

## PERCEPTION DU RISQUE D'ACCIDENT LIÉ À L'ALCOOL CHEZ DES JEUNES AUTOMOBILISTES : QUELQUES DÉTERMINANTS DE L'OPTIMISME COMPARATIF

Patricia Causse, Dongo Rémi Kouabénan et Patricia Delhomme

Presses Universitaires de France | « [Le travail humain](#) »

2004/3 Vol. 67 | pages 235 à 256

ISSN 0041-1868

ISBN 2130546684

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-le-travail-humain-2004-3-page-235.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

© Presses Universitaires de France. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

RECHERCHES EMPIRIQUES  
EMPIRICAL STUDIES

PERCEPTION DU RISQUE D'ACCIDENT  
LIÉ À L'ALCOOL  
CHEZ DES JEUNES AUTOMOBILISTES :  
QUELQUES DÉTERMINANTS  
DE L'OPTIMISME COMPARATIF

par P. CAUSSE\*, D. R. KOUABENAN\* et P. DELHOMME\*\*

SUMMARY

ALCOHOL-RELATED ACCIDENT RISK PERCEPTION BY YOUNG DRIVERS: SOME DETERMINANTS OF COMPARATIVE OPTIMISM

*This study aims to investigate the factors influencing alcohol-related accident risk perception. In particular, it examines the effects on comparative optimism (CO) of variables such as : comparative subjective control, perceived ability to drive after alcohol consumption, direct and indirect experience of accidents, and estimates of alcohol as the cause of road accidents. The participants (86 young drivers) were invited to read an alcohol consumption and driving scenario, and then answer a number of questions using a 7-point Likert scale. These related to the assessment of their own probability of becoming involved in an accident in such a situation in comparison with that of an average driver, their comparative feeling of control and probable behaviour in such a situation, their perception of alcohol consumption and driving, their accident history in such a situation either as a driver or as a passenger, and finally, their assessment of the frequency of alcohol as a theme of safety campaigns. We also examined those events which led participants to alter their driving behaviour following alcohol consumption.*

*Results showed that comparative subjective control and CO were positively correlated. The more that participants assessed they had control over the situation in relation to others, the more they felt that they were able to drive in a drunken state and were less likely to become involved in an accident than others in the same situation. Moreover, participants who had already been involved in an accident in that situation exhibited more CO than those who had never experienced an accident in that same situation. Similarly, those people whose alcohol consumption was positively controlled felt that they were less at risk than others of having an accident related to alcohol consumption. In contrast, knowing close relatives who have had an*

\* Université Pierre-Mendès-France, UFR Sciences de l'Homme et de la Société, Laboratoire de psychologie sociale, BP 47, F-38040 Grenoble, Cedex 9. E-mail : patricia.causse@upmf-grenoble.fr ; remi.kouabenan@upmf-grenoble.fr.

\*\* Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, Laboratoire de psychologie de la conduite, 2, av. du Général-Malleret-Joinville, F-94114 Arcueil, Cedex. E-mail : patricia.delhomme@inrets.fr.

*accident in the same situation or whose alcohol consumption had been positively controlled did not affect participants' CO. Furthermore, those participants who considered that alcohol consumption was a topic frequently tackled by road safety campaigns felt that alcohol was a frequent cause of accidents and tended to show less CO.*

*Key words : Risk Perception, Comparative Optimism, Alcohol, Car Driving, Accident Analysis, Prevention.*

## I. INTRODUCTION

Les recherches sur la perception des risques dans le domaine de la conduite automobile ont mis en évidence dans de nombreux pays d'Amérique du Nord et d'Europe que la majorité des automobilistes se considèrent moins exposés au risque d'accident qu'autrui (Dejoy, 1989 ; Weinstein, 1980, 1982). Cette croyance est qualifiée d'optimisme comparatif (Harris & Middleton, 1994). Elle est mesurée en demandant aux participants d'évaluer leur propre risque de rencontrer un événement en comparaison à celui d'autrui (cf. Weinstein, 1980). De nombreux facteurs liés à l'histoire personnelle des automobilistes sont susceptibles d'influencer la manière dont ils perçoivent les risques d'accident. Des recherches montrent en effet que l'optimisme comparatif varie selon que les automobilistes pensent être en mesure d'éviter l'accident (contrôle subjectif), estiment être capables de conduire sans danger bien qu'ils commettent des infractions (capacité perçue), ont été impliqués en tant que conducteurs ou en tant que passagers dans un ou plusieurs accidents (expérience directe de l'accident) ou connaissent des personnes de leur entourage qui ont eu un accident (expérience indirecte de l'accident), ou encore considèrent que la situation à juger est une cause fréquente d'accident (fréquence perçue de l'occurrence de l'accident). Toutefois, les résultats dans la littérature ne sont pas toujours concordants quant au rôle de ces différents facteurs sur l'optimisme comparatif. Des recherches sont donc encore nécessaires pour préciser l'influence de l'ensemble de ces différents facteurs sur l'optimisme comparatif. La présente recherche s'inscrit dans cette perspective. Avant de décrire celle-ci, voyons comment se pose le problème dans la littérature, et notamment les déterminants probables de l'optimisme comparatif.

## II. DIFFÉRENTS FACTEURS LIÉS À L'HISTOIRE PERSONNELLE DES AUTOMOBILISTES SUSCEPTIBLES DE MODULER L'OPTIMISME COMPARATIF

### II.1. CONTRÔLE SUBJECTIF ET CAPACITÉ DE CONDUITE PERÇUE

Un événement est perçu comme fortement contrôlable si une personne peut adopter un comportement permettant de l'éviter ou de le produire (Weinstein, 1980). Le contrôle subjectif renvoie à une croyance selon laquelle on peut influencer sur les conséquences potentielles d'une situation donnée (Delhomme & Meyer, 1995). Il correspond ici à une appréciation

subjective de l'efficacité de sa propre action sur les événements (Delhomme, 2001). Il peut être abordé de manière absolue (il vise à savoir quel contrôle l'individu estime avoir sur l'événement) (Weinstein, 1980) ou de manière comparative (quel contrôle l'individu estime avoir sur l'événement en comparaison à celui d'autrui ?) (Martin, Abramson, & Alloy, 1984).

Weinstein (1980) observe que plus le contrôle subjectif est important, plus l'optimisme comparatif est grand. Harris (1996) note qu'indifféremment de la mesure (mesure absolue ou comparative), le contrôle subjectif est positivement lié à l'optimisme comparatif. Ce lien positif entre optimisme comparatif et contrôle subjectif proviendrait du fait que lorsque les individus se comparent à autrui, ils estiment être plus compétents (Delhomme, 1991 ; Delhomme & Meyer, 1995 ; Svenson, 1981) et faire plus d'efforts (Desrichard, Milhabet, & Verliac, 2001) pour éviter les événements indésirables et provoquer les événements désirables. La différence de vulnérabilité perçue entre soi et autrui serait donc la conséquence d'une plus grande attribution à soi-même qu'à autrui de caractéristiques positives (compétence, prudence par exemple).

Dans ce sens, la notion de contrôle subjectif peut également renvoyer à un autre concept, plus spécifique à la situation à juger, qui est la capacité perçue. On peut se demander en effet, dans quelle mesure la capacité perçue à conduire en commettant des infractions, le contrôle subjectif et l'optimisme comparatif peuvent être liés dans le domaine de la conduite automobile. L'évaluation irréaliste de ses propres compétences de conduite dans le sens d'une surestimation pourrait jouer un rôle néfaste sur la conduite des automobilistes (Delhomme, 1994 ; McCormick, Walkley, & Green, 1986). De fait, de nombreux accidents de la route sont attribués à des facteurs humains, en particulier à la prise de risque et au manque de compétences (Lewin, 1982).

D'autres recherches se sont intéressées à la manière dont la perception du risque d'accident peut être influencée par l'expérience directe de l'accident.

## II.2. EXPÉRIENCE DIRECTE DE L'ACCIDENT

Les automobilistes peuvent s'imaginer que conduire est sans risque si, eu égard au nombre de kilomètres qu'ils parcourent en voiture, ils n'ont pas eu d'accident (Svenson, 1978) ou ont été confrontés à un accident peu grave (Delhomme & Meyer, 1999). En effet, le manque d'exposition à un accident grave ou à une expérience négative de conduite, peut les amener à croire qu'ils n'en auront pas dans le futur (Weinstein, 1982) et à estimer qu'ils sont moins vulnérables qu'autrui (Perloff, 1983 ; Perloff & Fetzer, 1986). Inversement, l'expérience personnelle d'un événement négatif semble associée à la croyance que la probabilité de faire l'expérience de cet événement est supérieure à la moyenne des gens (Weinstein, 1980). En d'autres termes, les individus utilisent leur expérience passée pour prédire leur future vulnérabilité.

Toutefois, les résultats dans ce domaine semblent souvent discordants (Delhomme, 2000 ; Kouabenan, 2002). En effet, certains auteurs montrent un faible lien ou une absence de lien entre les antécédents

d'accidents et l'optimisme comparatif (Holland, 1993 ; Rutter, Quine, & Albery, 1998 ; Svenson, Fischhoff, & MacGregor, 1985) ; d'autres témoignent d'un lien négatif (Gregory, Burroughs, & Ainslie, 1985 ; Matthews & Moran, 1986) ; et d'autres encore relèvent un lien positif (Delhomme & Cauzard, 2000).

Compte tenu de ces divergences, il nous paraît important d'envisager quatre facteurs susceptibles d'intervenir dans l'émergence de liens entre l'expérience directe de l'accident et l'optimisme comparatif, à savoir : la situation d'accident elle-même, la gravité de l'accident, sa proximité temporelle et la modification des comportements de conduite suite à cet accident.

### II.2.A. *La situation à évaluer*

L'expérience directe de l'accident peut être mise en rapport avec l'optimisme comparatif à condition que ces deux facteurs concernent la même situation de conduite. La situation particulière dans laquelle l'automobiliste a été impliqué dans un ou plusieurs accidents devrait influencer sa perception du risque d'accident pour cette situation. Être victime d'un accident dans une situation peut amener les individus à penser qu'ils ne sont pas à l'abri d'un accident de même nature (Burger & Palmer, 1992 ; Kouabenan, 2002 ; Kouabenan, Dubois, Desrichard, & de Gaudemaris, 2002 ; Kouabenan *et al.* 2003) ; cependant, ce ne sera pas forcément le cas pour un accident dans une autre situation.

### II.2.B. *La gravité de l'accident*

Le lien entre les antécédents d'accidents et l'optimisme comparatif des individus pourrait se révéler et s'accroître en fonction de la gravité de l'accident. Les études dans le domaine de l'explication causale des accidents montrent bien le rôle d'accentuation des attributions causales défensives par la gravité de l'accident (Kouabenan, 1999 ; Kouabenan, Gilibert, Medina, & Bouzon, 2001). Nous faisons l'hypothèse que le lien entre la gravité de l'accident subi et l'optimisme comparatif pourrait être négatif, même si les résultats dans le domaine de la perception des risques semblent divergents à ce sujet. Ainsi, nous pensons que les automobilistes qui ont été impliqués dans un accident grave pourraient manifester moins d'optimisme comparatif que ceux qui n'ont pas eu d'accident. Dans le cadre de la perception du risque, plus encore que la gravité objective de l'accident, l'évaluation de la gravité telle qu'elle a été ressentie par l'individu semble primordiale. En effet, l'évaluation de la gravité de l'accident peut varier de façon importante d'un individu à l'autre (victimes, témoins, journalistes, etc.). La gravité d'un accident est le résultat d'un jugement que porte une personne sur l'importance des conséquences de l'accident (Goguelin *et al.*, 2002). Les auteurs opposent ce jugement de valeur au jugement de réalité dont relève le constat des conséquences. Ainsi, la gravité ne se résume pas aux dommages physiques subis par l'accidenté (constat médico-administratif), mais s'étend à toutes les réper-

cussions matérielles, physiques, psychologiques chez tous ceux qui, de près ou de loin, sont liés à l'accident, avant, pendant et après (Goguelin *et al.*, 2002).

### II.2.C. *La proximité temporelle de l'accident*

Il est également possible que les antécédents d'accident aient davantage d'impact sur la perception du risque à court terme plutôt qu'à long terme. En effet, nous pouvons penser qu'un accident qui a eu lieu dans un temps relativement proche amènera les victimes à ne pas manifester d'optimisme comparatif pour cet événement. Par contre, les victimes pourront faire preuve d'optimisme comparatif si cet accident se situe loin dans le temps (Burger & Palmer, 1992). En d'autres termes, l'influence de l'implication dans un accident diminue une fois que l'événement traumatisant s'éloigne dans le temps (Delhomme & Meyer, 1999).

### II.2.D. *Modification des comportements de conduite*

Par ailleurs, même s'il est suggéré ici que les antécédents d'accidents sont susceptibles de diminuer l'optimisme comparatif des individus, ils peuvent également par certains côtés, l'augmenter. En effet, les automobilistes qui ont été impliqués dans un ou plusieurs accidents en tant que conducteurs ou en tant que passagers, comparés à ceux qui n'en ont pas eu, pourraient manifester davantage d'optimisme comparatif si, depuis leur expérience, ils ont modifié leur comportement dans le sens d'un plus grand respect du code de la route ou de l'adoption de précautions de sécurité.

Outre l'expérience directe de l'accident, nous nous sommes demandés dans quelle mesure l'expérience indirecte de l'accident pouvait aussi être associée à la manière dont l'automobiliste va percevoir son risque futur d'accident.

## II.3. EXPÉRIENCE INDIRECTE DE L'ACCIDENT

On peut en effet se demander si le fait de connaître une ou plusieurs personnes de son entourage qui ont eu des accidents, peut également être un facteur modulant l'optimisme comparatif des individus. De même, dans quelle mesure le simple fait d'être témoin d'un accident peut-il influencer sur la perception du risque des automobilistes et en l'occurrence sur leur optimisme comparatif ? Barjonet (1984) explique notamment que l'attitude vis-à-vis du risque se constitue, en partie, sur la base de nos expériences directes et indirectes de l'accident (un accident personnel ou ayant atteint des proches). Lehman, Wortman et Williams (1987) ont mené une étude examinant les effets à long terme de la perte d'un époux ou d'un enfant dans un accident de voiture. Leurs résultats montrent que les individus qui ont perdu un époux ou un enfant ont plus d'appréhension par rapport aux événements négatifs qui pourraient arriver à leur famille ou à eux-mêmes.

L'expérience indirecte de l'accident qui correspond au fait de connaître des gens de son entourage qui ont eu un accident, en tant que conducteurs ou en tant que passagers, peut donc moduler l'optimisme comparatif. Perloff (1983), par exemple, a montré qu'avoir un(e) ami(e) ou un membre de sa famille qui ont été victimes d'un événement négatif, augmente les perceptions individuelles de sa propre vulnérabilité et de celle d'autrui pour le même événement. Et au contraire, le fait de ne pas avoir eu d'expérience indirecte de la sorte serait associé à des perceptions d'« invulnérabilité exceptionnelle ».

#### II.4. LA FRÉQUENCE PERÇUE DE L'OCCURRENCE DE L'ACCIDENT

Spitzenstetter (1998) explique que la fréquence perçue de l'occurrence de l'accident peut contribuer à déterminer la manière dont les individus perçoivent les risques. En d'autres termes, si la fréquence de l'occurrence d'un événement négatif est perçue comme faible, l'individu aura alors tendance à croire que la probabilité pour que cet événement lui arrive est faible, et inversement, si la fréquence de l'occurrence d'un événement négatif est perçue comme élevée. Trois facteurs, intimement liés, peuvent se rapporter au fait que les individus estiment des situations de conduite comme aboutissant rarement ou fréquemment à un accident : la médiatisation des situations, la connaissance indirecte de l'accident et l'expérience personnelle de l'accident.

— De fait, des situations de conduite peuvent être considérées par l'individu comme aboutissant fréquemment à un accident, si elles sont souvent médiatisées par exemple par les campagnes de prévention (Delhomme *et al.*, 1999). Pour ces situations à risque d'une grande visibilité, il pourra être moins optimiste que pour des situations à risque moins fréquemment abordées par la prévention. Ces situations à risque peu médiatisées tendent à être considérées comme plus rares par l'individu (Bastide & Pagès, 1987 ; Delhomme & Meyer, 1995 ; Kouabenan, 1999 ; Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1981).

— De même, une situation de conduite peut être considérée par l'individu, comme aboutissant fréquemment à un accident s'il connaît des gens proches qui ont été impliqués dans un accident dans ces situations.

— Enfin, une situation de conduite peut être considérée comme aboutissant rarement à un accident si l'individu n'a jamais eu d'antécédent d'accidents dans cette situation, ou s'il en a fait l'expérience, mais beaucoup moins souvent que dans d'autres situations.

### III. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET HYPOTHÈSES

Notre recherche vise à tester l'influence des différents facteurs que nous venons d'exposer sur la perception du risque d'accident. Toutefois, à la différence des études précédemment citées, nous avons choisi de placer les participants face à un scénario qui décrit une situation de conduite à risque

qui soit la plus proche possible de celle qu'ils sont susceptibles de rencontrer dans la réalité. Les recherches indiquent que les jeunes conducteurs sont les plus impliqués dans les accidents de circulation. De même, l'alcool est l'une des causes les plus citées pour expliquer la surimplication des jeunes conducteurs dans les accidents de circulation. De ce fait, nous avons trouvé pertinent d'étudier chez les jeunes automobilistes le risque d'accident qu'ils estiment avoir, comparé à celui d'autrui, dans la situation où ils auraient, en tant que conducteurs, un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré. On teste également leur perception du risque selon leur expérience directe et indirecte d'un accident dans une telle situation, leur contrôle subjectif comparatif, leur capacité perçue à conduire dans une telle situation et l'occurrence perçue d'un accident dans les mêmes conditions.

Nous nous attendons à ce que :

- 1 / plus les jeunes automobilistes considèrent qu'ils auraient davantage de contrôle sur la situation présentée, plus ils estiment avoir des capacités à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool et plus ils manifestent d'optimisme comparatif pour cette situation ;
- 2 / comparés aux jeunes automobilistes qui n'ont pas d'expérience directe de l'accident dans la situation présentée, ceux qui ont cette expérience directe (ils ont été impliqués dans un accident en tant que conducteurs ou en tant que passagers dans cette situation) manifestent moins d'optimisme comparatif pour cette situation, et ce d'autant plus que cet accident est grave et qu'il s'est déroulé il y a peu de temps ;
- 3 / les jeunes automobilistes qui ont une expérience indirecte de l'accident dans la situation présentée (ils connaissent des personnes de leur entourage qui ont été impliquées en tant que conducteurs ou en tant que passagers dans un accident) manifestent moins d'optimisme comparatif pour cette situation que ceux qui n'en connaissent pas ;
- 4 / plus les jeunes automobilistes estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident, moins ils manifestent d'optimisme comparatif pour cette situation.

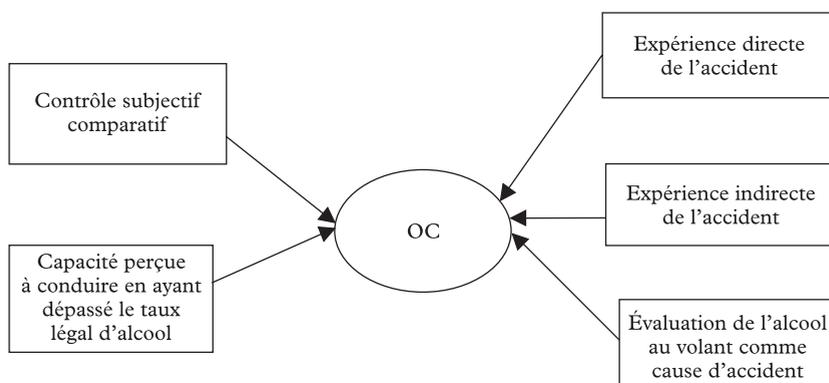


Fig. 1. — Schéma synthétique des hypothèses

*Synthetic diagram of hypotheses*

Enfin, nous cherchons à savoir auprès des jeunes qui déclarent avoir changé de comportement vis-à-vis de l'alcool au volant dans le sens du respect de la réglementation ce qui les a amenés à changer de comportement et quels sont ces changements.

On postule l'existence de liens entre l'optimisme comparatif (OC) et le contrôle subjectif comparatif, la capacité à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, l'expérience directe et indirecte de l'accident et l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident.

## IV. RECHERCHE EMPIRIQUE

### IV.1. MÉTHODE

#### IV.1.A. *Participants*

Les participants qui se sont prêtés à notre recherche sont 86 jeunes automobilistes (49 hommes et 37 femmes) âgés de 18 à 24 ans (moyenne d'âge : 21 ans ;  $SD = 0,96$ ). Ils ont le permis B depuis en moyenne 25,7 mois (min. = 1 mois ; max. = 60 mois ;  $SD = 13,41$ ). Ils parcourent en moyenne par an (ou depuis l'obtention de leur permis B pour ceux qui ont moins d'un an de permis) entre 10 000 et moins de 15 000 km (échelle en 7 points allant de 1 « moins de 5 000 km » à 7 « plus de 30 000 km », moyenne : 3,22 ;  $SD = 1,62$ ). Dans notre échantillon, 14 participants ont une expérience directe d'accident où le conducteur (ou l'un des conducteurs) avait dépassé le taux légal d'alcool (2 en tant que conducteurs alors qu'ils avaient un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré et 12 en tant que passagers) et 69 participants ont une expérience indirecte de l'accident dans cette situation (dans le sens où ils connaissent des proches qui ont eu un accident en tant que conducteurs ou passagers). Ils sont étudiants en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>e</sup> année de STAPS (Sciences et techniques des activités physiques et sportives) à l'Université de Savoie. Ils ont été invités, dans le cadre d'un cours en amphithéâtre, à remplir un questionnaire visant à connaître leur opinion sur différentes conditions de circulation routière. Aucune limite de temps ne leur est impartie et aucun de ces étudiants n'a suivi d'enseignement sur la perception des risques.

#### IV.1.B. *Matériel et procédure*

On soumet aux participants un questionnaire (cf. annexe) comprenant quatre parties :

- Dans la 1<sup>re</sup> partie, on invite les participants à lire un scénario qui présente une situation dans laquelle, lors d'une soirée d'anniversaire, le participant aurait consommé de l'alcool et devait ensuite rentrer à son domicile en voiture.

- Dans la 2<sup>e</sup> partie, on demande aux participants :

1 / D'émettre des jugements à propos de la situation de conduite qui vient de leur être présentée en se comparant à un conducteur moyen,

cible de comparaison fréquemment utilisée dans le domaine de la conduite automobile (Delhomme, 2000, p. 101). Ils sont invités tout d'abord à évaluer le risque d'être impliqués dans un accident dans cette situation en leur précisant qu'un simple froissement de tôle, même sans constat, est considéré comme un accident. La question posée est la suivante : « Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans cette situation ? » Ce jugement comparatif est enregistré à l'aide d'une échelle (mesure directe) en 7 points allant de 1 = « très faible probabilité » à 7 = « probabilité très élevée ». Pour une meilleure compréhension des résultats, la cotation des données a été inversée (7 = 1, ..., 1 = 7). Ainsi, plus les notes se rapprochent de 7, plus les participants manifestent de l'optimisme comparatif. Ensuite, les participants doivent évaluer le contrôle qu'ils estiment avoir sur cette situation. La question posée est la suivante : « Comparé à un conducteur moyen, dans quelle mesure pensez-vous pouvoir agir afin d'éviter l'accident dans cette situation ? » Ce jugement comparatif est enregistré à l'aide d'une échelle (mesure directe) en 7 points allant de 1 = « très faiblement » à 7 = « très fortement ».

2 / S'ils ont changé de comportement face à l'alcool au volant depuis qu'ils ont obtenu leur permis de conduire automobile et si tel est le cas, quels sont les événements déclencheurs de ces changements ?

3 / D'estimer si l'alcool au volant est une cause plus ou moins fréquente d'accident et si c'est un thème souvent abordé dans les campagnes de prévention (échelle en 7 points).

4 / De parler de leurs antécédents d'accident en tant que conducteurs, passagers et en tant que victimes du conducteur d'un autre véhicule qui aurait bu (nombre d'accidents, proximité temporelle (date), gravité ressentie estimée sous forme d'échelle en 7 points).

5 / De déclarer (questions fermées suivies d'une estimation de la gravité sur une échelle en 7 points) :

- s'ils ont déjà évité de justesse un accident dans cette situation ;
- s'ils ont été témoins d'un accident dans cette situation ;
- et s'ils connaissent des personnes de leur entourage qui ont été impliquées dans un accident dans cette situation en tant que conducteurs, passagers, et en tant que victimes (nombre de personnes, proximité temporelle, gravité).

6 / De dire si eux-mêmes ou des personnes de leur entourage ont été contrôlé(e)s par la police lors d'un test d'alcoolémie (et si oui, si ces tests étaient positifs ou négatifs).

• Dans la 3<sup>e</sup> partie du questionnaire, nous présentons aux participants différents comportements de protection qui pourraient être adoptés dans la situation présentée (limiter sa consommation d'alcool à un ou deux verres maximum ; prévoir de se faire amener et ramener ; laisser une autre personne conduire son véhicule ; laisser son véhicule sur place et se faire ramener ; attendre que les effets de l'alcool se soient dissipés ; dormir sur place ; redoubler de vigilance). Les participants (sauf ceux qui ne consomment jamais d'alcool,  $n = 9$ ) doivent se positionner sur une échelle en 7 points allant de 1 = « jamais » à 7 = « toujours », pour savoir s'ils adopteraient ou

pas ces comportements dans cette situation. Ils sont ensuite interrogés, à l'aide de la même échelle, sur leur capacité à faire face à cette situation et sur la crainte des forces de l'ordre dans cette situation.

- Enfin, une 4<sup>e</sup> partie du questionnaire est composée de questions relatives à l'âge, au sexe, à la nationalité et au statut, à l'ancienneté du permis de conduire automobile et au nombre de kilomètres parcourus en moyenne par an (ou depuis l'obtention du permis B pour ceux qui ont le permis depuis moins d'un an) (pour ce dernier item, échelle en 7 points allant de 1 = « moins de 5 000 km/an » à 7 = « plus de 30 000 km/an », le reste étant des questions fermées).

## IV.2. RÉSULTATS

Les résultats ont été examinés à l'aide du logiciel Statistica par une analyse de corrélations de Bravais Pearson afin de mettre en évidence le lien entre les scores des jugements comparatifs du risque et du contrôle subjectif, la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie et l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident. De plus, pour tenir compte du faible nombre de gens ayant fait une expérience d'accident et de la nature des variables mesurées, des corrélations non paramétriques ( $r$  de Spearman) ont été réalisées pour tester les liens entre l'optimisme comparatif (variable quantitative) et l'expérience directe de l'accident (antécédents d'accident) d'une part, et l'expérience indirecte de l'accident, d'autre part (variables nominales).

### IV.2.A. *Contrôle subjectif comparatif, capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie et optimisme comparatif*

Plus les participants estiment qu'ils auraient été davantage en mesure d'agir que le conducteur moyen pour éviter l'accident dans cette situation, plus ils manifestent de l'optimisme comparatif ( $r = .30$  ;  $p < .01$ ). Ce contrôle subjectif comparatif est également positivement lié à la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcoolémie ( $r = .28$  ;  $p < .02$ ), elle-même positivement corrélée à l'optimisme comparatif des individus ( $r = .27$  ;  $p < .02$ ). En effet, plus les participants estiment qu'ils auraient eu davantage de contrôle que le conducteur moyen dans cette situation, plus ils considèrent qu'ils auraient été capables de conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool et plus ils manifestent de l'optimisme comparatif.

### IV.2.B. *Expérience directe et indirecte de l'accident et optimisme comparatif*

L'expérience directe de l'accident est positivement corrélée à l'optimisme comparatif ( $r = .25$  ;  $p < .05$ ). Par contre, le fait de connaître des personnes de son entourage qui ont eu un accident dans cette situation n'est pas lié à l'optimisme comparatif ( $r = .12$ ).

Enfin, les participants qui ont fait l'objet d'un contrôle positif d'alcoolémie par les forces de l'ordre (les 14 participants qui ont été contrôlés étaient tous en infraction en matière d'alcool), comparés à ceux qui n'ont pas eu de contrôle d'alcoolémie, craignent davantage de se faire à nouveau arrêter par les forces de l'ordre avec un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré ( $r = .24$  ;  $p < .04$ ). Ce lien n'apparaît pas lorsqu'il s'agit d'une personne de son entourage (54 contrôlés positifs et 17 contrôlés négatifs).

#### IV.2.C. *Évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident et optimisme comparatif*

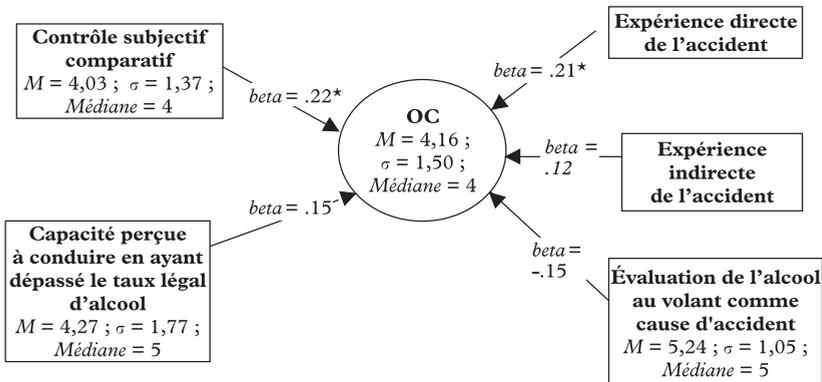
Plus la conduite sous l'emprise de l'alcool est considérée comme fréquemment abordée par les campagnes de prévention routière, plus elle est estimée être une cause fréquente d'accidents ( $r = .28$  ;  $p < .02$ ). Plus les jeunes automobilistes de notre échantillon estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident, moins ils considèrent qu'ils seraient capables de conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool ( $r = -.23$  ;  $p < .04$ ). Les jeunes qui ont fait l'objet d'un contrôle positif d'alcoolémie par les forces de l'ordre, estiment que l'alcool au volant est une cause plus fréquente d'accident comparés à ceux qui n'ont pas eu de contrôle d'alcoolémie ( $r = .31$  ;  $p < .01$ ). Le fait de connaître des personnes de son entourage qui ont subi un contrôle d'alcoolémie n'est pas lié à l'évaluation de l'alcool comme cause d'accident. De même, l'expérience directe de l'accident dans cette situation n'est pas liée à l'évaluation de l'alcool comme cause d'accident. Enfin, plus les participants estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident, moins ils ont tendance à manifester de l'optimisme comparatif pour cette situation ( $r = -.19$  ;  $p < .09$ ).

#### IV.2.D. *Comportements de protection et optimisme comparatif*

Le contrôle subjectif comparatif n'est pas corrélé à la fréquence de comportements de protection que les jeunes déclarent adopter. Par contre, la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool est négativement corrélée à trois des comportements de protection présentés. En effet, plus les jeunes automobilistes estiment qu'ils seraient capables de conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, moins ils déclarent qu'ils limiteraient leur consommation à un ou deux verres ( $r = -.29$  ;  $p < .02$ ), qu'ils laisseraient conduire une autre personne ( $r = -.28$  ;  $p < .02$ ) ou encore qu'ils se feraient amener et ramener par une autre personne ( $r = -.40$  ;  $p < .001$ ). Par ailleurs, plus les jeunes estiment que l'alcool est une cause fréquente d'accident, plus ils déclarent qu'ils laisseraient leur véhicule sur place et se feraient ramener par quelqu'un ( $r = .24$  ;  $p < .04$ ), qu'ils limiteraient leur consommation à deux verres maximum ( $r = .22$  ;  $p < .06$ ). Enfin, certains comportements sont positivement liés à l'optimisme comparatif (dormir sur place,  $r = .24$  ;  $p < .04$ ) alors que d'autres le sont négativement (limiter sa consommation

d'alcool à un ou deux verres maximum,  $r = -.21$ ,  $p < .07$  et prévoir de se faire ramener,  $r = -.26$  ;  $p < .03$ ).

On observe des liens entre quelques-unes de nos variables indépendantes. C'est le cas notamment entre le contrôle subjectif comparatif et la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, ainsi qu'entre l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident et la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool. Afin de contrôler cela, nous avons réalisé une analyse de régression multiple qui tient compte des relations entre notre variable dépendante (l'optimisme comparatif) et les différentes variables indépendantes.



\*  $p < .05$

Fig. 2. — Schéma synthétique des résultats

*Synthetic diagram of results*

La figure 2 représente, de façon synthétique, l'analyse de régression réalisée sur la base de nos hypothèses.

L'analyse de régression permet bien d'observer la complémentarité entre le contrôle subjectif comparatif et la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool. En effet, la corrélation précédemment observée entre l'optimisme comparatif et la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool n'apparaît plus ici. Par contre, la corrélation entre le contrôle subjectif comparatif et l'optimisme comparatif est maintenue.

Enfin, le lien entre expérience directe de l'accident et optimisme comparatif est toujours présent : les jeunes automobilistes de notre échantillon qui ont eu un accident (en tant que conducteurs ou en tant que passagers) dans cette situation manifestent davantage d'optimisme comparatif que ceux qui n'ont pas eu d'accident dans cette situation.

## V. DISCUSSION

Les résultats de notre recherche révèlent l'existence de relations entre différents facteurs liés à l'histoire personnelle des automobilistes, la perception qu'ils ont de leurs aptitudes et l'optimisme comparatif. Il convient cependant de noter que même si les corrélations observées sont pour l'essentiel significatives, elles sont dans l'ensemble relativement faibles. Cette réserve n'enlève rien à l'intérêt des résultats qui sont, pour la plupart, en accord avec ceux des travaux antérieurs, là où il en existe. Voyons cela en reprenant les résultats essentiels de notre recherche.

### V.1. CONTRÔLE SUBJECTIF COMPARATIF ET GESTION DU RISQUE

Les résultats sur ce point révèlent que plus les jeunes automobilistes de notre échantillon estiment que, comparés au conducteur moyen, ils auraient davantage été en mesure d'agir sur la situation pour éviter l'accident, plus ils manifestent de l'optimisme comparatif dans cette situation. Ce résultat va dans le sens des travaux montrant que plus les individus pensent avoir du contrôle sur la situation, plus ils manifestent de l'optimisme comparatif (Delhomme & Meyer, 1999 ; Dewberry *et al.*, 1989). En accord avec McCormick *et al.* (1986), nous pensons que le contrôle subjectif qui est lié à la capacité perçue à conduire en transgressant la loi, peut être néfaste aux individus et à leur sécurité dans la mesure où elle peut être à l'origine de négligences ou de comportements à risque. De fait, nous avons trouvé des corrélations négatives entre la capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool et certains comportements de protection face à l'alcool au volant. Ainsi, plus les participants à l'étude considèrent qu'ils sont capables de conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, moins ils déclarent qu'ils limiteraient leur consommation d'alcool à un ou deux verres, qu'ils laisseraient conduire une autre personne, ou qu'ils se feraient ramener par une autre personne qui ne serait pas en infraction en matière d'alcool. Le contrôle subjectif comparatif et la capacité perçue à conduire en transgressant la loi semblent donc être des facteurs primordiaux dans l'évaluation comparative du risque d'accident mais aussi dans la façon dont l'individu déclare qu'il gère le risque.

### V.2. EXPÉRIENCE DIRECTE DE L'ACCIDENT, ÉVALUATION DU RISQUE ET COMPORTEMENT

Contrairement à ce que nous avons postulé, les participants qui ont une expérience directe d'accident où le conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré manifestent davantage d'optimisme comparatif que ceux qui n'en ont pas eu dans cette situation. Ces résultats sont en accord avec ceux de Delhomme et Cauzard (2000) qui enregis-

trent un lien positif entre l'optimisme comparatif sur le plan de la vitesse pratiquée et les antécédents d'accident : déclarer conduire plus vite qu'autrui est associé à des vitesses excessives et à une grande implication en tant qu'automobiliste dans des accidents, en comparaison avec ceux qui déclarent conduire aussi vite ou moins vite qu'autrui. Pour ceux qui ont fait l'expérience d'un accident, il se peut que depuis l'accident en question, les automobilistes aient changé leur comportement ; ils font des efforts, prennent des précautions et donc peuvent montrer un optimisme comparatif pour cette situation.

### V. 3. MÉDIATISATION DU RISQUE, ÉVALUATION DE L'ALCOOL AU VOLANT COMME CAUSE D'ACCIDENT ET COMPORTEMENT

Nous avons développé l'idée selon laquelle l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident peut se baser sur trois sources : les thèmes abordés par les campagnes de prévention ou par les médias (Kouabenan, 1999 ; Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1978), l'expérience directe de l'accident (avoir eu dans cette situation un accident en tant que conducteur ou en tant que passager) et l'expérience indirecte de l'accident (connaître des proches qui ont eu un accident dans cette situation en tant que conducteurs ou passagers). À l'instar de Slovic *et al.* (1978), nous observons que plus les jeunes automobilistes de notre étude considèrent que l'alcool au volant est un thème fréquemment abordé par les campagnes de prévention, plus ils estiment que c'est une cause fréquente d'accident. En ce qui concerne le lien entre l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident et l'optimisme comparatif, nos résultats rejoignent ceux de Spitzenstetter (1998) dans le sens où la fréquence perçue de l'occurrence de l'accident semble pouvoir déterminer la manière dont les individus perçoivent les risques. En d'autres termes, quand la fréquence de l'occurrence d'un événement négatif est perçue comme élevée, l'individu a tendance à croire que la probabilité pour que cet événement lui arrive est élevée. De fait, plus les jeunes automobilistes estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident, moins ils ont tendance à manifester de l'optimisme comparatif pour cette situation. Par ailleurs, nous n'avons pas trouvé de lien entre l'expérience directe ou indirecte de l'accident et l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident, comme le suggère Perloff (1983). Cette absence de lien peut sans doute être imputée au fait que nous n'avons pas pu prendre en considération la gravité et la proximité temporelle de ces accidents (du fait d'une mauvaise répartition des participants dans ces deux conditions).

Les campagnes de prévention peuvent être considérées dans certains cas comme néfastes pour les individus dans le sens où elles leur renvoient « un feed-back plutôt positif de leurs comportements dangereux puisque, malgré tout ce que disent les statistiques, ils n'ont toujours pas eu d'accident » (Kouabenan, 1999, p. 212). Toutefois, nos résultats semblent suggérer que les campagnes de prévention des risques d'accidents

pourraient être bénéfiques dans le sens où elles peuvent moduler l'évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident, mais également la capacité perçue à conduire en commettant des infractions. En effet, plus les participants estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident, plus ils déclarent que s'ils consommaient de l'alcool, ils mettraient en place des comportements de protection tels que « laisser leur véhicule sur place et se faire ramener », « limiter leur consommation à deux verres maximum » et « laisser une autre personne conduire leur véhicule ».

#### V.4. LE CONTRÔLE ALCOTEST : UN EFFET DISSUASIF ?

Le fait d'avoir déjà été contrôlé positif par les forces de l'ordre semble renforcer la crainte des participants d'un autre contrôle d'alcoolémie. En outre, plus les jeunes automobilistes ont fait l'objet de contrôles positifs d'alcoolémie, plus ils estiment que l'alcool au volant est une cause fréquente d'accident. Ce lien est intéressant du point de vue de la prévention des risques, alors même qu'il reste à être davantage précisé. Une augmentation des contrôles d'alcoolémie sur la route associée à des campagnes de prévention pourrait en effet être un point important en termes de prévention des risques d'accidents liés à l'alcool (Delhomme *et al.*, 1999). Pour leur part, Aitken, Kerger et Crofts (2000) suggèrent que les campagnes de prévention exposant les effets néfastes de la conduite sous l'emprise de l'alcool peuvent avoir une influence sur la perception des risques d'accidents. En effet, ces auteurs montrent que la plupart des participants consommateurs d'héroïne, d'amphétamines, etc., perçoivent la conduite sous l'emprise de l'alcool comme la plus dangereuse en comparaison à la conduite sous l'emprise des autres types de produits illicites. Les nouvelles technologies de détection de la drogue et les techniques policières pourraient avoir, selon les auteurs, un impact sur la perception des risques d'accident sous l'influence de drogues.

## VI. CONCLUSION

L'optimisme comparatif est considéré par de nombreux auteurs comme négatif dans le sens où il entraînerait des comportements inadaptés et/ou insécuritaires (cf. Weinstein, 1980). Dans notre recherche, nous avons trouvé que parmi les comportements de protection présentés, certains sont positivement corrélés à l'optimisme comparatif alors que d'autres le sont négativement. La relation entre l'optimisme comparatif et les comportements de protection ne semble donc pas univoque. En effet, en accord avec Weinstein (1980), certains individus déclarent qu'ils ne s'engageraient pas dans des comportements de protection face à l'alcool au volant et pensent être plus à l'abri qu'autrui d'un accident dans cette situation, alors que d'autres déclarent s'engager dans des comportements de protection face à l'alcool au volant et estiment avoir moins

de risque qu'autrui d'être impliqués dans un accident dans cette situation.

Comprendre et modifier le comportement des automobilistes, en particulier face à l'alcool au volant, est une préoccupation première dans le domaine de la prévention des risques (Delhomme, 1993). Dans cette perspective, l'optimisme comparatif tel qu'il a été examiné dans le cadre de cette recherche, même s'il nécessite d'être davantage précisé, est une piste intéressante à explorer. En effet, malgré les progrès techniques et l'information sur les risques (campagnes de prévention en particulier), les accidents restent une cause importante de mortalité et de blessures. Les individus ont en général une certaine connaissance des risques mais peu d'entre eux se sentent concernés par la prévention et adoptent des comportements de protection (Vaughan, 1993). Comme le souligne Delhomme (2002), les automobilistes sont informés et reconnaissent que la vitesse est un des principaux facteurs d'accident et pourtant, bon nombre d'entre eux pratiquent une vitesse excessive. Il existe donc un paradoxe entre la connaissance que l'individu a du risque et le comportement qu'il adopte. C'est pourquoi, la maîtrise des risques ne peut se concevoir sans une prise en compte du comportement de l'homme face aux risques, et surtout, sans une prise en compte de sa perception du risque (Kouabenan, 1998, 1999). En effet, outre les dispositifs techniques et les informations relatives aux risques, il paraît important de comprendre pourquoi certaines personnes prennent des risques dans des situations perçues comme dangereuses. Ce qui pourrait peut-être permettre par la suite de comprendre par exemple, pourquoi certains individus ont tendance à banaliser les campagnes de sécurité. On peut affirmer avec Kouabenan (1998) que l'étude des déterminants et des mécanismes de la perception du risque par les individus non spécialistes, peut constituer une source importante d'information pour fonder des actions de prévention susceptibles d'être efficaces parce que mieux comprises.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Aitken, C., Kerger, M., & Crofts, N. (2000). Drivers who use illicit drugs : Behavior and perceived risks. *Drugs : Education, Prevention and Policy*, 7, 39-50.
- Barjonet, P. E. (1984). Le risque et ses représentations : éléments pour une approche psychosociologique. *Recherche Transports Sécurité*, 1, 29-33.
- Bastide, S., & Pagès, J. P. (1987). Perception des risques et communication. Approches et premiers résultats. In J. L. Fabiani & J. Theys (Eds.), *La Société vulnérable* (pp. 93-110). Paris : Presses de l'École normale supérieure.
- Burger, J. M., & Palmer, M. L. (1992). Changes in and generalization of unrealistic optimism following experiences with stressful events : reactions to the 1989 California earthquake. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 18, 39-45.
- Dejoy, D. M. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 333-340.
- Delhomme, P. (1991). Comparing one's driving with others' : Assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias ? *Accident Analysis and Prevention*, 23, 493-508.

- Delhomme, P. (1993). La modification des comportements insécureitaires de conduite : des attitudes, des comportements et de leurs rapports. *Recherche-Transports-Sécurité*, 41, 25-36.
- Delhomme, P. (1994). *Liens entre surestimation de ses propres capacités, expérience de la conduite et activité de conduite* (Rapport n° 187). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.
- Delhomme, P. (2000). Optimisme comparatif chez les usagers de la route : Une protection contre le risque ? *Pratiques psychologiques*, 1, 99-109.
- Delhomme, P. (2001). Évaluation d'actions possibles face à un risque : une approche expérimentale de l'effet du contrôle absolu et comparatif. *Revue internationale de psychologie sociale*, 14, 45-81.
- Delhomme, P. (2002). *Croyances des jeunes automobilistes en matière de vitesse*. (Rapport n° 00/010/T-étude n° 7). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.
- Delhomme, P., & Cauzard, J.-P. (2000). Comparer sa vitesse à celle d'autrui : comparaison sociale et représentation de la conduite chez les automobilistes européens. *Recherche-Transports-Sécurité*, 67, 39-64.
- Delhomme, P., & Meyer, T. (1995). *Évaluation de ses propres comportements de conduite : effet sur le contrôle subjectif et la régulation de l'activité* (Rapport n° 200). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.
- Delhomme, P., & Meyer, T. (1999). Un instrument d'analyse : l'optimisme comparatif. *Risques*, 39, 1-6.
- Delhomme, P., Vaa, T., Meyer, T., Harland, G., Goldenbeld, C., Järmärk, S., Christie, N., & Rehnova, V. (1999). *Evaluated Road Safety Media Campaigns : An Overview of 265 Evaluated Campaigns and some Meta-Analysis on Accidents* (Rapport n° RO-97-SC.2235). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité/RR-00-006-FR.
- Desrichard, O., Milhabet, I., & Verlhac, J.-F. (2001). Beliefs about average-risk, efficacy and effort as sources of comparative optimism. *International Review of Social Psychology*, 14, 105-141.
- Dewberry, C., Ing, M., James, S., Nixon, M., & Richardson, S. (1989). Anxiety and unrealistic optimism. *Journal of Social Psychology*, 130, 151-156.
- Goguelin, P., Barthelemy, D., Cuny, X., Henriquez, D., Launay, P., & Panaystti, M. P. (2002). *Réflexion sur la gravité des accidents*. Communication présentée au *XI<sup>e</sup> congrès AIPTLF*. Rouen, France, août.
- Gregory, W. L., Borroughs, W. J., & Ainslie, F. M. (1985). Self-relevant scenarios as attitude change. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 11, 435-444.
- Harris, P. (1996). Sufficient grounds for optimism ? : The relationship between perceived controllability and optimistic bias. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 15, 9-52.
- Harris, P., & Middleton, W. (1994). The illusion of control and optimism about health : On being less at risk but no more in control than others. *British Journal of Social Psychology*, 33, 369-386.
- Holland, C. A. (1993). Self-bias in older drivers' judgments of accident likelihood. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 431-441.
- Kouabenan, D. R. (1998). L'analyse naïve de l'accident : une nouvelle perspective pour la formation à la sécurité. In J. Py, A. Somat, & J. Baillé (Eds.), *Psychologie sociale et formation professionnelle* (pp. 193-206). Rennes : Presses Universitaires de Rennes.
- Kouabenan, D. R. (1999). *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris : PUF.
- Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, driving experience, and risk and accident perception. *Journal of Risk Research*, 5, 49-68.
- Kouabenan, D. R., Dubois, M., Desrichard, O., & de Gaudemaris, R. (2002).

- Perception des risques de santé : le cas du SAMR*. Communication présentée au XI<sup>e</sup> congrès AIPTLF. Rouen, France, août.
- Kouabenan, D. R., Desrichard, O., Dubois, M., de Gaudemaris, R., Mallalet, M. R., & Scarnato, F. (2003). Du diagnostic épidémiologique à la perception des risques de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R. Kouabenan & M. Dubois (Eds.), *Les risques professionnels : évolution des approches, nouvelles perspectives* (pp. 87-104). Toulouse : Octarès.
- Kouabenan, D. R., Gilibert, D., Medina, M., & Bouzon, F. (2001). Hierarchical position, gender, accident severity and causal attributions. *Journal of Applied Social Psychology, 31*, 553-575.
- Lehman, D. R., Wortman, C. B., & Williams, A. F. (1987). Long-term effects of losing a spouse or a child in a motor vehicle crash. *Journal of Personality and Social Psychology, 52*, 218-231.
- Lewin, I. (1982). Driver training : A perceptual-motor skill approach. *Ergonomics, 25*, 917-924.
- Martin, D. J., Abramson, L. Y., & Alloy, L. B. (1984). Illusion of control for self and others in depressed and nondepressed college students. *Journal of Personality and Social Psychology, 46*, 125-136.
- Matthews, M. L., & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk : The role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 299-313.
- McCormick, I. A., Walkey, F. H., & Green, D. E. (1986). Comparative perceptions of driver ability : A confirmation and expansion. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 205-208.
- Perloff, S. L. (1983). Perceptions of vulnerability to victimization. *Journal of Social Issues, 39*, 41-61.
- Perloff, S. E., & Fetzer, B. K. (1986). Self-other judgments and perceived vulnerability to victimization. *Journal of Personality and Social Psychology, 50*, 502-510.
- Rutter, D. R., Quine, L., & Albery, I. P. (1998). Perceptions of risk in motorcyclists : Unrealistic optimism, relative realism and predictions of behaviour. *British Journal of Psychology, 89*, 681-696.
- Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1978). Accident probabilities and seat belt usage : A psychological perspective. *Accident Analysis and Prevention, 10*, 281-285.
- Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1981). Perceived risk : Psychological factors and social implications. *Proceedings of the Royal Society of London, A376*, 17-34.
- Spitzenstetter, F. (1998). *Affect et prise de décision : l'influence du sentiment de sécurité*. Thèse, Université de Strasbourg, Strasbourg.
- Svenson, O. (1978). Risk of road transportation in a psychological perspective. *Accident Analysis and Prevention, 10*, 267-280.
- Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers ? *Acta Psychologica, 47*, 143-148.
- Svenson, O., Fischhoff, B., & MacGregor, D. (1985). Perceived driving safety and seatbelt usage. *Accident Analysis and Prevention, 17*, 119-133.
- Vaughan, E. (1993). Chronic exposure to an environmental hazard : Risk perceptions and self-protective behavior. *Health Psychology, 12*, 74-85.
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology, 39*, 806-820.
- Weinstein, N. D. (1982). Unrealistic optimism about susceptibility to health problems. *Journal of Behavioral Medicine, 5*, 441-460.

## RÉSUMÉ

On examine les évaluations comparatives de 86 jeunes automobilistes quant à leur risque d'être impliqués dans un accident alors qu'ils ont un taux d'alcoolémie supérieur à celui qui est toléré en tenant compte des variables (contrôle subjectif comparatif, capacité perçue à conduire en ayant dépassé le taux légal d'alcool, expérience directe et indirecte de l'accident, et évaluation de l'alcool au volant comme cause d'accident). Les participants prennent connaissance d'un scénario qui présente une situation dans laquelle ils auraient consommé de l'alcool et doivent ensuite rentrer à leur domicile en voiture. Après quoi, on leur demande de répondre à une série de questions relatives aux variables ci-dessus. On observe que plus les participants estiment avoir davantage de contrôle qu'autrui face à l'alcool au volant et plus ils manifestent d'optimisme comparatif dans cette situation. De plus, ceux qui ont une expérience directe d'accident dans cette situation et/ou ont été contrôlés positivement par la police lors d'un alcootest manifestent davantage d'optimisme comparatif que ceux qui n'ont jamais eu d'accident ou qui n'ont jamais été contrôlés dans cette situation. Enfin, plus le thème de l'alcool au volant est considéré comme étant fréquemment abordé par les campagnes de prévention, plus l'alcool au volant est considéré comme une cause fréquente d'accident, moins les participants manifestent de l'optimisme comparatif.

Mots-clés : Optimisme comparatif, Alcool, Conduite automobile, Analyse d'accident, Prévention.

Manuscrit reçu : septembre 2002.

Accepté par R. Amalberti après révision : juillet 2003.

## Annexe : Le questionnaire

## Questionary

I - Consigne : lisez attentivement la situation de conduite qui vous est présentée ci-dessous. Vous devrez ensuite répondre à différentes questions se rapportant à cette situation : **« Un samedi soir, vous passez une soirée d'anniversaire entre amis ou en famille à une vingtaine de kilomètres de chez vous. Au cours de cette soirée, vous consommez de l'alcool. Cette soirée étant sous le signe de la fête et un verre d'alcool en amenant un autre, elle est bien arrosée. En fin de soirée, il est déjà bien tard et vous devez rentrer chez vous en voiture. »**

1) Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans cette situation en tant que conducteur ? Justifiez votre réponse.

très faible  faible  plutôt faible  autant  plutôt élevée  élevée   
très élevée

2) Comparé à un conducteur moyen, dans quelle mesure pensez-vous pouvoir agir afin d'éviter d'être impliqué dans un accident dans cette situation ?

très faiblement  assez faiblement  faiblement  autant  fortement   
assez fortement  très fortement

3) Votre comportement par rapport à l'alcool au volant a-t-il évolué, changé depuis que vous avez votre permis ?

oui  non

➔ **si oui**, Quel est l'événement ou les événements qui vous ont fait changer de comportement et pourquoi ?

→ Quels sont les changements que vous avez décidé d'entreprendre concernant l'alcool au volant ?

4) Selon vous, un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré est une cause d'accident :

très rare  rare  plutôt rare  ni rare ni fréquente  plutôt fréquente  fréquente  très fréquente

5) L'alcool au volant est un sujet abordé par les campagnes de prévention routière :

très rarement  rarement  plutôt rarement  moyennement  plutôt fréquemment  fréquemment  très fréquemment

6) En tant que **passager**, avez-vous déjà été impliqué dans un accident alors que votre chauffeur avait un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident) ?

oui  non

→ **si oui**, a) combien de fois :      b) à quand remonte cet accident ?  
c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave  grave  très grave

7) En tant que **conducteur**, avez-vous déjà été personnellement impliqué dans un accident alors que vous aviez un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident) ?

oui  non

→ **si oui**, a) combien de fois :      b) à quand remonte cet accident ?      c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave  grave  très grave

8) Avez-vous déjà été victime d'un accident causé par le **conducteur d'un autre véhicule** dont le taux d'alcoolémie était supérieur à celui toléré (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident) ?

oui  non

→ **si oui**, a) combien de fois :      b) à quand remonte cet accident ?      c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave  grave  très grave

9) Avez-vous déjà évité de **justesse** un accident alors que vous aviez un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré ?

oui  non

10) Connaissez-vous une ou des personnes de votre entourage qui ont été impliquées dans un accident dans cette situation, en tant que **passagers** (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident)

oui  non

→ **si oui**, a) combien de personnes : b) à quand remonte cet (ces) accident(s) ? c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave   
grave  très grave

11) Connaissez-vous une ou des personnes de votre entourage qui ont été impliquées dans un accident dans cette situation en tant que **conducteurs** (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident)

oui  non

→ **si oui**, a) combien de personnes : b) à quand remonte cet (ces) accident(s) ? c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave   
grave  très grave

12) Connaissez-vous une ou des personnes de votre entourage qui ont été victimes d'un accident causé par le **conducteur d'un autre véhicule** dont le taux d'alcoolémie était supérieur à celui toléré (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident) ?

oui  non

→ **si oui**, a) combien de personnes : b) à quand remonte cet (ces) accident(s) ? c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave   
grave  très grave

13) Avez-vous déjà été **témoin** d'un accident dans lequel le ou les conducteurs avaient un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré (un simple froissement de tôle est déjà considéré comme un accident) ?

oui  non

→ **si oui**, a) combien de fois : b) à quand remonte cet accident ? c) cet accident était :

très bénin  bénin  plutôt bénin  ni grave ni bénin  plutôt grave   
grave  très grave

14) Avez-vous déjà été contrôlé par la police lors d'un simple test d'alcoolémie au volant ?

oui  non

→ **si oui**, votre alcootest s'est révélé : positif  ou négatif

15) Connaissez-vous une ou des personnes de votre entourage qui ont déjà été contrôlées par la police lors d'un simple test d'alcoolémie au volant ?

oui  non

→ **si oui**, combien de personnes ? Leur alcootest s'est révélé : positif  ou négatif

**II - Consigne : voici quelques comportements se rapportant à la situation qui vous a été présentée. Si vous ne buvez jamais d'alcool, vous pouvez passer à la troisième partie du questionnaire (III).**

1) Lorsque vous vous rendez à ce type de soirée, vous limitez votre consommation d'alcool à un, voire deux verres maximum :

jamais  très rarement  rarement  occasionnellement  souvent  très souvent  toujours

2) Lorsque vous vous rendez à ce type de soirée, vous prévoyez de vous faire amener et ramener par une autre personne :

jamais  très rarement  rarement  occasionnellement  souvent  très souvent  toujours

3) Si vous vous êtes rendu à ce type de soirée avec votre propre véhicule et que vous avez dépassé le taux d'alcoolémie toléré :

→ vous laissez une autre personne conduire votre véhicule :

jamais  très rarement  rarement  occasionnellement  souvent  très souvent  toujours

→ vous laissez votre véhicule sur place et vous vous faites ramener :  
idem

→ vous attendez que les effets de l'alcool se soient dissipés :  
idem

→ vous dormez sur place :  
idem

4) Lorsque vous avez un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré et que vous prenez votre véhicule :

→ vous essayez de redoubler de vigilance au volant :

jamais  très rarement  rarement  occasionnellement  souvent  très souvent  toujours

→ vous avez le sentiment d'être capable de conduire votre véhicule malgré votre état :  
idem

5) La crainte de vous faire arrêter par la police en conduisant avec un taux d'alcoolémie supérieur à celui toléré, est présente dans votre esprit :

jamais  très rarement  rarement  occasionnellement  souvent  très souvent  toujours

**III - Pour terminer cette enquête, merci de répondre à ces quelques questions autobiographiques :**

Informations demandées aux participants : sexe, nationalité, date de naissance, profession, année d'obtention du permis B, nombre de kilomètres parcourus en moyenne par an.