les jeunes, et les différentes formes de comportements qui engendrent des accidents de circulation.

Partie pratique

Chapitre IV

Méthode et techniques utilisées

Préambule :

Ce chapitre, on va le consacré pour monter la nature de notre recherche, en commençant par la présentation de notre échantillon d'étude et le lieu de recherche, exposer ensuite la méthode et les techniques utilisées.

1. La méthode utilisée :

Afin de pouvoir répondre aux objectifs de la recherche, et pour vérifier nos hypothèses nous avons utilisées la méthode descriptive qualitative.

La méthode qualitative produit et analyse des données descriptives, telle que les paroles écrites ou dites et le comportement observatoires des personnes (Taylor et Bogdan, 1984). Elle renvoie à une méthode de recherche intéressée par le sens et l'observation d'un phénomène social en milieu naturel. Elle traite des données difficilement quantifiables. Elle ne rejette pas les chiffres ni les statistiques mais ne leur accorde tout simplement pas la première place (Hygin.K, 2008).

2. L'échantillon de l'étude et lieu de recherche :

Notre échantillon est constitué de 20 jeunes conducteurs de sexe masculin âgés entre 20 et 27 ans qu'on a choisis accidentellement.

La passation a eu lieu au sein de l'université ABDERAHMAN MIRA, et ses deux campus ABOUDAOU et TARGA OUZEMMOUR de Bejaïa, soit dans des salles de cours, soit à la bibliothèque.

Une fois installées, nous avons informés les jeunes participants de la raison de notre présence et nous avons expliqué les objectifs de l'étude ainsi que la consigne pour l'échelle d'auto-efficacité.

3. Les techniques utilisées :

3.1. Echelle d'auto-efficacité générale

La version originale de cette échelle à été écrite en langue allemande. D'abord constituée de 20 items, elle à plus tard été réduite à dix (Shwarzer, 1993). Lors de la passation, chacun des dix énoncés (exemple : Peu importe ce qui m'arrive, je suis capable d'y faire face généralement) doivent être cotés par les jeunes participants sur une échelle Likert de 1 à 4 (1 : pas du tout vrai, 4 : totalement vrai). On obtient alors un score global d'auto-efficacité générale sur 40 (SEP/40), (un score élevé est de 35 et +, un score moyen est de 30 à 34, un score faible est de 29 et -) qui représente une dimension stable de la personnalité. La version originale allemande de l'échelle, dont la fidélité et la validité ont été établies avec un petit échantillon d'étudiants universitaires (Shwarzer, 1993), a été traduite dans plusieurs langues. La cotation de l'échelle (Michaud.J, 2001).

3.2. Guide d'entretien :

A la suite de l'échelle d'auto-efficacité, afin de recueillir de plus amples informations, nous avons décidé d'utiliser un autre outil qui est l'entretien.

Notre guide d'entretien est constitué par une liste de questions portées sur la prise de risque au volant. Ses questions sont soigneusement élaborées et sont posées sous une forme identique à tous les sujets interrogés. Nos questions sont évidemment choisies en fonction des objectifs de l'étude, ainsi cette technique nous a permis de recueillir le discours des interviewés et d'explorer ce qui est au cœur de la problématique afin de pouvoir procéder à la vérification de nos hypothèses.

On a utilisé des phrases simples et un vocabulaire adapté à un niveau de compréhension. On a également utilisé des questions semi ouvertes qui permettent aux sujets de répondre d'une façon assez libre et de moduler leurs réponses et ne pas être prisonniers d'un « oui » ou d'un « non » brutal.

L'entretien semi-directif est une technique qualitative de recueil d'informations permettant de centrer le discours des personnes interrogées autour de thèmes définis préalablement est consignés dans notre guide d'entretien. Contrairement à l'entretien directif, l'entretien semi-directif n'enferme pas le discours de l'interviewé dans des questions prédéfinies, ou dans un cadre fermé. Il lui laisse la possibilité de développer et d'orienter son propos, les différents thèmes devant être intégrés dans le fil discursif de l'interviewé. L'entretien semi-directif permet de recueillir des informations de différents types : des faits et des vérifications de faits, des options et des points de vue, des analyses, des propositions, des réactions aux premières hypothèses et conclusions des évaluateurs (Euréval, 2010).

Conclusion :

Les informations présentées nous ont servi à une démarche ordonnée qui a contribué dans l'organisation de notre recherche par le respect des règles et étapes de déroulement de l'enchaînement de notre étude. Ce chapitre va nous permettre de nous introduire dans le dernier chapitre, qui est l'analyse, discussion et l'interprétation des résultats.

Chapitre V

Analyse, discussion et interprétation des résultats

Préambule :

Ce dernier chapitre présente l'analyse des données selon les cas, la présentation et l'analyse des résultats globales ainsi que la discussion et l'interprétation des résultats.

1. Analyse des données selon les cas :

➤ Analyse des données du 1^{er} cas (K.L) :

Mr Kamal à obtenu un score de **29** sur 40 sur l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle généralisée de Schwarzer, ce qui signifie qu'il présente un faible sentiment d'auto-efficacité.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que le sujet manifeste un comportement de **prise de risque** en conduisant, car sur l'autoroute, il fait parfois des courses avec ses amis, il dépasse la vitesse limitée sur la route, dépasse en plein virages, il nous affirme qu'il met sa ceinture de sécurité juste quand il voit de loin la police, il téléphone en voiture sans kit main libre même s'il est au courant que c'est dangereux mais il prend quand même ce risque.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisations, il franchit même les lignes continues quand y a quelque chose qui le gêne. Il affirme aussi d'avoir toujours fait des demi-tours interdits sur une route, et il empreinte souvent des sens interdits parce que ces règles ne l'arrangent pas.

Dans les embouteillages, il change souvent de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve, il exprime par cela la colère de se trouver en situation d'encombrement. Il précise aussi qu'en cas d'urgence, il ne cède jamais le passage aux prioritaires.

A travers ses réponses, on constate alors que ce jeune prend le risque pour exprimer un **malaise individuel et social**.

➤ Analyse des données du 2^{ème} cas (S.B) :

Les résultats de l'échelle d'efficacité personnelle générale, indiquent que Salim à un faible sentiment d'auto-efficacité, il à obtenue un score de **27** sur 40.

Ce jeune dépasse souvent la vitesse limitée sur la route lorsqu'il est pressé. On conduisant, il affirme mettre sa ceinture de sécurité juste quand il est obligé (quand il y a des barrages par exemple).

En voiture, il téléphone souvent sans kit main libre, même s'il est au courant que c'est interdit et très dangereux.

Il ignore un stop même s'il n'est pas pressé et ne respecte presque jamais les panneaux de signalisations. Il affirme aussi qu'il franchit parfois les lignes continue parce qu'il a marre de l'ordinaire.

Sur une route, ce jeune fait très souvent des demi-tours interdits, parce que la règle ne l'arrange pas, emprunt des sens interdits la nuit, et conduit parfois même en cas d'une panne aux freins.

Dans les embouteillages, il change de fil a chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve, pour exprimer sa colère de se trouver en situation d'encombrement, et ne cède pas le passage aux prioritaire lorsqu'il est pressé.

Les résultats de l'entretien indiquent que Salim souffre d'un **mal être psychologique** ce qui explique sa façon de conduire et son **comportement de prise de risque**.

➤ Analyse des données du 3^{ème} cas (A.A) :

Sur l'échelle d'auto-efficacité générale, Amine à obtenu un score de **36**. Il a donc un sentiment d'efficacité personnelle élevé.

Les résultats de l'entretien, indiquent que ce jeune **prend des risques** en conduisant pour se défouler et vivres de nouvelles sensations extrêmes ; on voit ça à travers ses réponses.

En conduisant, ce jeune est très imprudent, il déclare qu'il fait de temps à autre des courses sur la route avec ses amis, pour se défouler et changer les idées.

Il dépasse également la vitesse limitée sur la route très souvent, et garde parfois la même vitesse en plein virages.

Il dépasse aussi parfois en plein virage et sa ceinture de sécurité ne la met que parfois. Il téléphone souvent en voiture sans kit main libre et pense que cela n'est pas dangereux.

Pour vivre une **nouvelle sensation**, Amine franchit parfois des lignes continues, il conduit aussi même en cas d'une panne aux freins, parce qu'il pense qu'il peut gérer n'importe quelle situation dont il se trouve « conduire même en cas d'une panne aux freins n'est pas dangereux car je peux facilement gérer ce genre de situations, et puis c'est aussi très excitant ».

Il grille souvent le feu rouge en cas d'absence de piétons parce qu'il se croit capable d'éviter un imprévu, et conduit parfois sans phares la nuit et cela l'excite.

➤ Analyse des données du 4^{ème} cas (F.R):

Fares a obtenu un score de **26**, ainsi il a un faible sentiment d'efficacité personnelle.

Ce jeune dépasse la vitesse limitée sur la route, il garde la même vitesse et dépasse très souvent en plein virages, il affirme qu'il met sa ceinture de sécurité que lorsqu'il voit la police.

Il prend le risque de téléphoner en voiture sans kit main libre, et il conduit souvent en état d'ivresse, il déclare « il m'arrive souvent de conduire en état d'ivresse juste pour oublier mes soucis et mes problème ».

Il ne respecte pas les panneaux de signalisation et ignore un stop même s'il n'est pas pressé. Il dépasse également par la gauche même s'il ne peut pas apercevoir les usagers venant en sens inverse lorsque les autres conducteurs roulent lentement.

Il franchit parfois les lignes continues et fait très souvent des demi-tours interdits sur une route et emprunt des sens interdits parce que ces règles ne l'arrangent pas.

Dans les embouteillages, il change de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve, parce qu'il se sent en colère de se trouver en situation d'encombrement.

Il grille souvent le feu rouge en cas d'absence de piétons parce qu'il pense que tout le monde le fait.

D'après les résultats de l'entretien, on constate que ce sujet **prend le risque** en conduisant, et cela par **dégout et volonté de se faire mal**.

➤ **Analyse des données du 5^{ème} cas (R.H) :**

Concernant l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle, Rachid a obtenu un score de **36**, ce qui mène à dire qu'il a un sentiment d'efficacité élevé.

Ce jeune affirme que parfois il fait des courses sur la route avec son frère et ses amis pour s'amuser, il conduit toujours à une vitesse accélérer et il dépasse la vitesse limitée sur la route, il n'hésite pas à doubler dans les virages.

Il met rarement sa ceinture de sécurité et il téléphone en voiture sans kit main, et ignore souvent un stop.

Il dépasse parfois par la gauche même s'il ne peut pas apercevoir les usagers venant en sens inverse lorsqu'il a quelque chose d'important à faire et que les autres conducteurs roulent lentement.

Il ne respecte pas la loi et emprunt des sens interdits, et fait des demi-tours interdits sur une route, et cela lui fait plaisir.

Lorsqu'il se trouve en situation d'encombrement, il change souvent de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve ; il affirme qu'il le fait par plaisir quand il n'est pas presser, mais sinon il le fait par colère.

En cas d'absence de piétons, ce jeune grille souvent le feu rouge parce qu'il croit qu'il est capable d'éviter un imprévu, et il accélère pour franchir un carrefour juste pour le plaisir.

A travers l'entretien, on constate que ce jeune a une dangereuse façon de conduire, il à tendance à se mettre au danger et à moins se protéger. On constate qu'à travers cette **prise de risque**, ce jeune cherche de **nouvelles sensations**.

➤ Analyse des données du 6^{ème} cas (B.B) :

Sur l'échelle d'auto-efficacité, et sur un score de **40**, Bilal a obtenu 37. Il a donc un sentiment d'efficacité élevé.

Ce sujet annonce qu'il fait souvent des courses sur l'autoroute avec des amis et même parfois avec d'autres conducteurs ; il dit « c'est risqué mais c'est quand même amusant », il conduit souvent à des vitesses très accélérées juste pour le plaisir.

Il garde souvent la même vitesse et il ne la réduit pas en plein virages, et ceci lui procure une sensation de plaisir. Il affirme qu'il dépasse en plein virage parce qu'il peut faire face.

Il franchit aussi souvent des lignes continues parce qu'il a marre de l'ordinaire. Pour lui, conduire même en cas d'une panne aux freins est amusant, et faire des demi-tours interdits sur une route ça lui donne la sensation d'être plus fort.

Dans les embouteillages, il change parfois de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve.

Il grille souvent le feu rouge en cas d'absence de piétons, parce qu'il se croit capable d'éviter un imprévu, et il accélère pour franchir un carrefour juste pour le plaisir.

A travers l'entretien, et à partir des réponses que ce jeune nous a données, on constate qu'il **prend le risque pour le plaisir et la recherche de nouvelles sensations**.

➤ Analyse des données du 7^{ème} cas (M.T):

Sur l'échelle d'auto-efficacité générale, il a obtenu un score de **23**, ce qui représente un faible sentiment d'efficacité personnelle.

Ce jeune est imprudent sur la route, il affirme qu'il dépasse la vitesse permise sur la route « je conduis souvent à des vitesses très accélérées », et dépasse très souvent en plein virages « je double très souvent en plein virages, et peu importe ce qui arrive ».

Il déclare qu'il conduit parfois en état d'ivresse pour oublier ses problèmes. Il ne respecte pas les panneaux de signalisations et ignore souvent un stop même s'il n'est pas pressé et ne respecte pas ces lois.

Il dépasse aussi par la gauche même s'il ne peut pas apercevoir les usagers venant en sens inverse, lorsque les autres conducteurs roulent lentement.

Il ajoute qu'il conduit même en cas d'une panne aux freins, parce qu'il pense qu'il ne vaut pas la peine de ramener la voiture chez un mécaniciens puisqu'ils sont incompetents.

Il fait souvent des demi-tours interdits sur la route parce que la régule ne l'arrange pas, et emprunt des sens interdits, et pour exprimer sa colère, dans les embouteillages il change de fil a chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve.

La nuit, il conduit souvent sans phares, et il n'a jamais eu peur, et pour franchir un carrefour, il accélère souvent.

A travers l'entretien, on constate que pour **exprimer un malaise individuel et social**, ce jeune **prend des risques au volant**.

➤ Analyse des données du 8^{ème} cas (F.D) :

D'après l'échelle d'auto-efficacité générale, on constate que Farid souffre d'un faible sentiment d'efficacité personnelle, il a obtenu un score de **23**.

Ce jeune fait parfois de courses sur la routes avec d'autres conducteurs, il déclare « on va tous mourir tôt au tard ».

Il conduit souvent à des vitesses très accélérées sur l'autoroute, et dépasse très souvent en plein virages. Il met sa ceinture rarement, et il a été déjà arrêté plusieurs fois aux barrages pour cette raison.

Il affirme qu'il conduit parfois en états d'ivresse, surtout la nuit, pour se libérer de certaines tentions internes.

Il téléphone aussi sans kit main libre en voiture, et ne respecte presque pas les panneaux de signalisation ni un stop mémé s'il n'est pas presser, et ces lois ne les respectent pas.

Il dépasse par la gauche, même s'il ne peut pas apercevoir les usagers venet en sens inverser lorsque les autres conducteurs roulent très lentement. Il fait des demi-tours interdits sur une route et emprunt souvent des sens interdits.

Les résultats de l'entretien affirment que ce jeune souffre d'un **malaise psychique**, ce qui influence négativement sur sa façon de conduire et son **comportement de prise de risque**.

➤ **Analyse des données du 9^{ème} cas (H.B) :**

Ce sujet a obtenu un score de **33** sur l'échelle d'auto-efficacité générale, il a donc un sentiment d'efficacité personnelle moyen.

Ce jeune déclare qu'il fait par fois des courses avec ses amis sur la route « C'est amusant, c'est un jeu d'enfants ». Il conduit parfois à une vitesse très accélérées, et cela lui procure du plaisir.

Il dépasse en pleins virages, il affirme qu'il se lance dans une telle conduite risquée pour vivre une sensation différente.

Il met rarement sa ceinture de sécurité car elle le gêne, et ne respecte pas les panneaux de signalisations ; il essaye par cela d'affirmer sa liberté. Il ignore un stop même s'il n'est pas pressé parce qu'il s'en fou de la loi.

Il franchit des lignes continues parce qu'il a marre de l'ordinaire, et il conduit même en cas d'une panne aux freins, et cela l'excite.

Il affirme aussi qu'il fait des demi-tours interdits sur une route ; ceci lui donne la sensation d'être plus fort. Il conduit souvent sans phares la nuit et il n'a jamais eu peur, au contraire, cela lui procure du plaisir.

A travers les résultats de l'entretien, on constate que ce sujet **recherche des sensations extrêmes** par la manière dont il conduit.

➤ **Analyse des données du 10^{ème} cas (M.A) :**

Mohamed souffre d'une basse efficacité personnelle avec un score de **22**.

On constate que ce sujet est imprudent sur la route, il déclare qu'il fait des courses avec ses amis sur l'autoroute, il garde souvent la même vitesse en plein virages et il téléphone en voiture parfois sans kit main.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisations et il ignore un stop même s'il n'est pas presser parce qu'il s'en fou carrément de la loi. Il dépasse aussi par la gauche même s'il ne peut pas apercevoir les usagers venant en sens inverse lorsque les conducteurs roulent lentement.

Il franchit les lignes continues, fait des demi-tours et il empreinte des sens interdits et dans les embouteillages, il change souvent de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve parce qu'il se sent très en colère.

En croisant un autre véhicule la nuit, ce jeune garde les phares allumés pour faire peur aux autres conducteurs. Il ne cède pas le passage aux prioritaires et il n'hésite pas à accélérer pour franchir un carrefour.

La façon de conduire de ce sujet est un côtoïement avec le danger, et d'après les résultats de l'entretien, on constate qu'il **prend le risque** pour exprimer un **malaise individuel** et social.

➤ Analyse des données de 11^{eme} cas (A.G):

Concernant l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **25**. Il présente donc un faible sentiment d'efficacité personnelle.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que le sujet manifeste un comportement de pris de risque fréquent en conduisant.

Ce jeune affirme qu'il dépasse la vitesse limitée sur la route, et qu'il ne réduit pas la vitesse en pleine virage, Il dépasse les autres véhicules, par rapport à la ceinture de sécurité il déclare que il ne la met que lorsque il s'approche de la police, il aperçoit que ce sont des comportements dangereux mais il dit : « je pense que l'accès de vitesse est un moyen pour moi de me défoulé de la tension et des problèmes».

Il ne respecte pas les règles de circulation ; ni les panneaux de signalisation, il fait le demi-tour interdit, et il empreinte de sens interdit, d'après lui c'est une manière d'affirmé sa liberté et de protesté contre la loi de circulation »cette loi ne m'arrange pas surtout si je suis prisé ».

Dans les embouteillages, il change de fil à chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve, et qu'il grille le feu rouge en cas d'absence de piéton et qu'il ne cède pas le passage aux autres conducteurs, c'est une manière pour lui de montrer sa colère envers les autres conducteurs.

A travers ses réponses, on constate qu'il prend **le risque pour exprimer un malaise individuel et social.**

➤ Analyse des données du 12^{ème} cas (Y.Y):

Concernant l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **33**. Il présente donc un sentiment d'efficacité personnelle moyen.

A partir de l'entretien, le sujet manifeste un comportement de prise de risque fréquent en conduisant.

Dans les embouteillages, il change de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus rapidement que celle dans laquelle il se trouve, il ne cède jamais le passage aux autres conducteurs, et il accélère pour franchir un carrefour, il exprime par cela une colère de se trouver en situation d'encombrement.

Sur la route, ce jeune dépasse la vitesse limitée, il dépasse les autres véhicules même en pleine virage sans réduire la vitesse, il ne met pas la ceinture de sécurité, comme il téléphone sans kit main libre, il affirme qu'il fait ses comportements risqués pour dépasser des moments de colère contre les autres conducteurs qui ne roulent pas rapidement » ...surtout lorsque je conduis derrière un conducteur qui roule doucement...».

Il ne respecte pas les panneaux de signalisation et qu'il ignore des stop, et lorsque il est pressé il fait des demi-tours interdits, il grille le feu rouge, parce que ses règles ne l'arrangent pas.

A travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il prend **le risque pour exprimer un malaise individuel et social.**

➤ Analyse de la donnée du 13^{ème} cas (Z.Y):

D'après les résultats obtenus lors de la passation de l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **29**. Il présente donc un faible sentiment d'efficacité personnelle.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que ce sujet manifeste un comportement de prise de risque fréquent en conduisant.

Ce jeune conduit en dépassant la vitesse limitée, et il dépasse les autres véhicules sans apercevoir les usagers venant de sens inverse, il ne réduit pas la vitesse en pleine virage, il aperçoit que c'est dangereux mais il prend le risque, car c'est gênant pour lui de conduire derrière un véhicule qui roule lentement.

En ce qui concerne la ceinture de sécurité, il ne la met que lorsque il aperçoit la police, il téléphone sans kit main libre, ce sont des actions par lesquelles il affirme sa liberté.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisations, et il ignore trop souvent les stop, il emprunte un sens interdit, et en cas d'absence de piéton il grille le feu rouge, c'est une manière pour lui d'exprimer son refus contre la loi de la circulation «ce règlement ne m'arrange pas du tout ».

Dans les embouteillages, il change de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle se trouve, lorsque il est pressé, il ne cède pas le passage aux prioritaires, comme il accélère pour franchir un carrefour il déclare qu'il ne peut pas se trouver en situation d'encombrement «...ça m'énerve lorsque je me coince dans la circulation ».

À travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il **prend le risque pour exprimer un malaise individuel et social.**

➤ Analyse des données du 14^{ème} cas (B.k) :

Concernant l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **32**. Il présente donc un sentiment d'efficacité personnelle moyen.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que ce sujet manifeste un comportement de prise de risque fréquent en conduisant.

Sur la route, ce jeune fait des courses avec ses amis, il dépasse la vitesse limitées en conduisant, il dépasse les autres véhicules en pleine virage et sans réduire la vitesse, il confirme qu'il tire de plaisir par ses comportement dangereux. «...je le fait pour atteindre du plaisir... ».

Il ne met pas la ceinture de sécurité que lorsque il aperçoit la police, il ne respecte pas les panneaux de signalisations, il ignore un stop même si il n'est pas presser, il franchit les lignes continu, il affirme aussi d'avoir fait des demi-tours interdit sur la route parce que ses règles ne l'arrange pas. «... pour transgresser la loi car il Ya des endroits où il ne faut pas mettre des panneaux ... ».

Dans le embouteillage il change de fil à chaque fois que l'une d'elle avance plus rapide que celle où il se trouve, il garde les phares allumé lorsque il croise un autre véhicule la nuit, il grille le feu rouge en cas d'absence de piéton, il ne cède pas le passage aux prioritaire il affirme aussi d'avoir accéléré pour franchir un carrefour, il déclare avoir fait ses comportement pour exprimer sa colère et par vengeance. «...Pour dérangé l'autre conducteur surtout si lui-même a gardé les phares allumé... ».

A travers ses réponses aux questions, on conclut **qu'il prend le risque pour exprimer un malaise individuel ou social** et parfois pour atteindre de **nouvelle sensation de plaisir**.

➤ Analyse des données du 15^{ème} cas (B.M) :

D'après les résultats du l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **36**. Il présente donc un sentiment d'efficacité personnelle élevé.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que le sujet manifeste des comportements de prise de risque fréquents en conduisant.

Ce jeune conduit en dépasse la vitesse limitée, et il dépasse d'autres véhicules en plein virage sans réduire la vitesse, et même si il ne peut pas apercevoir les usagers venant de sens inverse, il déclare que l'accès de vitesse est un comportement dangereux mais qu'il lui donne de nouvelles sensations «...ça me procure du plaisir... ».

Il ne met pas la ceinture de sécurité et il téléphone sans kit main libre, il ne respecte pas les panneaux de signalisation, il franchit même la ligne continue, comme il fait le demi-tour interdit .il déclare qu'il tire du plaisir par la transgression de la loi.

Dans les embouteillages, il change de fil à chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dont il se trouve, il précise aussi qu'il ne cède pas le passage aux prioritaire, et qu'il accélère pour franchir un carrefour .ses actions sont dangereux affirme-t-il le jeune mais ça lui donne de plaisir. » ...Il faut que je le dépasse car ça me fait du plaisir, c'est une nature chez moi... ».

A travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il prend **le risque pour rechercher de nouvelles sensations et de plaisir.**

➤ Analyse des données de 16^{ème} cas (R.O) :

Les résultats de l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle révèlent que le sujet un sentiment d'efficacité personnelle élevé puisque il a obtenu un score de **35**.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que le sujet manifeste des comportements de prise de risque fréquents en conduisant.

Sur la route, ce jeune fait des courses avec ses amis pour s'amuser, il conduit en dépassant la vitesse limitée, et il dépasse en pleine virage et son apercevoir les usagers venant du sens inverse, il fait ces comportements pour passer le temps entre amis. »...C'est un sport, en s'amuse lorsque ont fait des courses... ».

Il ne met la ceinture de sécurité que lorsqu'il aperçoit la police, il conduit en état d'ivresse, aussi il téléphone sans kit main libre.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisations, il ignore les stop, il franchit des lignes continue, il affirme aussi avoir fait des demi-tours interdit sur la route et qu'il emprunte un sens interdit, ces comportements lui donne du plaisir et une satisfaction.

Dans les embouteillages, il change de fil à chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dont il se trouve, et lorsque il et presser il ne cède pas le passage aux prioritaires, il affirme qu'il accélère pour franchir n carrefour. »...le faite de dérangé les autres conducteurs me fait plaisir, même si parfois ça me tire des problèmes...».

À travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il **prend le risque pour rechercher de nouvelle sensation**.

➤ **Analyse des données du 17^{ème} cas (H.K) :**

Les résultats de l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle révèlent que le sujet un sentiment d'efficacité personnelle moyen puisque il a obtenu un score de **33**.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que le **sujet ne manifeste pas des comportements de prise de risque** lorsqu'il conduit.

Sur la route, ce jeune ne fait pas des courses avec ces amis, il conduit à une vitesse limitée, il dépasse rarement les autres véhicules seulement s'il est presser, il conduit prudemment sans risque «...non car c'est trop dangereux ... ».

Il met la ceinture de sécurité. Mais parfois il téléphone sans kit main libre « ...car c'est obligatoire et en plus pour ma sécurité ... »

Il respecte les panneaux de signalisations, il n'ignore jamais des stop s'il n'est pas presser, il ne conduit pas son véhicule en cas d'une panne aux freins, il ne fait pas de demi-tours interdit sur la route, parfois il grille le feu rouge mais après être sure qu'il n'Ya pas de piétons ni de véhicules, il ne conduit pas sans phares la nuit »...parce que je ne prends pas de risque ... ».

Dans les embouteillages, c'est rarement qu'il change de fil vers la voie qu'il avance plus vite, et c'est juste pour arriver à temps.

La nuit, il ne garde pas les phares allumée lorsque il croise un autre véhicule, il cède le passage aux prioritaires, et il n'accélère jamais pour franchir un carrefour « ...pour éviter des ennuis avec les autres conducteurs... ».

➤ **Analyse des données du 18^{ème} cas (A.H) :**

Les résultats de l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle, révèlent que le sujet a un sentiment d'efficacité personnelle moyen puisque il a obtenu un score de **34**.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que ce sujet manifeste des **comportements de prise de risque** fréquent en conduisant.

Ce jeune conduit en dépassant la vitesse limitée, il dépasse en plein virage sans réduire la vitesse et même sans apercevoir les usagers venant de sens inverse, il affirme qu'il fait des courses avec ces amis, « ...par peur que mais amis se moque de moi... ».

Il ne met la ceinture de sécurité que lorsqu'il aperçoit la police, il téléphone sans kit main libre pour lui se sont des règlements embêtent.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisation, et il ignore un stop même s'il n'est pas presser, il franchit une ligne continue et même il fait des demi-tours interdit sur la route, car ces règles de circulation ne l'arrangent pas.

Dans les embouteillages, il change de fil à chaque fois que l'une des voie avance plus vite que c'elle dont il se trouve, il ne cède pas le passage aux prioritaires, il accélère pour franchir un carrefour, car ça lui dérange de se trouvé en situation d'encombrement.

À travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il **prend le risque pour exprimer un malaise individuel et social**.

➤ **Analyse des données du 19^{ème} cas (S.A) :**

Les résultats de l'échelle de sentiment d'efficacité personnelle, révèlent que le sujet a un sentiment d'efficacité personnelle élevé puisque il a obtenu un score de **37**.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que ce sujet manifeste des **comportements de prise de risque** fréquent lorsqu'il conduit.

Ce jeune fait des courses avec ses amis, il dépasse la vitesse limitée en conduisant, lui aussi dépasse les autres véhicules sans apercevoir les usagers venant en sens inverse, et en plein virage il ne réduit pas la vitesse, ces comportement risqué lui procure du plaisir.

Il ne met la ceinture de sécurité que lorsque il aperçoit la police, et il téléphone sans kit main libre.

Il ne respecte pas les panneaux de signalisations, il ignore le stop même s'il n'est pas pressé, il franchit une ligne continue et il fait de demi-tour interdit, il affirme avoir emprunté un sens interdit et griller un feu rouge en cas d'absence de piétons.

Dans les embouteillages, il change de fil chaque fois que l'une des voies avance plus vite que celle dans laquelle il se trouve, il ne cède pas le passage aux prioritaires, il accélère pour franchir un carrefour «...dérangé les autres conducteurs, me fait plaisir ... ».

À travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il prend le risque pour **rechercher de nouvelles sensations et atteindre du plaisir**.

➤ Analyse des données du 20^{ème} cas(L.O) :

Concernant l'échelle du sentiment d'efficacité personnelle, le sujet a obtenu un score de **37**. Il présente donc un sentiment d'efficacité personnelle élevé.

A partir de l'entretien, nous avons constaté que ce sujet manifeste des **comportements de prise de risque** fréquent lorsqu'il conduit.

Sur la route, ce jeune fait des courses avec ses amis, il conduit en dépassant la vitesse limitée, aussi il dépasse les autres véhicules sans apercevoir les autres usagers venant du sens inverse et sans réduire la vitesse en plein virage, ces comportements risqués procurent du plaisir et de nouvelles sensations pour ce jeune « ...des fois pour s'amuser ou bien pour voir de quoi je suis capable... »

En conduisant son véhicule, il téléphone au volant, il ne respecte pas les panneaux de signalisations, il fait des demi-tours interdits sur la route, et même parfois il emprunte un sens interdit, d'après lui ces nouvelles aventures lui donnent du plaisir.

Dans les embouteillages, il change de fil à chaque fois que l'une d'elles avance plus rapidement que celle dans laquelle il se trouve, et c'est rarement qu'il cède le passage aux prioritaires, et il franchit un carrefour lorsque il est pressé, il aperçoit que ça peut lui provoquer des ennuis mais ça lui fait plaisir « ...ça me procure du plaisir lorsque je vois que j'ai dépassé plusieurs véhicules... ».

Et à travers ses réponses aux questions, on conclut qu'il prend le risque pour **rechercher de nouvelles sensations**.

Conclusion :

Après avoir faire une analyse des données et des résultats, nous avons pu confirmer nos hypothèses de recherches.

2. Présentation et analyse des résultats globales :

Tableau n°1 : décrire les prises de risques répétitives chez les jeunes conducteurs interrogés dans l’entretien de prise de risque.

Questions	Oui		Non	
	F	%	F	%
Est-ce que vous faites des courses sur la route avec vos amis?	15	75	5	25
Est-ce que vous dépassez la vitesse limitée sur la route ?	19	95	1	5
Est-ce que vous gardez la même vitesse en plein virages ?	15	75	5	25
Est-ce que vous dépassez en plein virages ?	17	85	3	15
Est-ce que vous mettez la ceinture de sécurité ?	2	10	18	90
Est-ce que vous conduisez en état d’ivresse ?	7	35	13	65
Est-ce que vous téléphonez en voiture sans kit main libre ?	20	100	0	0
Est-ce que vous respectez les panneaux de signalisations ?	10	50	10	50
Est-ce que vous ignorez un stop même si vous n’êtes pas presser ?	17	85	3	15
Est-ce que vous dépassez par la gauche même si vous ne pouvez pas apercevoir les usagers venant en sens inverse ?	13	65	7	35

Chapitre V Analyse, discussion et interprétation des résultats

Est-ce que vous franchissez une ligne continue ?	16	80	4	20
Est-ce que vous conduisez même en cas d'une panne aux freins ?	10	50	10	50
Est-ce que vous faites des demi-tours interdits sur une route ?	16	80	4	20
Est-ce que vous empruntez un sens interdit ?	15	75	5	25
Dans les embouteillages, est-ce que vous changez de fil chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans la quelle vous vous trouvez ?	20	100	0	0
Est-ce que vous gardez les phares allumés en croisant un autre véhicule la nuit ?	6	30	14	70
Est-ce que vous grillez le feu rouge en cas d'absence de piétons ?	14	70	6	30
Est-ce que vous conduisez sans phares la nuit ?	6	30	14	70
Lorsque vous êtes pressés, cédez-vous le passage aux prioritaires ?	4	20	16	80
Accélérez-vous pour franchir un carrefour ?	18	90	2	10

Ce tableau nous montre que le pourcentage des personnes qui font la course avec leurs amis sur la route est de 75% contre 25% qui ne prennent pas ce risque.

Ceux qui dépassent la vitesse limitée sur la route ont eu un pourcentage de 95% , et le nombre des jeunes conducteurs qui dépassent en pleins virages est de 17 sur 20 avec un pourcentage de 85% .

Le nombre de jeunes qui ne mettent pas la ceinture de sécurité est 18 sur 20 avec un pourcentage de 90%, contre 2 cas sur 20 avec un pourcentage de 10% qui la mettent souvent, et le pourcentage de ceux qui téléphone en voiture est de 100%

Chapitre V Analyse, discussion et interprétation des résultats

Ceux qui ignorent un stop ont eu un pourcentage de 85%, et ceux qui font des demi-tours interdits ont eu un pourcentage de 85%.

Le pourcentage des jeunes qui ne cèdent pas le passage aux prioritaire est de 80%, et ceux qui changent de fil dans les embouteillages est de 100%.

Le pourcentage des conducteurs qui franchissent un carrefour est de 90%, et celui des conducteurs qui ne cède pas le passage au prioritaire est de 80%.

Tableau n°2 : la relation entre la prise de risque et le niveau d'auto-efficacité :

Cas	Recherche de sensation	Score SEP/40 Elevé (35et +) Moyen (30 à 34) Faible (29 et -)
	Malaise	
01	<i>Malaise</i>	29
02	<i>Malaise</i>	27
03	<i>Recherche de sensation</i>	36
04	<i>Malaise</i>	26
05	<i>Recherche de sensation</i>	36
06	<i>Recherche de sensation</i>	37
07	<i>Malaise</i>	23
08	<i>Malaise</i>	23
09	Recherche de sensation	33
10	<i>Malaise</i>	22
11	<i>Malaise</i>	25
12	Malaise	33
13	<i>Malaise</i>	29
14	Recherche de sensation	32
15	<i>Recherche de sensation</i>	36
16	<i>Recherche de sensation</i>	35
17	Pas de risque	33
18	Malaise	34
19	<i>Recherche de sensation</i>	37
20	<i>Recherche de sensation</i>	37

Ce tableau nous montre que 8 cas sur 20 présentent un faible sentiment d'auto-efficacité et prennent le risque pour exprimer une souffrance psychique et un mal être intérieur, tandis que 7 cas sur 20 ont un sentiment d'auto-efficacité élevé, ceux-ci prennent le risque pour le plaisir et la recherche de nouvelles sensations extrêmes.

Les résultats obtenus dans ce tableau, tendent à montrer l'existence d'un lien entre la prise de risque et l'auto-efficacité des jeunes conducteurs.

3. Discussion et interprétation des résultats :

3.1. Discussion des résultats relatifs à la première hypothèse :

➤ Hypothèse :

«Les jeunes conducteurs ayant un fort sentiment d'efficacité personnelle prennent le risque comme un moyen d'épanouissement ».

7 cas sur 20 qui ont eu un sentiment d'auto-efficacité élevé, ont déclaré avoir pris des risques fréquents en conduisant pour la recherche de nouvelles sensations, cela nous mène à dire que la première hypothèse de notre étude s'est confirmée.

Comme nous l'avons évoqué antérieurement, et à travers les résultats de l'entretien, et celles de l'échelle du SEP de chaque cas nous avons constaté et confirmé l'existence d'un lien entre le niveau d'auto-efficacité élevé et la prise de risque en conduisant pour la recherche de nouvelles sensations extrêmes.

L'auto-efficacité est l'estimation qu'un individu fait de ses propres capacités à réussir, à un niveau global, dans des contextes différents. Un individu qui croit en ses capacités à contrôler l'environnement aura probablement tendance à se sentir capable de réussir dans des contextes variés (Tourette, 2002).

Les personnes qui ont un SEP élevé dans un domaine présentent une forte assurance. Elles vont dépasser les obstacles en redoublant d'efforts et peuvent exercer un contrôle sur la situation. Elles considèrent les difficultés comme un challenge à réussir plutôt que des menaces à éviter (Erney, 2010).

Par l'action, le jeune met son corps à l'épreuve et explore son environnement, et dans une certaine mesure, le concept de risque et de recherche de la nouveauté sont liés.

L'existence d'une relation entre la recherche de sensations et la prise de risque a été largement démontrée (Arnett, 1990 ; Zuckerman, 1979). Plus particulièrement, en ce qui

concerne les adolescents, Beiness et Simpson, en 1988, ont observé que les adolescents accidentés de la route ont un niveau de recherche de sensations plus élevé que les adolescents non accidentés. Les chercheurs de sensations s'investiraient dans de comportements à risque pour éprouver du plaisir par le biais de stimulations nouvelles et intenses (Dumontier, 2012).

La recherche de sensations représente sans équivoque le facteur qui a été le plus souvent mis en rapport avec les comportements à risques au volant. Elle a été reliée à la conduite en état d'ébriété (Donovan et Marlatt, 1982 ; Donovan, Queisser, Umlauf & Salzberg, 1986 ; Lastovicka, Murry, Joachimstaler, Bhalla & Scheurich, 1987 ; Little & Robinson, 1989 ; McMillen, Smith & Wells-Parker, 1989 ; McMiller, Pang, Wilson, 1990 ; Stacy, Newcomb & Bentler, 1991 ; Yu & Williford, 1993 ; Vingkis, Stoduto, Macarthey-Filigate, Liban & McLellan, 1994 ; Wieczorek, 1995), à la vitesse excessive et à la conduite imprudente (Zuckerman & Need, 1980 ; Clement & Jonah, 1984 ; Horvath & Zuckerman, 1993 ; Furnham & Saipe, 1993 ; Moe & Jensen, 1993, 1995 ; Burns & Wilde, 1995 ; Arnett, 1996 Cité par Dumontier, 2012) .

Ainsi qu'à d'autres comportements dangereux tels que le non port de la ceinture, les louvoiements dans la circulation et la conduite compétitive (McMillen et al., 1989 ; Wilson, 1990 ; Arnett, 1991, 1996 ; Furnhan & Saipe, 1993 ; Homant, Kennedy & Howton, 1993 ; Burns et Wilde, 1995). Plus récemment, Iversen & Rundmo (2002) ont également observé une relation significative entre la recherche de sensations et la conduite dangereuse auto rapportée. Dans l'ensemble, les auteurs soulignent que les chercheurs de sensations représentent clairement une population à risque vers laquelle il serait pertinent d'orienter des interventions ciblées. (Bellavance et al.,2005).

3.2. Discussion des résultats relatifs à la deuxième hypothèse :

➤ Hypothèse :

« Les jeunes conducteurs ayant un faible sentiment d'efficacité personnelle prennent le risque pour exprimer un malaise individuel et social ».

8 cas sur 20 qui ont eu un sentiment d'auto-efficacité faible, ont déclaré avoir pris des risques fréquents en conduisant pour se soulager d'un malaise intérieur.

Les résultats obtenues de l'échelle du SEP, et le guide d'entretien, pour chaque cas, nous permet de constater et de confirmer l'existence d'un lien entre le niveau d'efficacité faible et la prise de risque en conduisant pour exprimer un malaise individuel et social. Cela nous même à dire que la deuxième hypothèse s'est également confirmée.

La santé mentale des jeunes est souvent appréhendée en termes de comportements à risques. Lorsque une personne met sa santé, sa situation sociale ou sa vie en danger, elle adopte une conduite à risque est exprime son mal-être (Hayek, 2008).

Si une personne se rend compte d'une activation émotionnelle désagréable, elle peut se mettre à douter de sa compétence dans la performance de tâches comportementales et développer un faible SEP (Barlow.J, 2010).

Les personnes ayant des éprouvent de nombreuses émotions négative (anxiété, dépression, colère, honte, gêne et culpabilité) ont tendance à se sentir médiocres et inférieures, elles ont une vision critique d'elles-mêmes et sont également très sensibles aux critiques formulées par l'autrui (Tourette.C, 2002).

Certaines prises de risques sont valorisées par son groupe d'amis est suscitent même de l'admiration. Prenons l'exemple de la conduite automobile dangereuse, cela justifie un besoin de changement de l'image de l'adolescent a de lui-même par rapport au regard des autres, cette prise de risque va lui permettre de faire sa place et se faire respecter et admettre dans un

Chapitre V Analyse, discussion et interprétation des résultats

groupe (Tourette, 2002), et Le cumul de ces prises de risques tend à dévoiler un état de souffrance, comme l'attestent les travaux de Biglan datant de 1990 (Balland.J, 2011).

A l'adolescence, les conduites agies qui se manifestent dans la vie quotidienne, vont être un moyen d'expression des émotions et notamment des angoisses ressenties. Ce passage à l'acte se manifeste quand la personne n'arrive plus à verbaliser son état ou encore quand elle veut faire abstraction de choses douloureuses par exemple (Lips, 2013).

Les tensions internes paraissent parfois menaçantes, dangereuses et insupportables à l'adolescence et la douleur physique semble plus facile à prendre en charge que la souffrance psychique. De ce fait, les conduites à risques peuvent être pratiquées pour leur effet anxiolytique (se libérer d'une tension interne trop intense) (Haza.M, 2012).

Conclusion :

Cette étude proposait de clarifier le lien entre le sentiment d'efficacité personnelle et la prise de risque.

Dans l'ensemble, les résultats confirment nos hypothèses et y apporte nuance et précision. Les analyses révèlent que l'auto-efficacité, la recherche de sensations ainsi que la souffrance psychique, sont associés à la prise de risque. Ainsi, les jeunes conducteurs ayant un fort SEP déclarent prendre des risques pour la recherche de sensations intenses et nouvelles, par contre ceux ayant un faible SEP déclarent prendre des risques pour exprimer un malaise individuel ou social et pour se libérer des fortes tensions internes.

Au terme de cette étude, les recommandations suivantes sont proposées :

1. Aux autorités (ministère des travaux publics, ministère de la sécurité intérieure, ministère de la santé) :
 - La prévention des accidents de la route est une priorité du gouvernement car ils sont responsables de nombreux décès et handicaps chaque année, ainsi il faut publier périodiquement des statistiques sur les accidents de la circulation en vue d'informer la population sur la gravité de ces accidents.
 - Animer et organiser les campagnes de prévention routière.

2. Aux conducteurs :
 - Respecter les lois et réglementations en matière de la sécurité routière.
 - Respecter scrupuleusement le code de la route.

Les limites de l'étude :

Les résultats obtenus par notre recherche sont limités par les outils utilisés, l'échantillonnage, ainsi que la période.

Cette recherche a dégagé certaines preuves pour conclure à la relation existante entre la prise de risque et l'auto-efficacité des jeunes conducteurs. Cependant elle pourrait être largement enrichie par plus d'entretiens, et un échantillon large pour valider nos constatations.

Une autre remarque qu'on a pu formulée concernant notre entretien de recherche. En effet au cours de ce dernier, vu que c'est un thème très intéressant, nous avons constaté une proportion de la part des sujets interrogés, à développer des discours s'écartant du thème et ce, malgré le fait d'avoir expliqué et préciser en amont le cadre et l'objectif de l'entretien.

Liste bibliographique :

1. Afonso, Devundara. (2011) . de la théorie de l'apprentissage social à la théorie sociocognitive.
2. Assaily. (2001). Sur la route les conduites à risques in revue toxibase n°2.
3. Aubron Valérie. (2009). Les conduites à risque et le trouble déficitaire de l'attention/hyperactivité (TDAH) chez l'enfant et l'adolescent, université Bordeaux 2- Victor Segalen UFR Sciences de l'homme, pour l'obtenir le grade de docteur.
4. Bandura. (2003). Auto-efficacité. Le sentiment d'efficacité personnelle, 1^{ère} éd, Bruxelles.
5. Barlow, J. (2010). Le sentiment d'efficacité personnelle dans le contexte de la réadaptation, in JH Stone, M Blouin, editor. International Encyclopedia of Rehabilitation.
6. Bevalence. (2005). Les nouveaux conducteurs : profil, prise de risque, évaluation des compétences et tests.
7. Carré,P. (2003). La double dimension de l'apprentissage autodirigé : contribution à une théorie du sujet social apprenant, La revue canadienne pour l'étude de l'éducation des adultes.
8. Charbit Claire. (1997). les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention.

9. Clauzard. (2016). Le sentiment d'auto-efficacité, l'estime de soi et le développement professionnel, in Question vives n°11.
10. CNPSR. (2012-2016). Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, centre nationale de prévention et sécurité routière.
11. Delingiers D. (1993). Risque préférentiel, risque perçu et prise de risque, In J.P. Famose (Ed), Cognition et performance, Paris : INSEP.
12. Deschenes. (2007). L'effet des diverses sources d'information sur l'auto-efficacité au leadership, Université de Québec a trois rivières.
13. Dumontier Abou Alexia. (2010). La prise de risque dans l'espace routier chez le préadolescent Implication de l'identité sexuée, la recherche de sensation, l'estime de soi, l'attachement aux parents et la supervision parentale, thèse de doctorat, université Paris Ouest.
14. DUCHENSE Claire, Nathalie Gangon. (2013). Les sources d'efficacité personnelle des conseillers pédagogiques en tant que formateurs d'adultes, canadian journal of education 36 :4.
15. Erny.2010. le sentiment d'efficacité personnelle et la polyvalence des infirmiers au sein d'un pole, IFCS Ile de France du Centre Hospitalier Sainte Anne, Paris.
16. Fakman. (2006). Etude épidémiologique des accidents de la voie publique chez les piétons dans le service de chirurgie orthopédique et traumatologie, faculté de Médecine de pharmacie et d'odonto – Stomatologie.
17. GENEAU Annie. (2008). Perception du risque et prise de risque chez les adeptes de planche à roulettes : Approche sociale cognitive et recherche impulsive de sensations, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de

l'obtention du grade de Maitre en science de l'activité physique, Université de Montréal.

18. Hachet Pascal. (2009). Adolescent et prise de risque.
19. Haza Marion. (2012). Adolescence et prise de risque.
20. Hygin Kakai. (2008). Contribution à la recherche qualitative, cadre méthodologique de rédaction de mémoire, Université de Franche-Comité.
21. Journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire (19 aout 2001).
22. Kouabenan. (2006). psychologie du risque : identifié, évaluer, prévenir (pp.9-15). Bruxelles : De Boeck
23. Lecomte. (2004). Les applications du sentiment d'efficacité personnelle, Savoirs, Hors série, p. 59-90. DOI : 10.3917/savo.hs01.0059.
24. Lewhe Mahgonon Torys et Zemmour Ouarda. (2009). Accidents de la route et identification des facteurs de risques, thèse de doctorat, université Badji Mokhtar Annaba.
25. Lips, Rachel. (2013). Les conduites à risques des adolescents : le cas de la sacrifiassions. Education.
26. Madani Azzeddine, Tello Ghat. (2015). Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie, European Scientific Journal, edition vol.11, N° 20 ISSN : 1857- 7881
27. Masson Julien, Fenouillet. (2013).Relation entre Sentiment d'efficacité personnelle et résultats scolaire à l'école primaire.

28. Michaud. (2001). Stress, soutien social, sentiment d'auto-efficacité et stratégies adaptatives à l'adolescence, université de Québec à Trois rivières.
29. Michel, G, Purper-Ouakil, D.et Mouren-Simeoini, M.C. (2006). clinique et recherche sur les conduites à risques chez l'adolescent, in Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence.
30. Michelik Fabienne. (2008). La relation attitude-comportement : un état des lieux.
31. Nagels. (2010). Construire le sentiment d'efficacité personnelle en formation professionnelle supérieure. La motivation des apprenants ou comment susciter le désir d'apprendre ?, 4^{ème} Colloque scientifique organisé par L'ESIG Casablanca, Casablanca, Maroc.
32. Nagels M. (2016). L'auto-efficacité, une ressource personnelle pour s'auto-former. Apprendre par soi-même aujourd'hui. Les nouvelles modalités de l'autoformation dans la société digitale, Paris : Edition des archives contemporaines.
33. Ngeusta Robert. (2012). Croyances et comportement de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun, thèse pour obtenir le grade de docteur de l'université de Grenoble.
34. Niang Ndeye. (2007). La sexualité en milieu scolaire dakarois : comportement, connaissances et perceptions liés au VIH, Université Cheikh Anta Diop de Dakar.
35. Note de Jean Heutte. Consulter le 02/01/2017 : <http://jean.heutte.free.fr>
36. OMS. (2004). Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde.

37. OMS. (2004). Journée mondiale de la santé, l'accident de la route n'est pas une fatalité.
38. OMS. (2007). Les jeunes et la sécurité routière.
39. ONS. (2014). Office national des statistiques Algérie.
40. Rondier Mailys. (2004). A. Bandura. Auto-efficacité. Le sentiment d'efficacité personnelle, l'orientation scolaire et professionnelle, 475-476.
41. Rouf Katia. (2003). Ces adolescents sont dans le déni du danger, lien social N°684.
42. Tetu Isabelle. (2009). Théorie du comportement planifié pour explorer l'intention des infirmières d'urgence d'agir selon le motif de consultation des personnes utilisatrices de drogues injectable, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval, QUEBEC. Dans le cadre du programme de maîtrise en santé communautaire pour l'obtention du grade de maître en Science.
43. Verlhac Lucile. (2011). Sensations et addictions : drogues et sports vus comme des désordres psychomoteurs, Université Bordeaux Segalen

Annexes

Annexe 1 : Echelle d'évaluation d'auto-efficacité générale (Schawrzzer, 1993)

N°	L'énoncé	Pas du tout vrai	A peine vrai	Moyennement vrai	Totalement vrai
1	J'arrive toujours à résoudre mes difficultés si j'essaie assez fort				
2	Si quelqu'un s'oppose à moi, je peux trouver une façon pour obtenir ce que je veux				
3	C'est facile pour moi de maintenir mon attention sur mes objectifs et accomplir mes buts				
4	J'ai confiance que je peux faire face efficacement aux évènements inattendus				
5	Grace à ma débrouillardise, je sais comment faire face aux situations imprévus				
6	Je peux résoudre la plupart de mes problèmes si j'investis les efforts nécessaires				
7	Je peux rester calme lorsque je suis confronté à des difficultés car je peux me fier à mes habilités pour faire face aux problèmes				
8	Lorsque je suis confronté à un problème, je peux habituellement trouver plusieurs solutions				
9	Si je suis "coincé", je peux habituellement penser à ce que je pourrais faire				
10	Peu importe ce qui arrive, je suis capable d'y faire face généralement				

Annexe 2 : Guide d'entretien

1. Est-ce que vous faites des courses sur la route avec vos amis?

Oui

Non

Si oui :

- pourquoi? ça vous amuse ou bien pour autre chose?

2. Est-ce que vous dépassez la vitesse limitée sur la route ?

Oui

Non

Si oui :

- Quand est ce que vous le faites ?
- Est-ce que cela vous procure du plaisir ?

3. Est-ce que vous gardez la même vitesse en plein virages ?

Oui

Non

Si oui :

- Est-ce que ça vous procure comme sensation?

4. Est-ce que vous dépassez en plein virages ?

Oui

Non

Si oui :

- Pourquoi vous vous lancez dans une telle conduite risquée?

5. Est-ce que vous mettez la ceinture de sécurité ?

Oui

Non

Si non :

- Pourquoi vous ne la faite pas ?

6. Est-ce que vous conduisez en état d'ivresse ?

Oui

Non

Si oui :

- Est-ce que vous le faites pour vivre une sensation très différente ? ou pour se libérer d'une tension interne trop intense ?

7. Est-ce que vous téléphonez en voiture sans kit main libre ?

Oui

Non

Si oui :

- Et pour tant vous savez que c'est interdit? et alors? vous ne pensez pas que c'est dangereux?

8. Est-ce que vous respectez les panneaux de signalisations ?

Oui

Non

Si non :

- Pourquoi ?
- Essayez vous d'affirmer votre liberté, par transgression de l'interdit ?

9. Est-ce que vous ignorez un stop même si vous n'êtes pas presser ?

Oui

Non

Si oui :

- Pourquoi ? et la loi alors ?

10. Est-ce que vous dépassez par la gauche même si vous ne pouvez pas apercevoir les usagers venant en sens inverse ?

Oui

Non

Si oui :

- Quand est-ce que vous le faites? Est ce que vous le faites pour montrer que vous pouvez faire face à des situations dangereuses, ou bien lorsque les autres conducteurs roulent lentement ?

11. Est-ce que vous franchissez une ligne continue ?

Oui

Non

Si oui :

- Qu'est ce que vous essayez à exprimer par cela ?
- Affrontez-vous ce danger pour but de soulager une peine ? ou bien vous avez marre de l'ordinaire et que vous voulez vivre une nouvelle sensation ?

12. Est-ce que vous conduisez même en cas d'une panne aux freins ?

Oui

Non

Si oui :

- Pourquoi vous le faite ?
- Est-ce que ça vous excite; ou parce que vous pensez que ça ne vaut pas la peine de la ramener chez un mécanicien puisque ils sont incompetents ?

13. Est-ce que vous faites des demi-tours interdits sur une route ?

Oui

Non

Si oui :

- Cela vous donne la sensation d'être plus fort ?
- ou par ce que cette régule ne vous arrange pas ?

14. Est-ce que vous empruntez un sens interdit ?

Oui

Non

Si oui :

- Est-ce que vous le faites pour exprimer un refus contre les règles de circulation ?

15. Dans les embouteillages, est-ce que vous changez de file chaque fois que l'une d'elle avance plus vite que celle dans laquelle vous vous trouvez ?

Oui

Non

Si oui :

- Ressentez-vous un plaisir lorsque vous le faites ?
- Est-ce une manière d'exprimer votre colère de se trouver en situation d'encombrement ?

16. Est-ce que vous gardez les phares allumés en croisant un autre véhicule la nuit ?

Oui

Non

Si oui :

- Pourquoi ?
- Quel sentiment vous donne le fait de mettre les autres conducteurs en danger ?

17. Est-ce que vous grillez le feu rouge en cas d'absence de piétons ?

Oui

Non

Si oui :

- Pourquoi ?
- Vous vous croyez capable d'éviter un imprévu ? ou vous pensez parce que tout le monde le fait ?

18. Est-ce que vous conduisez sans phares la nuit ?

Oui

Non

Si oui :

- vous n'avez pas peur que cela soit dangereux? ça vous existe?

19. Lorsque vous êtes pressés, cédez-vous le passage aux prioritaires ?

Oui

Non

Si non :

- Pourquoi ?
- Qu'est ce que vous cherchez à dire ou à faire savoir aux autres ou peut être à vous même?

20. Accélérez-vous pour franchir un carrefour ?

Oui

Non

Si oui :

- Est-ce que vous le faites juste pour le plaisir, et pour relever des défis, ou même pas vengeance ?
- Est-ce que vous le faites par dégoût, et par volonté de se faire mal ?