

Homéostasie du risque routier

dimanche 6 janvier 2019, par [Piwi](#)

Article repris intégralement (avec autorisation) du site : "[Le Moniteur hors des clous](#)"

Suite à l'article concernant [les véhicules à conduite assistée ou autonome](#), il me semblait pertinent d'aborder avec vous quelques notions concernant les mécanismes psychologiques en rapport avec le risque perçu et le risque réel.



Laquelle de ces deux situations vous semble la moins risquée ?

L'idée est de comprendre comment fonctionne notre esprit, comment nous pouvons parfois nous mettre en situation de danger alors que les conditions nous semblent pourtant optimales.

Il s'agit des mêmes raisons qui font que nous ne sommes pas nécessairement plus en sécurité à bord d'un véhicule équipé de toutes les assistances dernier cri.

Ne vous inquiétez pas, il y a quelques mots compliqués, mais je vais vulgariser tout ça au maximum. En avant pour les explications !

La théorie de l'homéostasie du risque

L'[homéostasie du risque est une théorie de Gérard Wilde](#) (document en anglais) établie en 1982. Celle-ci émet l'hypothèse que l'être humain est capable d'assumer une certaine quantité de risque en fonction de la situation perçue et du gain qu'il peut en retirer, en jouant sur cette notion d'équilibre.

Appliquée à la conduite, il s'agit du risque que le conducteur prend au volant ou au guidon en fonction des risques qu'il perçoit dans son environnement, de façon consciente et inconsciente, et de comment il adapte sa conduite en conséquence. Le « gain » en question peut être un hypothétique gain de temps par une augmentation de l'allure, ou un gain de plaisir en repoussant ses limites (angle maxi en moto, vitesse de passage en courbe, etc...)

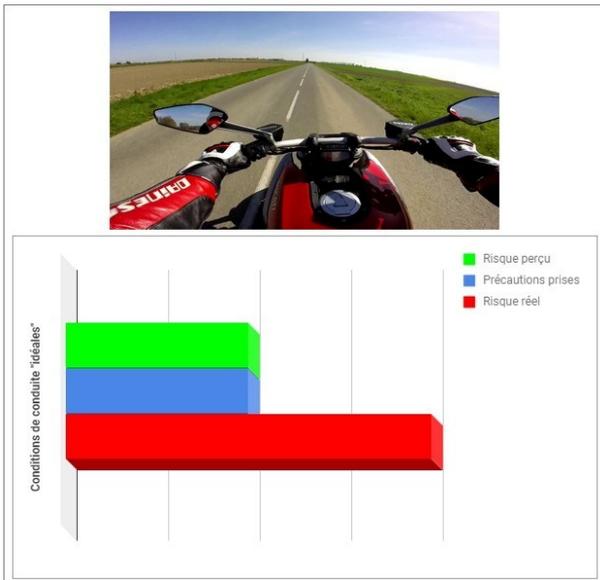
homéostasie du risque est une théorie de Gérard Wilde

Dans la façon dont nous percevons le risque, les facteurs suivants sont des exemples qui rentrent en ligne

de compte :

- Conditions météorologiques
- Etat de la chaussée
- Moment de la journée (jour/nuit)
- Visibilité
- Topologie de la route (nombre de virages, dénivelé)
- Niveau de fatigue
- Trajets habituels

On parle de différence d'échelle entre le risque perçu et risque réel : Plus la situation de la route semble calme, plus l'attention du conducteur se relâche et des négligences peuvent apparaître entraînant potentiellement un accident.



homéostasie du risque est une théorie de Gérard Wilde

Au contraire, quand les conditions semblent plus difficiles et que le risque perçu semble plus important (neige, verglas, route détrempée, circulation de nuit, voies étroites...) le conducteur fait preuve de beaucoup plus de prudence, roule au pas et sera plus enclin à réagir rapidement en cas d'urgence : Le risque réel est alors plus faible.



Dans la pratique, pourquoi les accidents sont plus nombreux en plein été

Pour prendre un exemple concret en moto, l'accident « type » a lieu en plein jour, sur ligne droite, la plupart du temps hors agglomération et par beau temps (approximativement de 70% des accidents mortels en deux-roues de + de 125cc)



Trajet en plein jour par beau temps, une route sèche et une belle ligne droite... Le risque perçu est faible, les précautions prises minimales : Le risque réel est alors élevé. Il s'agit ici des conditions les plus fréquemment rencontrées lors des accidents mortels en moto.

Des conditions qui semblent idéales pour n'importe quel motard et qui sont justement celles où nous aurons le plus tendance à relâcher notre vigilance. Ce qui se traduit par une augmentation de l'allure et d'une diminution de notre capacité à gérer rapidement la situation en cas de besoin. Au contraire quand les conditions se dégradent, nous restons plus facilement en alerte.

C'est ce comportement qui explique le faible de nombre de tués sur les routes en hiver proportionnellement à l'été où celui-ci explose.

On pourrait penser que l'augmentation du nombre d'accidents en été est dû aux voyages estivaux qui génèrent des trajets plus longs qu'à l'accoutumée... Mais ce serait oublier que ce sont les trajets auxquels le conducteur est le plus habitué qui sont les plus accidentogènes ! En effet **75% des accidents ont lieu à proximité du domicile**, la plupart du temps lors des trajets domicile-travail.



Evolution du nombre de décès sur une année. Il s'agit du graphique représentant la tendance pour tous les types de véhicules confondus. Un graphique ne concernant que les tués en 2RM est également disponible, mais ceux-ci ne prenant pas en compte l'évolution du nombre de 2RM circulants en hiver par rapport à ceux roulant toute l'année ne peut donner qu'une impression biaisée. Pour être exact, il y aurait besoin d'une analyse relative « volume de véhicules en circulation / nombre de tués » au mois par mois, qui n'existe malheureusement pas. Source : Baromètre ONISR Juin 2017

On notera toutefois que si le nombre de décès est plus bas lors des périodes où les conditions sont les moins favorables, le nombre d'accidents non-mortel a tendance à augmenter légèrement. Cependant il ne s'agit majoritairement que de « tôle froissée » et incidents sans grandes conséquences humaines.

La mortalité des jeunes conducteurs sur la route

Cette différence entre risque perçu et risque réel explique également la plus forte mortalité chez les jeunes conducteurs (tranche 18-24 ans), notamment chez ceux ayant fraîchement obtenu leur permis de

conduire.

L'envie de tester ses limites conjuguée au sentiment de se sentir indestructible participe grandement à diminuer le risque perçu, et donc augmenter le risque réel.

Ce facteur n'est pas uniquement lié à l'âge, mais aussi à l'expérience : Ainsi un « jeune » motard de la cinquantaine, s'il n'a jamais roulé en deux-roues, n'aura pas abordé toutes les situations possibles pendant sa courte formation.



Quand on débute à moto, attention à l'excès de confiance qui apparaît après quelques mois au guidon, prenez le temps de gagner de l'expérience - Photo : Domaine public, site pxhere.com

Dans les premiers temps, celui-ci se fierait uniquement à ses connaissances de conducteur automobile : Bande blanche glissante même par beau temps, mauvais placement du regard plus important encore qu'en voiture, exposition aux éléments qui peut engourdir... ce n'est qu'avec l'expérience que le conducteur affûtera sa connaissance des contraintes propres à la conduite d'un deux-roues et sa perception du risque.

Attention également à l'excès de confiance qui intervient après quelques semaines ou quelques mois au guidon.

Pourquoi les assistances à la conduite ne baissent pas drastiquement le niveau de risque réel : le comportement de compensation

La théorie de Wilde admet également la possible mise en place de comportements de compensation. ABS, aides à la conduite tels que avertisseurs d'angles morts, [aide au maintien dans la voie](#), conduite à délégation partielle... : Autant de systèmes auxquels le conducteur peut déléguer ses capacités cognitives, et de fait, le pousser à négliger inconsciemment d'autres aspects de la conduite (contrôles, angles morts, distances de sécurité...)



Le Ducati Safety Pack intègre l'ABS (obligatoire sur tous les deux-roues de +125cc depuis 2016) et le contrôle de traction. Des assistances disponibles chez de nombreux constructeurs et qui ne sont plus réservées uniquement aux modèles haut de gamme. Des aides à la conduite qui ne doivent pas inciter le pilote à rouler « au dessus de ses pompes » pour autant ! - Photo : Constructeur

A ce sujet, cette théorie a été employée lors du déploiement de l'ABS en série sur les automobiles, notamment au travers d'une étude réalisée sur des taxis allemands. Les résultats ont prouvé que les conducteurs, convaincus de disposer d'un freinage « plus sûr » réduisaient leurs distances de sécurité et augmentaient sensiblement leur vitesse.

De la même façon l'utilisation du régulateur de vitesse peut inciter à éloigner son pied de l'accélérateur et impliquer un temps de réaction plus important en cas de problème. Le radar (ou caméra) de recul peut engendrer un manque d'attention lors des manœuvres en marche arrière.

Cependant il faut noter que ce comportement de compensation a tendance à disparaître dans le temps. Ainsi on peut raisonnablement estimer que les aides à la conduite n'inciteront pas les conducteurs à rouler plus vite ou de façon moins sûre sur le long terme.

Mais le risque reste réel à court et moyen terme, surtout tant que ces technologies ne seront pas la norme.

On peut également noter qu'il en va de même avec le confort. (Clim, confort des sièges, effet « cocon ») Celui-ci peut induire une réduction de la perception des événements extérieurs au véhicule et donc indirectement du risque perçu.



Envie d'un petit massage pendant votre trajet ? Certains constructeurs proposent cette option dans leurs sièges auto comme ici dans la Renault Espace 5, mais trop de confort peut engendrer une perte de vigilance. Image : Vidéo constructeur

Autant dire que bien au chaud, isolé des bruits extérieurs et confortablement installé dans un siège avec massage intégré dans une voiture disposant de nombreuses assistances à la conduite, le risque réel peut-être beaucoup plus important qu'on ne l'imagine.

Pour aller plus loin sur le sujet

Si vous le souhaitez, je vous recommande la lecture de l'article « [Comportements des conducteurs et modèles du risque](#) » de [Claudine Pérez-Diaz](#), chercheuse au CNRS/Inserm. Cet article est paru dans la revue *Déviance et Société*. Attention, il s'agit d'un texte assez technique.

Celui-ci aborde la question du comportement vis-à-vis du risque, les choix réalisés par le conducteur, comment la modélisation du risque routier peut se rapprocher de celle des jeux de hasard.

L'auteure nous explique également comment les conducteurs se plient aux normes de conduite imposées

par les pouvoirs publics par peur de la sanction et comment les comportements à risque ne peuvent être que difficilement infléchis durablement par ces méthodes. Il y est encore question de la nécessité d'une politique de prévention de l'alcoolémie plus efficace se faisant bien en amont.

Un texte très intéressant même si je n'approuve pas l'ensemble des points de vue de Claudine Pérez-Diaz, **à l'instar de sa position sur l'abaissement des vitesses maximales autorisées**. Mais c'est un tout autre sujet, que j'aborderai prochainement sur LMHDC.

Voir en ligne : [Homéostasie du risque routier : différence entre risque réel et risque perçu.](#)