



Sécurité routière

Pourquoi prend-on des risques ?

Des conducteurs roulent à des vitesses excessives, conduisent sans ceinture, grillent les priorités, prennent le volant avec un verre de trop... Avec toutes les campagnes de prévention qui se succèdent, on peut penser que le manque d'information ne peut expliquer de tels comportements qui amènent à mettre sa vie et celle des autres en danger. Qu'en pensent les psychologues ? C'est la question que posent Laurence Lemoine et Isabelle Taubes dans la revue *Psychologies* de février 2003.

Selon les deux auteures, « nous ne croyons pas à la possibilité de notre mort » et nous restons « convaincus que l'accident, par définition, ne concerne que les autres ». Pour Jean-Pascal Assailly, psychologue et chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS), « tout se passe, en outre, comme si les bénéfices attendus de la prise de risques pesaient plus lourds que la peur du gendarme, celle d'endommager son véhicule et même celle de mourir ».

Mais quels bénéfices peut-on en retirer ? « La confrontation au risque serait une manière détournée de mettre en jeu nos fantasmes de toute-puissance et d'invulnérabilité ». De plus, cela servirait à redorer le blason de son ego et à combler le fossé entre ce que l'on est et ce que l'on voudrait être. Par exemple, à défaut d'être un bourreau des cœurs, on s'efforce de devenir le roi de la route... Il s'agit alors d'en mettre plein la vue aux autres.

Autre explication avancée : ce serait « un stratagème inconscient pour se protéger contre les angoisses existentielles ». Dans cette logique, « mieux vaut un gros danger concret qu'un stress impalpable dont les causes sont obscures ». Là, au moins, « nous pouvons mettre un nom, une image sur ce qui nous tourmente intérieurement ».

Le besoin d'excitation

Cependant, notre besoin de sensations fortes aurait un ancrage physiologique. L'exposition au danger amènerait une sécrétion de dopamine qui induirait une forme d'excitation, d'où une certaine addiction à la vitesse. En fait, « notre attirance pour le risque est innée » et elle serait le corollaire du besoin de sécurité. L'enfant a besoin de savoir jusqu'où il peut aller et ce qu'il est capable de faire sans se casser le cou. De même pour

l'adulte : plutôt prudent d'ordinaire, il peut se métamorphoser en fou du volant.

C'est ce qui permettrait d'expliquer les différences entre les hommes et les femmes dans la façon de conduire. « Le besoin d'excitation, de risques, est nettement plus présent chez les garçons ». En sera-t-il toujours ainsi dans la mesure où l'éducation sera sans doute de plus en plus uniforme ?

Le rapport à la loi

Par ailleurs, dépasser légèrement mais systématiquement les vitesses autorisées, passer au feu orange ou boire un verre de trop renverraient à notre rapport à la loi : « la loi qu'instaure le droit, mais aussi celle que les psychanalystes nomment la « loi du père », autorité symbolique qui impose des barrières à nos pulsions et nos envies ».

Bref, selon Jean-Pascal Assailly, « comme bien d'autres transgressions sociales apparemment anodines, les entorses commises au code de la route révèlent une défaillance de la fonction paternelle ». On défie le père pour tester sa vigueur. Dans cette perspective, « les conduites les plus dangereuses peuvent être interprétées comme un besoin inconscient d'être stoppé par une loi implacable : les gendarmes, le juge ou, pire, l'accident ».

Pour les psychanalystes, la montée de l'individualisme serait la conséquence de ce « manque » du père dont pâtit notre société. De fait, « nous tendons à nous comporter comme si nous étions seuls sur la route, ou comme si les autres devaient forcément – et immédiatement – s'écarter sur notre passage ». La voiture devient, symboliquement, un « théâtre où nous pouvons laisser libre cours aux pulsions violentes que nous n'osons exprimer ailleurs ».

Jean-Pascal Assailly constate également que les automobilistes « apprennent » des comportements dangereux quand les transgressions ne sont pas suffisamment sanctionnées. Autrement dit, « *plus nous aurons remarqué qu'en conduisant vite, sans faire attention, nous arrivons vite à destination, plus se renforce en nous la conviction que c'est ainsi qu'il faut agir* ». Bref, les trajets les plus connus peuvent devenir les plus dangereux.

Si l'insécurité routière n'est pas une fatalité, pour qu'elle diminue, il est donc urgent que les conducteurs « *prennent conscience des raisons qui les poussent à se mettre en danger et à menacer la vie des autres* ». Il existe d'autres manières de flatter son ego, de se rassurer sur sa valeur et ses capacités, qu'en défiant la gendarmerie ou la police, voire la mort.

Source : Laurence Lemoine et Isabelle Taubes, « Sur la route : pourquoi prend-on des risques ? », *Psychologies* n° 216 de février 2003 (pp. 42 à 45).



Vie associative

Le CEAS de la Mayenne sur la toile

Le CEAS de la Mayenne n'a pas encore de site Internet, mais il y réfléchit toujours... L'internaute curieux, qui voudrait en savoir plus sur l'association, pourrait entrer « CEAS Mayenne » dans son moteur de recherche, par exemple Google. Que trouverait-il ?

Google lui propose une trentaine de références, dont dix-huit seulement concernent effectivement le CEAS de la Mayenne. Les deux premières références renvoient sur le site de la Préfecture : tout d'abord avec des données statistiques extraites de la *Lettre du CEAS* sur les femmes au sein des conseils municipaux en Mayenne ; ensuite avec une information sur l'Observatoire départemental de la vie associative, mis en place dans le cadre du Projet territorial des services de l'Etat, et pour lequel le CEAS apporte un appui technique.

Parmi les autres références, on notera en particulier celle qui renvoie sur le site de l'Association régionale d'information des collectivités territoriales (ARIC),

implantée à Chantepie et membre également du réseau Culture et Promotion. L'ARIC a mis en ligne le dossier réalisé avec le concours du CEAS sur le thème : le recensement, outil d'animation et de démocratie locale.

Avec Google, on peut par ailleurs disposer des coordonnées du CEAS en tant que relais de l'INSEE (par le site de la Bibliothèque de l'Université de Nantes, également relais) ; de plus, on saura que le CEAS, en partenariat avec les Archives départementales, a édité une étude sur les « Premiers enseignements du recensement général de population de 1990 » (par le site du Conseil général) ; ou encore, par le site de la Bibliothèque nationale de France, que la *Lettre du CEAS* y est déposée...



Nous avons reçu

Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES), *Etudes et Résultats*.

- « L'impact de la CMU sur la consommation individuelle de soins », n° 229 de mars 2003 (8 p.).

Institut national d'études démographiques (INED), *Population et sociétés*.

- « Passé 60 ans : de plus en plus souvent en couple ? », n° 389 d'avril 2003 (4 p.).