

Le profil psychosocial du conducteur algérien à haut risque

LAGGOUN Lahcene
Université de Biskra

Résumé :

L'objectif de ce travail est de décrire le profil psychosocial du conducteur algérien à haut risque. Il s'agit d'une enquête de type cas/ Témoins par auto-questionnaire. Les résultats montrent que le conducteur à haut risque est souvent un jeune de sexe masculin (73% des hommes), d'un niveau d'instruction faible ou moyen, chômeur et fréquemment exposé aux risques routiers. Sur l'aspect de personnalité, généralement, il a des scores en neuroticisme et en extraversion élevé.

Mots clés:Le profil, Conducteur à haut risque, Personnalité, risques routiers.

Abstract

The aim of this study is to describe the psychosocial profile of the Algerian high-risk driver. It is a Witnesses / case study done through a self-administered questionnaire. The results show that the high-risk driver is often a young male (73% men), with a low or average level of education, unemployed and frequently exposed to road risks. On the aspect of personality he usually scores high in neuroticism and extraversion.

Key words: Profile, High-risk driver, Personality, road risks.

ملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى رسم الملمح النفسي الاجتماعي للسائق الجزائري عالي الخطر من خلال دراسة ميدانية على عينة مكونة من السائقين باستعمال استبيان لجمع المعلومات. خلصت نتائج الدراسة إلى وصف السائق الجزائري عالي الخطر على أنه عموماً شاب من جنس ذكر (73%)، بطال مع مستوى تعليمي منخفض إلى متوسط، كثير التعرض لمخاطر الطريق وللعقوبات. كما يتميز هذا السائق بدرجات عالية من الانبساطية و/أو العصابية على المستوى النفسي.

الكلمات المفتاحية: الملمح النفسي الاجتماعي، السائق الخطر، الشخصية، أخطار الطريق.

Introduction :

Tous les jours, des milliers de personnes sont tuées ou blessées sur nos routes. Des hommes, des femmes ou des enfants qui marchent ou se déplacent à bicyclette, à moto ou à véhicule pour se rendre à l'école ou au travail ne rentreront jamais chez eux ou bien ils passeront de longues semaines à l'hôpital à cause de graves accidents et beaucoup ne pourront jamais vivre, travailler ou s'amuser comme avant.

En Algérie (2008), ce phénomène a comptabilisé plus de 40481 accidents entraînent environ 4432 mort et plus de 64708 blessés. Ces accidents résultent de différents facteurs parmi lesquels le facteur humain occupe une place primordiale. Celui ci est contributif dans environ plus de 87% des accidents¹. L'étendu de ce phénomène s'aggrave d'avantage lors qu'on sait que plus de la moitié des personnes tuées dans les accidents de la circulation sont des jeunes adultes âgés de moins de 40 ans, et il s'agit souvent de soutien de famille².

Cet article présente un travail de terrain que nous avons mené en 2015 auprès des conducteurs algériens dont l'objectif est de déterminer l'ampleur du problème du conducteur à haut risque et d'identifier son profil psychosocial. Après avoir rappeler les principales caractéristiques psychosociales des conducteurs à haut risque citées dans la littérature, et décrit le cadre et la méthodologie de la recherche, nous présentons les principaux résultats portants sur ces différentes caractéristiques à fin de

dégager celles qui sont avérées les plus influentes puis réfléchissons à leur possible exploitation en pratique routière et dans le cadre d'une amélioration des mesures de sensibilisation et de prévention.

1.L'accidentologie et le conducteur à haut risque

1.1 L'accidentologie : L'accident de circulation est la résultante d'une rupture de l'équilibre du système composé des trois éléments interdépendants qui sont : l'usager, le véhicule et l'infrastructure.

Cette approche systémique de l'accident résulte des recherches effectuées sur les mécanismes d'accidents. Elle constitue le fondement d'un grand nombre d'ouvrages sur les accidents de la circulation routière. Ce mécanisme d'accident est confirmé par la plupart des enquêtes dont la synthèse de l'enquête ; réalisée par le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) en 2008 ; aboutit à dire que, dans plus de 87,12 % des accidents, le comportement humain est en cause³. Cependant ceci ne signifie pas qu'il ne reste que 13 % pour les autres facteurs ni que dans ces 87 % des cas il y a nécessairement faute du conducteur.

La survenue d'un accident est en effet multifactorielle. Darty et McKenzie ont proposé un modèle d'analyse de l'accident qui comporte deux volets⁴ :

A. Les facteurs physiques et mécaniques : sont présentés par :

a. Les facteurs liés aux véhicules : une des caractéristiques des accidents est que les véhicules les plus utilisés et mal entretenus sont plus souvent impliqués. La synthèse des enquêtes CNPSR montre que dans plus de 5.69 % des accidents, les cas où les facteurs liés aux véhicules sont en cause (pneus sous-gonflés, mauvaise suspension, défauts mécaniques, signalisation lumineuse...) ⁵.

b. Facteurs liés à l'infrastructure et l'environnement : La synthèse des enquêtes CNPSR situe à près de 5.15% la part des accidents où les facteurs liés à l'infrastructure rentrent en jeu (route, équipements, environnement, climat...) ⁶. De même, Une analyse statistique des plusieurs études montre que la portion des accidents liés aux véhicules et ou à l'infrastructure ne dépasse pas la moyenne de 10% (Nafia et Seyf en Arabie Saoudite « 12.6% », Djadaan en Koweït « 10% ») ⁷.

c. Heure, jour et mois de conduite : Il existe peu d'études qui fournissent des données relatives à l'occurrence des accidents en fonction de l'heure et du jour en Algérie. L'enquête CNPSR (2008) a mis en évidence que le risque de survenu de l'accident selon le mois est nettement accru pendant les mois de l'été (en mois de juin 20,90% de l'ensemble des accidents annuel) vu le dédoublement de la circulation routière durant cette période des vacances, des fêtes et de retours des immigrés. ⁸ Encor, une étude suédoise, sur la période 1994-2000, montre que 32% des accidents impliquant des conducteurs de 18-19 ans se sont produits durant l'obscurité, contre 22% pour les autres. L'écart est particulièrement important pour la nuit du week-end entre 19 heures et 2 heures. ⁹

B. Les facteurs psychosociaux :

a. **Les influences sociodémographiques :** Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans la plupart des types d'accidents. Durant l'année 2007, le CNPSR a recensé en milieu urbain environ 2704 conducteurs de 20-24 ans impliqués dans un accident corporel, le nombre étant de 1187 pour la classe d'âge 34-39 ans ¹⁰. Donc, en termes de risques sanitaires, les conducteurs de 20-24 ans ont été 2 à 3 fois plus impliqués dans des accidents que les conducteurs de 34-39 ans. On retrouve cette situation de surreprésentation des jeunes conducteurs dans plusieurs pays (en Koweït : Djadaan (1977) a montré que dans 50% des accidents, les jeunes de moins de 29 ans sont en cause. en Arabie Saoudite : Nafia et Seyf (1984) ont montré que dans 86% des accidents les jeunes de moins de 35 ans sont en cause. ¹¹ Ainsi, les résultats globaux montrent une sur implication des hommes par rapport aux femmes. Par exemple, en Suède, sur la période 1994-2000, les conducteurs hommes ont été impliqués dans 77% des accidents alors que les conductrices dans 23% des cas ¹².

b. **Les influences psychologiques :** Les études en psychologie ont permis de considérer la conduite automobile comme un processus intrinsèque dont l'homme ; avec ses motivations, ses buts, ses désirs ; est l'élément central et déterminant de ce processus.

A partir d'une analyse de données issues de plusieurs études, Nathalie BUISSON (2009) a montré l'existence d'un lien entre les traits de personnalité de conducteur et son comportement au volant avec une relation positive entre l'extraversion et la prise de risque. Un score élevé en extraversion est souvent lié à la prise de risque. Aussi, elle a montré qu'un score élevé en neuroticisme

est fréquemment lié à la prise de risque et associé à des défauts d'attention par une augmentation du stress.¹³

Depuis l'étude de Willet(1964), plusieurs auteurs confirment le lien entre les actes délinquants et la « mauvaise conduite au volant » et identifient des origines au niveau de la personnalité du sujet. Pour Ullberg (2002), les personnes qui ont une personnalité antisociale, liés à l'implication dans des accidents, agissent souvent de manière agressive et irresponsable. Ils se caractérisent le plus souvent par la déviance sociale, l'hostilité, l'impulsivité, l'émotivité et l'agressivité¹⁴. De même, des études menées pour mesurer le lien entre les comportements agressifs et les infractions et/ou les accidents de conduite montrent que les meilleurs prédicteurs des infractions sont les déférents comportements agressifs : colère au volant, frustration-agression, la recherche de nouveauté et de sensation et la conduite dangereuse et agressive.

Parallèlement à l'influence des comportements agressifs, certains facteurs de risque susceptibles d'altérer la capacité de conduire ont été également soulignés. Ces facteurs étant définis comme des actes délibérés réalisés en relation avec ce que procure le danger et impliquant pour un sujet la mise en jeu de sa propre vie. Ce sont entre autres, selon Assailly, l'usage du téléphone portable au volant, les excès de vitesse, le non attachement de ceinture, la consommation d'alcool et des drogues, la fatigue, la sur-occupation du véhicule, les intervalles trop réduits entre les véhicules et les dépassements hasardeux.¹⁵

Selon l'approche cognitive de la tâche de conduite, les comportements des conducteurs au volant ne seraient pas compréhensibles indépendamment de leur personnalité. Il est au volant avec ses propres motivations, ses désirs et ses craintes qui affect généralement son pouvoir de décision. Les décisions du conducteur dépendent largement à la hâte d'arriver, au goût de la vitesse, à l'attitude à l'égard de l'automobile,...etc. elles dépendent aussi d'autres facteurs qui influencent ses capacités perceptives et motrices ainsi que ses motivations. (Assailly, 1997 cité par Amadou)¹⁶.

Autres facteurs psycho-sociaux intéressants, notamment le motif du déplacement qui est important pour le choix du style de conduite, les mécanismes sociaux qui interviennent,...etc. Ces facteurs peuvent probablement offrir un point de départ plus fondamental pour comprendre les processus de l'accident que les seuls paramètres liés au site de l'accident, comme l'état et le comportement du conducteur au moment de l'accident, l'équipement du véhicule, l'état de la route, les conditions de circulation, le moment de la journée,...etc.¹⁷

Au total, ces études ont permis ; à partir des traits de personnalité ; d'identifier les conducteurs les plus suspects à être impliqués dans les accidents. Leur objectif est d'avoir montré que chacune de ces caractéristiques influence plus ou moins les comportements au volant loin de tout déterminisme qui justifieraient une sélection. Ce sont seulement les cas extrêmes qui confirment la liaison entre la qualité de la conduite et les traits généraux de la personnalité.

1.2 Le conducteur à haut risque : Les recherches sur les comportements des conducteurs apportent des avancées substantielles dont beaucoup pourraient être directement utilisables à la pratique. Ils sont dominés par deux écoles. La première met l'accent sur la possibilité d'automatiser le comportement et la deuxième s'attache au contexte psychosocial du conducteur. Ces recherches nous ramèneront, malgré qu'on n'a pas encore une compréhension globale de l'accident ; à accepter certains facteurs tels que : l'âge, le sexe, ...en tant que facteurs expliquant la surreprésentation des conducteurs bien déterminés dans les accidents.

D'abord, le conducteur à haut risque est un conducteur qui présente un risque élevé d'accident et que l'on associe à un nombre élevé d'infraction et/ou d'accident. Il se définit comme étant : « Celui qui persiste à s'engager dans des comportements routiers à haut risque tel que la conduite avec des capacités affaiblies, l'excès de la vitesse, le passage sur feu rouge, le non port de la ceinture de sécurité et qui présente un risque plus élevé d'accident »¹⁸. Sans oublier autres facteurs de risque à savoir la fatigue, la consommation de drogue et d'alcool. Cependant, il est difficile de l'identifier en se basant sur cette définition car cette population semble composée de plusieurs sous groupes ayant des profils sociodémographiques déférents et aussi des attitudes et des comportements différents. Donc, il faut établir une définition opérationnelle mettant l'accent sur les critères permettant l'identification de ces conducteurs en termes de seuil et de période. Plusieurs études réalisées ont pour objectif d'identifier ces critères, on peut les résumer dans le tableau ci-dessous.

Tableau 01: Définitions opérationnelles de conducteur à haut risque¹⁹

Auteur	Définitions de conducteur à haut risque
Donovan et al 1985	-4 infractions ou accidents ou plus durant une période d'un an. Ou -5 infractions ou accidents ou plus sur 2 ans. (excluant les infractions alcool)
Wilson 1992	-3accidents ou plus sur 3 ans ou bien 9 points d'inaptitudes ou plus sur 3 ans (excluant les infractions alcool)
Dunbar 1990	1 infraction avec taux sanguin d'alcool « TSA » sup 200mg/100ml ou récidives CCA. (CCA : conducteur commis plus d'une infraction alcool).
Hadland et Fell 1995	Récidivistes CCA

De ce tableau, il semble qu'il existe deux définitions de conducteur à haut risque, soit les conducteurs ayants plusieurs infractions autres que l'alcool, soit les récidivistes CCA.

Dans notre étude, on fait recours aux critères de Donovan et al (1985) pour déterminer les conducteurs à haut risque dontil se définit opérationnellement comme celui qui avait commis 4 infractions ou accidents ou plus sur une période de référence d'un an.

2. Problématique et hypothèse :

Les accidents de la circulation préoccupent l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) depuis plus de cinq décennies. Ils constituent un problème de santé publique et une crise de développement majeurs, et leur nombre devrait augmenter, si les Etats ne s'attaquent pas véritablement à la question de la sécurité routière.L'étendu de ce phénomène en Algérie s'aggrave d'une année à une autre; vue l'accroissement rapide et incontrôlable du nombre d'accident dont le facteur humain occupe une place primordiale.

Plusieurs recherches ont été faites ces dernières années pour essayer, d'une part, de mettre en évidence une liaison entre diversfacteurs lies à la conduite (humains, infrastructures, véhicules) et la sécurité routière ce qui impose une approche pluridisciplinaire, associantpsychologues, ingénieurs, juristes, assureurs, économistes et éducateurs et, d'autre part, pour mesurer l'effet de ces factures et faire aussi un pronostic de la fréquence des accidents que risque de provoquer telle ou telle personne. Ainsi que les conducteurs ont-ils été répartis en catégories selon de nombreuses caractéristiques : l'âge, la profession, les revenus, l'état de santé; mais aussi selon les traits de caractère (l'extraversion, le neuroticisme, le psychoticisme, distrait, discipliné, impatient, insouciant,...etc.). L'étendu de ce phénomèneen Algérie, nous ramèneà poser la question sur les caractéristiques du conducteur algérien à haut risque. **Donc**la problématique issue de ce travail est la suivante : « Peut-on décrire un profil psychosocial de conducteur algérien à haut risque ? ».

En se basant sur la littérature sus citer el les observations pratiques, notre recherche vise en dernière analyse à vérifier l'hypothèse suivante :

« Le conducteur algérien à haut risque se caractérise par un profilpsychosocial bien déterminé ».

3. Méthodologie :

3.1. Méthode : Afin d'identifier les caractéristiquespsychosocial en lien avec la prise de risque chez les conducteurs, la méthode qui nous paraît bien appropriée est la méthode descriptive et comparative.Les analyses ont été effectuées avec le logiciel SPSS, version 18.

3.2.Participants : Notre enquête dispose de deux échantillons : l'un pour les conducteurs à haut risque (n= 79 m d'âge= 34 +/- 9.83) et l'autre pour les témoins (conducteurs à faible risque : n=53, m d'âge =38 +/-11.60). La période de recueil des données s'étend de juin auseptembre 2015.Le recrutement s'est fait sur l'ensemble du territoire des deux willayas Batna et Biskra dans différents lieux de sondage : au bord des bus, au public d'une daïra, à l'université età la gare routière.

3.3. Outil : Questionnaire d'enquête L'élaboration de chacune de ces questions porte sur des facteurs mis en évidence dans la littérature relative aux comportements de conducteur. Il s'agit d'une enquête de type cas/ Témoins par auto-questionnaire, rempli par les conducteurs, afin de pouvoir établir des liens entre comportements déclarés et le profil psychosocial. L'auto-questionnaire se compose de 111 questions que l'on peut regrouper par trois grands thèmes :

-Variables sociodémographiques: questions 1 à 14

- La description des pratiques de conduite : questions 15 à 43.
- Letest EPI (Eysenck PersonnalitéInventorié) :questions 44 à 111.

Dans le thème de la description des pratiques de conduite, l'auto-questionnaire comprend 11 infractions pour lesquelles il est demandé de se positionner sur l'attitude adoptée le plus souvent, avec une notion de fréquence à deux modalités : « jamais », « souvent ».

Le test de personnalité adjoint au questionnaire est l'EPI,version traduite en arabe par S.D.Radwan 1999. il est composée de 68 items réparties en 4 facteurs comme suite : Extraversion qui mesure l'activité, chaleur, grégarité, assertivité, recherche de sensations, émotions positives et se décline sur une échelle (extraversion vs introversion) avec 18items,Névrosisme mesure l'anxiété, colère-hostilité, dépression, timidité et se décline sur une échelle (stabilité vs instabilité émotionnelle) avec 15items,Psychoticisme qui présente l'aptitude individuelle à développer de la psychose avec 15items et l'échelle de Mensongeavec 20items. Ce teste permet d'obtenir 3 scores par individu : le score N quitraduit une tendance à développer de la névrose, le score E pour l'extraversion et le scoreP pour l'échelle de psychotisme.

Notre choix s'est donc arrêté sur l'EPI, car ce dernier mesure les traits de personnalité que nous souhaitons étudier, qu'il avaitun temps de passation court, qu'il était couramment utilisé dans la littérature et que ces caractéristiquespsychométriquesmesurées pour la population d'études sont de grandes valeurs.

4. Présentations des résultats :

L'échantillon est décrit pour l'ensemble des variables, en comparant hommes et femmes, puis pour chaque genre, les cas et témoins font l'objet d'une seconde comparaison. Les comparaisons sont faites selon la nature des données au moyen d'un test de comparaison de moyennes (test de Student T et Anova F).

4.1 Répartition des infractions dans l'échantillon globale : avant de présenter les résultats des comparaisons, nous présentons les résultats portant sur la fréquence des infractions dans l'échantillon globale des conducteurs (cas+témoins).

Tableau (02) : Répartition des infractions dans l'échantillon globale

n	infraction		fréquence	Pourcentage%
1	Téléphone au volant	non	24	18.2
		oui	108	81.8
2	Stationnement interdit	non	94	71.2
		oui	38	28.8
3	Dépassement dangereux	non	109	82.6
		oui	23	17.4
4	Conduite en état de fatigue	non	55	41.7
		oui	77	58.3
5	Dépasser la vitesse autorisée	non	51	38.6
		oui	81	61.4
6	Passer à l'orange	non	67	50.8
		oui	65	49.2
7	Rouler à des vitesses minimales	non	106	80.3
		oui	26	19.7
8	Passage sens interdit	non	119	90.2
		oui	13	9.8
9	Franchir la ligne blanche continue	non	86	65.2
		oui	46	34.8
10	Ignorer un stop	non	96	72.7
		oui	36	27.3
11	Le non attachement de laceinture	non	82	62.1
		oui	50	37.9
	Conducteur	témoins	53	40.2
		cas	79	59.8
Somme			132	100

Le tableau ci-dessus montre que le nombre de conducteur à haut risque (4 infractions commises ou plus) est 79 cas soit 59.8% de l'échantillon globale. Ce chiffre nous remènerons à dire que les conducteurs algériens sont généralement des conducteur à haut risque.

4.2. Comparaison selon les aspects sociodémographiques :

Tableau (03) : Description et comparaison des deux échantillons selon les aspects sociodémographiques :

variables		Conducteur à haut risque (n=79)			Comparaison (haut risque / faible risque)		
		H n=58	F n=21	Sig C1	Sig C2 H/H n=93	Sig C3 F/F n=39	Sig C4 H/F n=132
âge	18-30	32.8	61.9	0,02	0,017	0,288	0,023
	31-65	67.2	38.1				
Situation familiale	célibataire	37.9	42.9	0,69	0,727	0,554	0,542
	En couple	62.1	57.1				
Niveau d'étude	Non universitaire	51.7	14.3	0,003	0,300	0,775	0,692
	universitaire	48.3	85.7				
Profession	chômeur	19.0	47.6	0,009	0,381	0,062	0,058
	fonctionnaire	50.0	47.6				
	libérale	31.0	4.8				
sexe	homme						0,366
	femme						

- sig c1 : signification de différences des moyennes entre hommes et femmes chez conducteur à haut risque.
- sig c2 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs hommes à haut risque et à faible risque.
- sig c3 : signification de différence des moyennes entre les femmes à haut risque et à faible risque.
- sig c4 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs à haut risque et à faible risque.

Les conducteurs hommes et femmes à haut risque ne se distinguent pas sur la situation familiale mais sur l'âge, le niveau d'étude et l'activité professionnelle. Les femmes à haut risque sont jeunes, ont plus fréquemment un niveau d'études universitaire et occupant un poste de travail comme fonctionnaire. Par contre les hommes à haut risque ont une tendance au travail libéral avec un niveau d'instruction faible ou moyen. La comparaison entre conducteur à haut risque et conducteur à faible risque selon l'âge montre des différences significative «sig = 0,023, p< 0.05 » en faveur des jeunes (18-30).(Voir le tableau 03 ci-dessus).

4.3. Comparaison selon les aspects liés à l'activité de conduite :

En plus de données descriptives liées à l'activité de conduite, le tableau ci-dessous présente des comparaisons entre les différents échantillons de l'étude.

Tableau (04) : Description et comparaison des deux échantillons sur les aspects liés à l'activité de conduite :

qSQA		Conducteur à haut risque (n=79)			Comparaison (haut risque / faible risque)		
		H n=58	F n=21	Sig C1	SigC2 H/H n=93	SigC3 F/F n=39	Sig C4 H/F n=132
Propriétaire du véhicule	oui	63.8	33.3	,016	,050	,039	,011
	non	36.2	66.7				
Puissance du véhicule	faible	60.3	90.5	,011	,103	,069	,044
	puissante	39.7	9.5				
Ancienneté	- de 5 ans	22.4	52.4	,010	,720	,848	,515
	+ de 5 ans	77.6	47.6				
Longueur du trajet	long	50	14.3	,004	,509	,842	,744
	court	50	85.7				
Conduite nocturne	oui	41.4	9.5	,007	,502	,188	,204
	non	58.6	90.5				
Représentations du véhicule	transport	84.5	61.9	,031	,133	,508	,377
	autre	15.5	38.1				
Étiez-vous cause d'accident	non	67.2	81	,241	,002	,506	,002
	oui	32.8	19				
Punition	non	29.3	71.4	,001	,003	,064	,000
	oui	70.7	28.6				

- sig c1 : signification de différence des moyennes entre hommes et femmes chez conducteur à haut risque.

- sig c2 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs hommes à haut risque et à faible risque.

- sig c3 : signification de différence des moyennes entre les femmes à haut risque et à faible risque.

- sig c4 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs à haut risque et à faible risque.

Sur les aspects liés à la conduite, hommes et femmes se différencient chez les conducteurs à haut risque. Ça veut dire qu'il y a des différences significatives presque dans tous les aspects en lien avec l'activité de conduite entre homme et femme à savoir : la conduite nocturne, la puissance de véhicule et la longueur du trajet parcouru en faveur des hommes. En plus, ces conducteurs sont les plus punis suite à une infraction de code de la route, les plus souvent propriétaires de voiture et ils sont les plus impliqués dans les accidents par rapport aux femmes (32/h et 19 f). Par contre, les femmes parcourent moins de kilomètres par leurs véhicules qui représentent dans 38.1% un prestige ou une propriété.

4.4. Comparaison selon les aspects de personnalité :

Tableau (05) : Description et comparaison des deux échantillons selon les aspects de personnalité :

variables		Conducteur à haut risque (n=79)			Comparaison (haut risque / faible risque)		
		H n=58	F n=21	Sig C1	SigC2 H/H n=93	SigC3 F/F n=39	Sig C4 H/F n=132
extraversion	N sup a 9	72.4	57.1	.069	,372	,075	,643
	moyenne	11.17	9.57				
	Ecart type	3,015	4,354				
	t	1.841					
neuroticisme	N sup a 7	50	81.0	.006	,252	,062	,082
	moyenne	7,17	9,81				
	Ecart type	3,676	3,544				
	t	-2.843					
psychoticisme	N sup a 7	00	00	.881	,023	,343	,015
	moyenne	3,02	2,95				
	Ecart type	1,732	1,564				
	t	0.151					

- sig c1 : signification de différence des moyennes entre hommes et femmes chez conducteur à haut risque.

- sig c2 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs hommes à haut risque et à faible risque.

- sig c3 : signification de différence des moyennes entre les femmes à haut risque et à faible risque.

- sig c4 : signification de différence des moyennes entre les conducteurs à haut risque et à faible risque.

Les conducteurs à haut risque hommes et femmes diffèrent significativement sur le critère de personnalité neuroticisme. Les hommes ont des scores en neuroticisme moins élevés que les femmes. Par contre, ils ont des scores plus élevés que les femmes en extraversion (la moyenne du score E des hommes est de 11.17 (écart-type 3.015), celle des femmes est de 8.57 (écart-type 4.35) mais ces différences ne sont pas significatives. L'absence de différence selon les aspects de personnalité dans l'échantillon globale a rendu nécessaire l'utilisation des degrés limites. Les degrés limites se définissent comme étant la somme de la moyenne +/- un écart type. Pour l'extraversion (m : 11.17 +/-3.01), les degrés limites sont définis par trois intervalles comme suite : « 0-7 » ; « 8-14 » ; « 15-18 ». Pour le neuroticisme (m : 8.57 +/-4.35), les degrés limites sont définis aussi par trois intervalles comme suite « 0-4 » ; « 5-11 » ; « 12-15 ».

Tableau (06) : Degrés limites et comparaisons selon les aspects de personnalité

Scores			Sum of Squares	df	F	Sig
Extraversion	1-7	Inter Groups	2,858	2	6,387	,002
	8-14	Intra Groups	28,862	129		
	15-18	Total	31,720	131		
Neuroticisme	0-4	Inter Groups	1,767	2	3,806	,025
	5-11	Intra Groups	29,952	129		
	12-15	Total	31,720	131		

Pour analyser ces différences, nous effectuons le teste de Scheffé.

Tableau (07) : Résultats de teste de Scheffé Dépendant Variable: le risque Scheffé :

Scores	I	J	Mean Différence (I-J)	Sig.
Extraversion	1-7	8-14	,007	,998
		15-18	,279	,078
	8-14	1-7	-,007	,998
		15-18	,285(*)	,033
	15-18	1-7	-,279	,078
		8-14	-,285(*)	,033
Scores	I	J	Mean Différence (I-J)	Sig.
Neuroticisme	0-4	5-11	,346(*)	,007
		12-15	,095	,792
	5-11	0-4	-,346(*)	,007
		12-15	,251	,089
	12-15	0-4	-,095	,792
		5-11	-,251	,089

Les tableaux ci-dessus montrent l'existence de différence significative entre conducteurs à haut risque et conducteurs à faible risque (les sujets de score entre 8-14 et 15-18 pour l'extraversion et les sujets de score entre 0-4 et 5-11 pour le neuroticisme). Généralement les conducteurs à haut risque des deux sexes ont des scores en neuroticisme et en extraversion plus élevés que les conducteurs à faible risque.

- **Discussion :**

L'objectif général de l'étude est de déterminer un profil psychosocial du conducteur algérien à haut risque (infractionniste). Nous avons mené une analyse par genre, au regard de la littérature qui stipule qu'hommes et femmes se comportent différemment sur la route. Cette démarche s'est avérée justifiée, particulièrement chez les conducteurs à haut risque.

Généralement, les conducteurs à haut risque sont des conducteurs jeunes de sexe masculin, d'un niveau d'instruction faible, chômeur ou d'activité professionnelle libérale. Ces résultats sont en concordance avec ceux obtenus dans une étude en Suède, sur la période 1994-2000, dont les conducteurs hommes ont été impliqués dans 77% des accidents survenant dans les deux premières années après l'obtention du permis de conduire et les conductrices dans 23% des cas²⁰. En plus, on retrouve cette situation de surreprésentation des jeunes conducteurs dans plusieurs pays (en Koweït : Djadaan(1977) a montré que dans 50% des accidents, les jeunes de moins de 29 ans sont en cause. en Arabie Saoudite : Nafia et Seyf (1984) ont montré que dans 86% des accidents les jeunes moins de 35 ans sont en cause. Il faut noter encore que le pourcentage des accidents s'accroît chez les conducteurs de niveau d'instruction faible et chez les célibataires plus que les mariés²¹.

Concernant les aspects liés à l'activité de conduite, les conducteurs à haut risque diffèrent des autres conducteurs. Ils sont plus exposés aux risques (la conduite nocturne, la puissance de véhicule et la longueur du trajet parcouru) que les autres conducteurs. Ça peut expliquer leurs nombres d'infractions et de punitions élevées. Encore, ils sont également sur-impliqués dans les accidents de circulation surtout les hommes.

Concernant le profil de personnalité, les résultats montrent ; après avoir fait recours aux degrés limites et analyse Anova sur l'échantillon global, que les conducteurs à haut risque des deux sexes ont des scores en neuroticisme et en extraversion plus élevés que les conducteurs à faible risque (différences significatives). Ces résultats sont en concordance avec les résultats d'analyse faite par Nathalie BUISSON (2009) ; de données issues de plusieurs études. Elle a montré l'existence d'un lien entre les traits de personnalité du conducteur et son comportement au volant avec une relation positive entre l'extraversion et la prise de risque. Ça s'explique par les caractéristiques des extravertis connues par la baisse de leurs performances d'exécution des tâches liées à la baisse de vigilance. Aussi elle a montré qu'un score élevé en neuroticisme est fréquemment lié à la prise de risque et associé à des défauts d'attention par une augmentation du stress²².

5. Conclusions :

Au terme de cette étude, notre premier but était de décrire le profil psychosocial du conducteur en se basant sur les résultats obtenus. Tout d'abord, nous confirmons la notion d'exposition au risque, les conducteurs à hauts risque sont de gros rouleurs des véhicules puissants avec conduite nocturne fréquente. Par ailleurs, nous validons totalement l'hypothèse du lien de la prise de risque avec le profil de personnalité.

Au total, on peut décrire le profil psychosocial du conducteur à haut risque comme étant un jeune de sexe masculin (73% des hommes), d'un niveau d'instruction faible ou moyen, chômeur ou d'activité professionnelle libérale. Sur les aspects liés à la conduite, il est le plus exposé aux risques routiers. Il a un véhicule puissant voire très puissant, fait plus d'accident matériel et corporel et il est fréquemment puni suite à une infraction de code de la route. Sur l'aspect de personnalité, généralement, le conducteur à hauts risque a des scores en neuroticisme et en extraversion plus élevés que les autres conducteurs.

Nous terminons ce travail en confirmant que loin de tout déterminisme, cet étude va nous permettre de repérer les conducteurs à haut risque à fin de les orienter vers des programmes de prévention et d'éducation, sachant qu'il est plus efficace et moins coûteux d'empêcher la survenue d'un mal que de chercher à en réparer les conséquences.

Bibliographie :

- ¹الهاشمي بوطالبي 2008 : دراسة إحصائية لحوادث المرور من 2008/1980 ، مجلة الوقاية والسياسة، العدد السابع، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر.ص 13.
- ²نفس المرجع، ص 63.
- ³نفس المرجع، ص 16.
- ⁴عبد الحميد صفوت إبراهيم (1991): العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور، مجلة دراسات نفسية، لك 1 ج4، جامعة الملك سعود. المملكة العربية السعودية، ص 611.
- ⁵الهاشمي بوطالبي 2008 : مرجع سابق، ص 17.
- ⁶نفس المرجع، ص 17.
- ⁷عبد الحميد صفوت إبراهيم (1991): مرجع سابق، ص 608.
- ⁸الهاشمي بوطالبي 2009 : دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر 2009 ، مجلة الوقاية والسياسة، العدد الثامن، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر.ص 22.
- ⁹Inger ENGSTRÖME et al (2003) : « Jeunes conducteurs novices, éducation et formation du conducteur. Etude bibliographique » ; Institut National Suédois de recherche sur les routes et les transports ; Suède.p 16.
- ¹⁰الهاشمي بوطالبي 2007 : الدراسة الإحصائية لحوادث المرور لسنة 2007 ، مجلة الوقاية والسياسة، العدد السادس، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر.ص 19.
- ¹¹عبد الحميد صفوت إبراهيم (1991): مرجع سابق، ص 611.
- ¹²Inger ENGSTRÖME et al (2003) :op.cit, p 16.
- ¹³ Nathalie BUISSON (2009) : Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route : Qui sont les stagiaires permis à points ? Thèse de doctorat de Psychologie, Université Lumière Lyon 2, France. P 36.
- ¹⁴Amadou MEITE (2009) : Approche chronopsychologique de la conduite automobile ; effet du moment de la journée sur les performances attentionnelles et de conduite simulée selon l'âge, le sexe et la typologie des conducteurs, Thèse de doctorat de Psychologie, Université FRANÇOIS – RABELAIS DE TOURS, France. p24.
- ¹⁵Jean Pascal Assailly (2001) : Sur la route, les conduites à risque, revue toxibase n° 2 - juin 2001. Paris. France. p 2.
- ¹⁶Amadou MEITE (2009) : op.cit, P 33.
- ¹⁷Inger ENGSTRÖME et al (2003) : op.cit, p 20.
- ¹⁸Lyne Vézina (2001) : le conducteur à haut risque : une revue de la littérature, société de l'assurance automobile du Québec ; Canada.p 16
- ¹⁹ Ibid,p 25.
- ²⁰Inger ENGSTRÖME et al (2003) : op.cit, p 16.
- ²¹عبد الحميد صفوت إبراهيم (1991): مرجع سابق، ص 611.
- ²²Nathalie BUISSON (2009) : op.cit, p 36.