

L'argumentation des inculpés pour accident dans la route comme corpus d'accidentologie routière préventive

Bernard Gangloff

► **To cite this version:**

Bernard Gangloff. L'argumentation des inculpés pour accident dans la route comme corpus d'accidentologie routière préventive. Performances Humaines et Techniques, 1996, pp.12-19. hal-01693087

HAL Id: hal-01693087

<https://hal-univ-paris10.archives-ouvertes.fr/hal-01693087>

Submitted on 25 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'argumentation des inculpés pour accidents de la circulation comme corpus d'accidentologie routière préventive

par Bernard Gangloff*

Il est habituellement considéré que les analyses d'accidents centrées sur la recherche de responsabilités sont inconciliables avec tout objectif préventif. Il est montré ici que les dissimulations, mensonges... auxquels conduisent parfois ces enquêtes permettent au contraire, par une prise en compte de l'univers du plausible, d'enrichir l'axe préventif.

Les études sur les accidents peuvent être caractérisées en fonction de leurs objectifs, de leurs méthodes, et de leurs techniques. Sur le premier point, il est ainsi fréquemment distingué les études à objectif de prévention (faire en sorte que tel accident ou type d'accident ne se produise pas, ou ne se reproduise pas) et celles visant à dégager des responsabilités, à sanctionner des coupables (pénalement ou/et civilement, pour indemniser les victimes). Sur le deuxième point, on différencie les méthodes *a priori*, renvoyant aux études effectuées avant tout accident, des méthodes *a posteriori*, où les analyses sont centrées sur des accidents passés. Enfin, au niveau des techniques,

on peut distinguer les techniques objectives et les techniques subjectives, les premières étant pratiquement constamment préconisées pour les méthodes *a posteriori* (en matière de prévention, mais surtout lors de recherche de responsabilités, il est recommandé de se baser sur des faits réels, prouvés ou tout du moins vérifiables... et de rejeter tout ce qui est douteux, incertain et *a fortiori* tout ce qui est faux), les deuxièmes étant acceptées pour les méthodes *a priori* (on se basera alors sur le possible, le probable...). Le tableau suivant illustre les quatre cas auxquels ces critères permettent d'aboutir.

	Méthodes <i>a posteriori</i> (Techniques objectives)	Méthodes <i>a priori</i> (Techniques subjectives)
Option responsabilité	1	2
Option prévention	3	4

Tableau 1 - Classification des études sur les accidents

Les distinctions ne sont cependant pas, dans la pratique, toujours aussi tranchées. Notamment, au niveau méthodologie, on convient généralement que les études *a posteriori* sont riches d'enseignements pour le futur : dans la plupart des cas de prévention, on part en effet de l'*a posteriori* pour travailler sur l'*a*

* Laboratoire de Psychologie Sociale PRIS, Université de Rouen

priori, l'avenir étant donc inféré à partir du passé (Monteau et Favaro, 1990, p. 91 : « les connaissances dégagées par l'analyse des accidents... enrichissent en permanence les démarches a priori » ; et ce processus est bien entendu valable dans l'optique responsabilité. Il existe par contre un quasi consensus quant au respect de l'objectivité à associer aux études a posteriori (Moyen, Quinot et Heinfert, 1980, en matière de prévention, indiquent p. 255 : « l'analyse des accidents - doit être - aussi complète et véridique que possible »). Rares sont les préventeurs ayant introduit quelque brèche dans cette association. Citons pourtant Dumaine (1978), qui a montré que lors de la réalisation d'études a posteriori à objectif préventif, il était possible d'utiliser le probable, le plausible et même l'imaginaire (Dumaine, 1978, p. 8 : « l'analyse de prévention permet de prendre en compte non seulement des événements réels prouvés mais aussi des événements probables qui peuvent avoir joué un rôle vraisemblable dans l'enchaînement des faits ainsi que des événements imaginables, parce que plausibles »). Mais cet auteur n'envisage de telles libertés par rapport au réel que lorsque les études d'accidents sont explicitement et exclusivement centrées sur la prévention (Dumaine, 1978, p. 8 : « quand survient l'incident ou l'accident, on fait une enquête. Cette enquête, impliquant souvent des notions de responsabilités, ne peut porter que sur des faits indiscutables et prouvés. Les circonstances probables, mais non démontrées, sont nécessairement laissées de côté »). Car en fait l'opposition de base concerne l'optique responsabilité versus prévention. Pourtant, le caractère réducteur de cette opposition nous semble patent lorsque l'on songe qu'un individu sanctionné hésitera à réitérer son comportement et que cette sanction pourra engendrer un effet exemplarité sur autrui (plus globalement, la prohibition, assortie d'une sanction d'un comportement, induit souvent la non adoption de ce comportement, qu'une sanction ait eu ou non l'occasion d'être infligée). Par ailleurs, concernant les conséquences préventives du processus de recherche en responsabilités, on tient pour acquis que cette recherche conduit à l'oubli (voire à la dissimulation) de certaines causes de l'accident, oubli préjudiciable à toute connaissance préventive.

Nous voudrions montrer ici que la prise en compte du subjectif est également possible, et même d'autant plus fructueuse pour la prévention, qu'elle est établie sur un corpus d'accidents explicitement centré sur la recherche de responsabilités : dans de tels cas les présumés responsables, afin de justifier leur conduite et de se disculper, peuvent en effet être amenés à un effort d'imagination fort utile à la prévention. En d'autres termes, nous voudrions montrer que cette intense motivation dans la recherche de la disculpabilisation conduit à l'établissement d'un corpus non négligeable de facteurs accidentogènes, alors même

que les causes des accidents évoquées peuvent être non seulement incertaines, mais aussi mensongères.

MÉTHODOLOGIE

Les accidents nous intéressant devaient répondre à plusieurs caractéristiques : ils devaient déjà avoir eu lieu, afin de pouvoir être l'objet d'analyses a posteriori ; ils devaient avoir conduit à des analyses en recherche de responsabilités, afin de permettre aux présumés coupables de "mentir" ; enfin, pour que ces éventuels mensonges puissent être détectés, les circonstances réelles de ces accidents devaient pouvoir être établies. Les accidents de la circulation routière examinés par l'administration judiciaire réunissant ces conditions, ils ont constitué notre domaine d'investigation.

Nous avons alors assisté à 10 séances successives de plaidoiries en Tribunal de Police, y enregistrant systématiquement au magnétophone toutes les affaires concernant des accidents de la circulation. 28 cas ont été recueillis (voir résumé pages suivantes).

Leur dépouillement, d'essence clinique, a consisté en la mise en évidence des causes des accidents telles que les parties les évoquent.

RÉSULTATS

Nous avons catégorisé les causes évoquées par les parties en 6 thèmes que nous allons passer successivement en revue :

- les caractéristiques de l'environnement atmosphérique,
- les caractéristiques de l'environnement géographique,
- les caractéristiques du véhicule,
- les erreurs d'appréciation quant au comportement des autres conducteurs,
- les erreurs de prise d'indices,
- la distraction.

Nous verrons, à l'intérieur de chacun de ces thèmes, les conséquences provoquées.

Les caractéristiques de l'environnement atmosphérique

L'environnement atmosphérique est évoqué pour ses effets sur la vision du conducteur (effet direct ou par suite d'un comportement de récupération), sur son comportement, et sur la réponse du véhicule à ce comportement.

Il est ainsi fait état du manque de visibilité provoqué par la nuit (cas 1 et 13), la pluie (cas 1) et le soleil (cas 4), manque de visibilité entraînant la non perception d'indices habituellement générateurs de comporte-

Extraits des 28 cas analysés

CAS 1

Prévenu : *"Je voulais tourner à gauche et j'ai pas vu le piéton traversant, enfin je l'ai vu au dernier moment mais ce jour là, il pleuvait abondamment, c'était 6h45, il faisait nuit, je voyais mal, j'avais mis mes feux. J'ai regardé en face, j'ai tourné, je l'ai vu à la dernière minute, j'ai freiné mais c'était trop tard, en plus j'ai glissé en freinant"*.

CAS 2

Prévenu : *"Je croyais qu'elle (l'automobile) allait tourner dans le même sens"*

CAS 3

Prévenu : *"J'ai été distraite, je le reconnais. J'étais préoccupée par mon niveau d'essence, je savais que je n'en avais plus beaucoup, j'avais peur de tomber en panne. J'ai regardé le niveau, j'ai eu quelques secondes d'inattention"*.

CAS 4

Président : *"Avez-vous vu le véhicule sur votre droite ?"*

Prévenu : *"Ben non, sinon je n'aurais pas avancé. J'ai été éblouie par le soleil alors j'ai baissé le pare-soleil au moment de tourner. Je l'ai vu au dernier moment. Et puis y a une petite courbe, donc on ne voit pas bien les voitures arriver"*.

CAS 5

Prévenu : *"J'étais stationné sur le trottoir à la sortie de l'école où mes enfants sont et je n'ai pas vu la voiture arriver. Quand je suis redescendu du trottoir, j'ai regardé dans le rétro et je ne l'ai pas vu à cause de l'angle mort"*

CAS 6

Prévenu : *"J'ai pas bougé, c'est lui qui m'a tapé alors que j'étais arrêté"*.

Victime : *"J'ai vu une voiture avec un clignotant qui s'est engagée ; elle empiétait sur la ligne continue..."*.

Prévenu : *"Ce n'est pas possible. Je n'ai pas bougé il est venu sur moi... Je n'ai rien vu. J'ai laissé une voiture passer et puis tout d'un coup y a eu le choc. Je ne l'ai pas vu arriver. Je ne sais pas à quelle vitesse il roulait ; il allait vite"*.

CAS 7

Prévenu : *"J'ai donné un coup d'œil, je n'ai rien vu arriver, il y avait des voitures en stationnement qui m'ont gêné et je n'ai pas vu la voiture arriver"*.

CAS 8

Prévenu : *"Je descendais la rue, j'ai marqué un arrêt pour tourner à gauche. Mon attention a été occupée par un véhicule blanc qui arrivait très vite derrière, j'avais peur qu'il ne perçoive pas ma manœuvre. J'ai vu le véhicule en face, j'étais arrêté. En fait, j'ai dû enlever mon pied du frein sans faire attention."*

CAS 9

Prévenu : *"Je suis dans cette affaire innocent. Je m'apprêtais à prendre la route sur ma gauche et une moto est survenue brusquement alors qu'elle doublait un car et c'était interdit. J'avais le temps de passer, le car n'allait pas vite. La moto n'a pas eu le temps de se rabattre, elle allait tellement vite"*.

CAS 10

Prévenu : *"J'ai cru que j'avais le temps de passer. J'ai vu la voiture mais j'ai fait une erreur d'appréciation"*.

Avocat du prévenu : *"Mon client il est vrai, a effectué une faute d'appréciation. Alors qu'il s'apprêtait à tourner, il s'est arrêté, a regardé s'il pouvait passer. En fait, l'automobiliste allait plus vite qu'elle a dit dans le procès verbal et n'a pas eu le temps de faire ce que l'on fait d'habitude, c'est à dire de freiner pour laisser la voiture finir sa manœuvre"*.

CAS 11

Prévenu : *"Quand je me suis arrêté et quand j'ai traversé, y avait personne"*.

Présidente à la victime : *"A quelle vitesse alliez-vous ?"*

Victime : *"J'étais environ à 70 km/h"*.

Prévenu : *"Il allait plus vite, je me suis arrêté, je ne l'ai pas vu, il allait vite, trop vite. Au moment où j'ai traversé, y avait personne et la vitesse est limitée à 60km/h."*

CAS 12

Prévenu : *"Je suis arrivée au carrefour où les feux étaient clignotants, je me suis arrêtée, il n'y avait personne. J'ai traversé ce carrefour et arrivant dans la rue où je voulais tourner, je n'ai pas vu la voiture qui arrivait sur ma droite d'une petite route. Il y a un arrêt de bus et il y avait un bus, ça empêche de bien voir. J'ai vu la voiture au dernier moment"*

Avocat du prévenu : *"Ma cliente reconnaît l'infraction mais il est vrai que ce carrefour est dangereux puisqu'il y a de nombreuses voies. Elle a vu le bus arrêté à un arrêt et a pu passer mais ce bus l'a empêché de voir le véhicule qui arrivait sur une route qui longeait la voie du bus."*

CAS 13

Prévenu : *"Mon attention a été attirée par les voitures mais pas par les piétons. Enfin y'avait pas de piétons. J'ai avancé au pas et j'ai pas vu les piétons qui arrivaient à droite. Il y a une haie qui gêne la visibilité surtout à droite, elle est haute et on voit au dernier moment"*.

CAS 14

Prévenu : *"Je n'ai pas brûlé le feu. Il était rouge. Et je pouvais pas m'arrêter, y'avait des voitures derrière"*.

Président : *"Si le feu était rouge, comme vous le dites, comment expliquez-vous que le véhicule que vous avez heurté avait le feu vert ?"*

Prévenu : *"Je ne sais pas. Je ne sais pas comment il était l'autre feu mais le mien n'était pas rouge, sinon je me serais arrêté (...). Mais peut être que les feux n'étaient pas bien coordonnés, je ne sais pas"*.

Président : *"Plusieurs témoins vous ont vu passer au rouge..."*

CAS 15

Prévenu : *"Je ne suis pas passé au rouge. Le feu était orange, pas rouge (...). Peut-être que la voiture est passée avant que le feu passe au vert, ça arrive souvent"*.

CAS 16

Prévenu : *"Je n'ai pas remarqué le feu rouge. Je ne sais pas ce qu'il s'est passé, j'ai été distrait. Je venais de démarrer du feu d'avant, je pensais à autre chose, je ne sais pas, j'ai pas vu le feu, c'est tout"*.

CAS 17

Prévenu : *"J'ai vu le feu au dernier moment. J'étais en train de me demander si j'avais pris la bonne route, je cherchais un panneau indicateur, un indice pour me repérer. Je m'attendais pas à ce qu'il y ait un feu là, on ne le voit pas bien, la rue est étroite, y'a des voitures en stationnement, y'a pas de panneau indiquant le feu. C'est vrai, on ne le voit pas bien d'autant plus que c'est une route droite et on ne voit pas le carrefour, on ne distingue pas les routes qui sont perpendiculaires, y'a des immeubles, c'est étroit et moi je connais pas le coin et j'étais loin de m'imaginer qu'il y avait une route sur ma droite. J'ai vu le feu rouge au dernier moment. J'ai vite freiné mais c'était trop tard alors la voiture qui sortait de la petite route à droite est sortie d'un coup et je lui ai rentré dedans car comme on n'y voit rien, elle m'a pas vu déboucher et moi je me suis demandé d'où elle sortait. Y'a eu un grand choc, c'est vrai, j'ai eu très peur"*

CAS 18

Prévenu : *"J'ai été ébloui par le soleil, j'ai été surpris et j'ai fuit un écart"*.

Présidente : *"A quelle vitesse alliez-vous ?"*

Prévenu : *"A 80 km/h"*

CAS 19

Prévenu : *"Je circulais normalement, c'était une ligne droite et, arrivé à 20 mètres du feu à peu près, il est passé au rouge alors j'ai ralenti, puis freiné et hop ! j'ai glissé, alors je suis arrivé, j'ai buté sur la moto par l'arrière et il est tombé. C'est sûr, le motard il ne s'attendait pas à ce que quelqu'un lui arrive comme ça par derrière. Je connais bien le coin et je ne m'attendais pas à ce qu'il y ait du givre. En plus, c'est pas ma voiture. Enfin, c'est celle de ma fille. C'est une petite voiture, voyez-vous et ce n'est pas génial ces petites voitures (...). J'étais bien embêté"*.

CAS 20

Président : *"Vous avez renversé un piéton traversant hors passage piéton"*

Prévenu : *"Non je ne l'ai pas renversé, elle a heurté ma voiture. Il y avait beaucoup de monde, c'était un embouteillage. Je roulais doucement, j'ai passé un passage clouté puis après j'ai ralenti car y'avait beaucoup de circulation. A cet instant, j'ai vu un piéton déboucher, j'ai freiné bien que j'allais à vitesse réduite. J'ai entendu un choc, le piéton était à 5 mètres de mon véhicule, moi je suis sorti de la voiture, je n'ai pas vu d'éclat de verre par terre. J'avais un phare cassé mais y'avait pas d'éclats de verre et il n'y avait pas de trace de choc. Les agents de police n'ont vu aucune trace de choc. Une heure après un agent m'a dit que j'avais un feu fendu et non de cassé, donc, je ne l'ai pas renversé"*.

Présidente : *"Dans le procès verbal, la victime a déclaré : « voyant un véhicule ralentir, j'ai traversé croyant qu'il allait s'arrêter. J'ai traversé, j'ai continué, puis j'ai été projetée..."*

Prévenu : *"Comment j'ai pu projeter un piéton à 5 mètres alors que j'étais arrêté... ?!"*.

CAS 21

Prévenu : *"Je roulais à 60km/h, j'ai été surpris, j'ai vu le véhicule mais j'ai mal estimé, en fait, le feu était au vert et j'ai vu au dernier moment la voiture car il doublait et il a changé de voie et est venu devant moi. J'ai été surpris, j'ai freiné, mais il pleuvait et j'ai glissé"*.

CAS 22

Prévenu : *"J'ai bien vu une voiture arriver en sens inverse mais loin donc j'ai dépassé mais j'ai pas vu le deuxième véhicule qui était devant à cause de la courbe"*.

CAS 23

Prévenu : *"C'est un endroit favorable au dépassement. La ligne est discontinue et c'est une ligne droite, la visibilité est bonne. Incontestablement, il y a eu de ma part une faute d'inattention. Je prends souvent cette route, peut-être trop souvent. D'autre part, à cette époque j'avais des soucis familiaux et mes réflexes n'ont pas été normaux. Le véhicule est arrivé très vite sur moi alors que je doublais et je n'ai pas pu me rabattre car les voitures que je doublais étaient trop rapprochées"*.

CAS 24

Prévenu : *"J'étais pressé, j'avais cette voiture depuis un moment devant moi, elle n'avancé pas, j'arrivais pas à doubler car il y avait des voitures en face, à la sortie du virage, j'ai regardé, y'avait personne, j'ai doublé"*.

Président : *"Mais un virage suivait, la visibilité était nulle, d'ailleurs à cet endroit, il est interdit de doubler, une ligne blanche continue l'indique"*.

Prévenu : *"J'ai pas vu la ligne, j'avais le temps de doubler, si la voiture n'avait pas accéléré quand j'ai doublé"*.

CAS 25

Prévenu : (à qui il est reproché un changement de direction dangereux en sortant d'une contre-allée et s'appretant à tourner à gauche) : *"Je n'ai pas entendu le klaxon (...). Il y avait beaucoup de voitures, il faut regarder de partout, mais il (la victime) n'a pas freiné. Je ne peux pas dire s'il est passé au rouge ou au vert, je ne sais pas... Mais je n'ai pas vu Monsieur arriver, je me suis arrêté, j'ai vu un véhicule arrêté en face, j'en ai déduit que le feu était au rouge. Moi j'étais presque arrêté, j'avais juste, je démarrais juste quand il y a eu le choc. Ce carrefour est très grand et j'ai vu plusieurs fois la même situation mais il n'y a pas d'accident car les voitures vont plus doucement. Le choc a été important, Monsieur allait vite, j'étais des réserves quant aux 60km/h, une telle violence"*.

CAS 26

Prévenu : *"Je cherchais une place de parking puis j'en ai trouvé une mais j'étais trop avancé, j'ai fait marche arrière pour me garer. Je n'ai pas vu la moto, pourtant j'ai regardé dans le rétro, je me suis retournée, je n'ai pas compris, avec l'angle mort peut-être..."*

CAS 27

Prévenu : *"J'ai regardé et j'ai pas vu le stop"*.

Président : *"Il est matérialisé sur la chaussée, vous auriez dû vous méfier, débouchant sur une route nationale"*.

Prévenu : *"C'est la première fois que j'emprunte cette route, je ne suis pas de la région. Je me suis méfié, j'ai ralenti mais je n'ai pas vu le stop ni la voiture. Je ne l'ai pas vu (le stop), je l'ai franchi en toute conscience. Il y avait un panneau directionnel et je l'ai regardé et j'ai pas vu le stop. Je regardais le panneau directionnel parce que je ne savais pas si je prenais la bonne direction"*.

CAS 28

Prévenu : *"J'étais arrêté au stop, j'ai pas commis d'imprudence. Je me suis arrêté. La visibilité était mauvaise alors je me suis avancé un peu pour mieux voir et une voiture est arrivée très, très vite. (...) J'étais bien obligé de m'avancer un peu, obligé vraiment, j'ai peut-être un peu débordé sur la voie mais je n'avais pas le choix pour voir correctement"*.

Les caractéristiques de l'environnement géographique

ments de prudence. Par ailleurs, les effets sur la vision ne sont pas seulement directs, mais agissent parfois indirectement, par suite d'un comportement de récupération destiné à rétablir une visibilité correcte (cas 4 : « j'ai été ébloui par le soleil alors j'ai baissé le pare-soleil au moment de tourner. Je l'ai vu au dernier moment »).

Les aspects atmosphériques peuvent aussi provoquer des comportements réflexes se traduisant par des "erreurs" de trajectoire (cas 18 : « j'ai été ébloui par le soleil ; j'ai été surpris et j'ai fait un écart »).

Apparaissent également des cas où le conducteur, pour prévenir ou récupérer un incident, adopte une réaction habituellement efficace (freiner) mais qui se révèle inopérante du fait de la pluie (cas 1, 21) ou du givre (cas 19), éventuellement (mais aucun de nos cas n'en fait mention) en associant avec les caractéristiques du véhicule (nature ou usure des pneumatiques ; système de freinage).

Il est bien certain que, dans tous les cas précédents, on pourrait aussi "reprocher" au conducteur d'avoir mal tenu compte des conditions atmosphériques (c'est à dire de n'avoir pas différencié les conditions atmosphériques "normales" des conditions atmosphériques "particulières", d'où une rigidité de comportement). On pourrait alors aller plus loin et attribuer cette non prise en compte à une non conscience issue de l'habitude (cas 19 : « je connais bien le coin et je ne m'attendais pas à ce qu'il y ait du givre »).

Le schéma suivant illustre les scénarios auxquels nous pouvons ainsi aboutir.

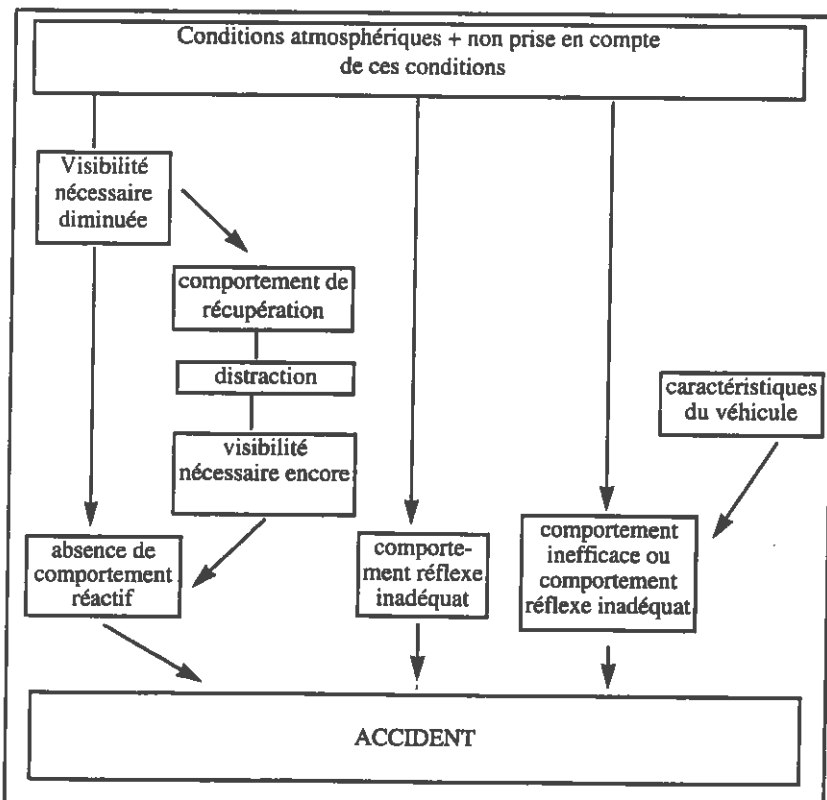


Schéma 1 - Les effets des caractéristiques atmosphériques

L'environnement géographique a lui aussi des effets sur la vision (nous distinguerons en plus ici la vision des objectifs principaux de celle des objectifs secondaires) et sur le comportement du conducteur.

L'environnement géographique peut perturber la réception visuelle d'indices utiles à la sécurité, de façon directe ou indirecte (c'est à dire suite à une tentative de récupération de la visibilité). Ainsi des véhicules ou des piétons ne sont pas perçus à temps du fait d'un virage (cas, 4, 22), des haies sur le bas côté (cas 13), de véhicules en stationnement (cas 7, 17) ou momentanément à l'arrêt (cas 12 : « il y a un arrêt de bus et il y avait un bus ; ça empêche de bien voir »). Ces conditions de visibilité insatisfaisantes peuvent aussi amener le conducteur à des comportements de récupération générateurs directs de l'accident (cas 28 : « j'ai dû m'avancer pour voir »).

Une autre forme de perturbation indirecte de la vision est issue des caractéristiques géographiques détournant l'attention des objectifs principaux au profit d'objectifs secondaires. Tels sont les cas des conducteurs "perdus" à qui est offert un panneau directionnel "distrayant" en des lieux sensibles (cas 17, 27).

Sur le plan du comportement, nous pouvons citer le cas d'intersections présentant des feux tricolores en dysfonctionnement, vert sur chaque route (cas 14), ou encore les longues interdictions de doubler conduisant, au bout d'un moment, au dépassement dangereux (et prohibé) de véhicules roulant à trop faible allure (cas 24).

Dans ces cas encore, il serait parfois possible de blâmer le conducteur pour n'avoir pas tenu compte d'un environnement géographique particulier. Par exemple, la présence de véhicules en stationnement gênant la visibilité devrait inciter à la prudence. Cependant, nous avons vu que ces conduites de prudence peuvent être par elles-mêmes génératrices d'accidents (cas 28). En outre, les conducteurs sont de plus en plus habitués à être avertis, par des signaux routiers, que telle ou telle portion de route demande un redoublement de prudence. Aussi, lorsqu'une telle signalisation est absente, le conducteur en conclut abusivement qu'aucun problème particulier ne se pose : dans de tels cas, la non adoption d'un comportement spécifiquement prudent eu égard à l'environnement géographique est elle-même déterminée par un environnement géographique inadapté (ainsi le cas 17, où des voitures en stationnement gênent la vision du feu, et où il n'y a pas de panneau avertisseur de danger). On observe par ailleurs

ici que le schéma n° 1, sur les conditions atmosphériques, pourrait être complété du fait là aussi de la présence aléatoire de signaux de prudence pour causes atmosphériques.

Les caractéristiques du véhicule

Les caractéristiques, permanentes ou conjoncturelles, du véhicule, ont été déjà abordées de façon hypothétique (cf. schéma 1). On les retrouve ici explicitement, comme perturbant la vision : soit directement, comme dans les cas où le conducteur, utilisant son rétroviseur, fait référence à un angle mort (cas 5, 21, 26) ; soit indirectement par l'absence d'indicateur sonore (par exemple) obligeant à surveiller les indicateurs visuels du tableau de bord (cas 3).

Les caractéristiques d'appréciation sur le comportement des autres conducteurs

Certains auteurs ont montré que la prise en compte du comportement des autres conducteurs était le principal élément reflétant les conduites prudentes (Simonnet, 1975). S'il est donc souhaitable de prendre des informations sur autrui, un problème peut cependant se poser quant au traitement des informations prises avec, en cas de mauvais traitement, des conséquences comportementales inadéquates.

Il peut ainsi être fait état d'erreurs d'appréciations sur la vitesse d'autrui, dans le sens d'une minimisation de cette vitesse (cas 10, 11, 23). Mais parfois les erreurs portent sur les possibilités d'autrui (cas 8 : « *j'avais peur qu'il ne perçoive pas ma manœuvre...* »). Voire sur ses intentions (cas 2 : « *je croyais qu'elle allait tourner* »).

Les erreurs quant aux choix des indices pertinents

Outre la distraction vis à vis d'indices principaux par suite d'une focalisation sur des indices secondaires (cf. supra), des indices sont parfois considérés de façon erronés comme principaux, d'où des comportements inadaptés.

Ainsi, le comportement d'autrui peut être pris comme témoin de la couleur du feu à un croisement - et mal interprété - (cas 25 : « *j'ai vu un véhicule arrêté... j'en ai déduit que le feu était au rouge* » et le conducteur d'avancer). De même type sont les cas (mais nous n'en avons pas ici d'illustration) où un conducteur, arrêté au feu sur la file de droite, obtempère à un klaxon, suite à l'apparition de l'autorisation de tourner à droite... et démarre en ligne droite.

La distraction

Le phénomène de distraction provient des limites des capacités humaines : l'être humain ne peut concentrer son attention que sur un nombre limité d'objets simultanément présents (cas 25 : « *il faut regarder de partout... je n'ai pas vu Monsieur arriver* »).

Nous avons vu plus haut que la focalisation sur des éléments secondaires pouvait conduire à la non perception d'éléments capitaux (cf. supra, cas 17 et 27), mais d'autres exemples de non perception par focalisation ailleurs peuvent être fournis, sans parfois que cet ailleurs puisse être identifié (cas 16 : « *j'ai été distrait... je pensais à autre chose ; je ne sais pas* ») ou spécifiable en termes de hiérarchie d'importances (cas 13 : « *mon attention a été attirée par les voitures mais pas par les piétons* »), notamment si l'on considère qu'une telle hiérarchie est fonction des caractéristiques individuelles (cas 23 « *il y a eu de ma part une faute d'inattention. Je prends souvent cette route, peut être trop souvent* »).

Signalons par ailleurs que la focalisation de l'attention peut entraîner non seulement une distraction visuelle, mais aussi une "distraction" de tonus musculaire (cas 8 : « *j'ai dû enlever mon pied du frein sans faire attention* »).

DISCUSSION

De nombreux auteurs ont fait état de tel ou tel facteur pouvant conduire à des accidents de circulation routière. Dumaine (1983) a ainsi établi une liste en 8 points parmi lesquels les causes mises ici en évidence peuvent s'insérer. Le tableau (page de droite) met en rapport les présents résultats avec les éléments correspondants de la typologie de cet auteur.

Les mises en relation de ce tableau attestent que le corpus ici choisi donne des résultats de nature similaire à ceux obtenus par les méthodes orthodoxes. C'est à dire que les compte-rendus réalisés dans le cadre de recherche de responsabilités ne présentent aucune incompatibilité avec l'axe préventif. Bien plus, les éventuelles inexactitudes apparaissant dans ces compte-rendus nous semblent enrichir l'analyse préventive. Prenons en pour signe le cas 14 : ce sont les mensonges, patents, du prévenu qui ont permis d'envisager le dysfonctionnement des feux à un croisement comme facteur générateur d'accident.

Un autre axe de validation de notre méthode est quantitatif. Certes, la relative faiblesse numérique de notre échantillon ne nous permet pas d'effectuer de strictes analyses quantitatives. Elle ne nous empêche cependant pas de remarquer la part non négligeable d'évocation de l'environnement atmosphérique et géographique, ce qui est contradictoire avec certaines données connues. Aussi Barjonnet (1980) a montré, par une enquête sur 350 conducteurs, que les accidents sont d'abord attribués au comportement des conducteurs (78,7% des réponses), l'état des routes et la conception des automobiles n'étant évoqués que pour respectivement 14,8% et 2,6% des accidents. Cependant Barjonnet a interprété ses résultats comme traduisant un conformisme attributif, les automobi-

Typologie de Dumaine	Résultats présents
<p>1 - Aptitudes naturelles et comportements caractériels du conducteur ou des passagers :</p> <p>1.1 état psychique vulnérable : dépression...</p> <p>1.2 comportement incontrôlé : distraction, nervosité...</p> <p>1.3 comportement volontaire non conforme aux prescriptions de sécurité : indiscipline...</p> <p>1.n ...</p>	<p>1.1 cas 23</p> <p>1.2 cas 3, 4, 8, 13, 16, 17, 23, 24, 27</p> <p>1.3 cas 6, 24</p>
<p>2 - Le matériel</p> <p>2.1 adhérence pneu-sol</p> <p>2.2 rétroviseurs (champ suffisant)</p> <p>2.n ...</p>	<p>2.1 cas 1</p> <p>2.2 cas 5, 21, 26</p>
<p>3 - La conduite</p> <p>3.1 conduite non conforme aux règles de circulation mais justifiée par des situations particulières, (manœuvre de sauvegarde...)</p> <p>3.n...</p>	<p>3.1 cas 4, 28</p>
<p>4 - Les liaisons de co-équipage</p>	
<p>5 - Le milieu physique de circulation</p> <p>5.1 défaillance des caractéristiques de roulement des surfaces de circulation par éléments naturels (neige...)</p> <p>5.2 absence ou insuffisance d'éclairage</p> <p>5.n autres anomalies ou perturbations du milieu physique de circulation</p>	<p>5.1 cas 1, 19, 21</p> <p>5.2 cas 1, 13</p> <p>5.n cas 1, 4, 7, 12, 13, 18, 22, 24</p>
<p>6 Les interactions de co-circulation</p> <p>6.1 les vitesses relatives excessives des véhicules en présence</p> <p>6.2 les distances minimum insuffisantes entre co-usagers</p> <p>6.3 les trajectoires imprévisibles des autres usagers</p> <p>6.n la mauvaise co-visibilité</p>	<p>6.1 cas 6, 9, 10, 11, 23, 24, 25</p> <p>6.2 cas 23</p> <p>6.3 cas 2, 8, 20, 21, 25</p> <p>6.n cas 1, 4, 5, 6, 7, 12, 13</p>
<p>7 - Lles interactions d'organisation du réseau</p> <p>7.1 défaut de visibilité matérielle de la signalisation d'itinéraire (emplacement inadapté, obstacle ou véhicule interposés...)</p> <p>7.2 absence de présignalisation</p> <p>7.3 insuffisance de la fréquence et de la précision des informations sur l'état des routes (éléments atmosphériques...)</p> <p>7.n...</p>	<p>7.1 cas 17, 27</p> <p>7.2 cas 17</p> <p>7.3 cas 19</p>
<p>8 - Le milieu psychologique de la circulation</p>	

Tableau 2 - Mise en rapport des cas présents avec certaines causes d'accidents répertoriés dans la littérature

listes interrogés rejoignant, par conformisme, la conception de l'administration, de la gendarmerie, des assurances... conception attribuant d'abord les accidents au facteur humain. Il n'est alors pas surprenant que la méthode peu orthodoxe utilisée ici semble tendre vers des résultats contradictoires d'avec ceux issus du conformisme attributif.

CONCLUSION

Les enquêtes en recherche de responsabilités sont fréquemment citées comme s'opposant à toute intervention préventive. Nous avons rappelé, en introduction, qu'une première limite à ce raisonnement était l'oubli de l'effet dissuasif des sanctions. Par ailleurs, au

niveau connaissance des accidents, nous avons montré ici que ces enquêtes, lorsqu'elles étaient contradictoires (au sens juridique du terme), permettaient non seulement de connaître les circonstances de l'accident, malgré les omissions des prévenus, mais encore que les tentatives de ces derniers pour minimiser, voire infirmer leur culpabilité, conduisaient à enrichir la connaissance des accidents (a contrario, il apparaît donc que la réalisation d'études préventives a posteriori excluant systématiquement le non objectif conduit à un appauvrissement de la connaissance des facteurs accidentogènes).

Notre échantillon était certes trop restreint pour aboutir à un corpus de facteurs accidentogènes quantitativement comparable au corpus de la littérature. Rappelons alors que notre objectif était seulement de tester une démarche, objectif préalable à toute étude quantitativement représentative.

Bibliographie

Barjonnet P.E., 1980, Influence sociale et représentation des causes des accidents de la route, *Le Travail Humain*, 43 (2), 243-253.

Dumaine J., 1978, *La gestion de la prévention et des conditions de travail*, Rapport Usinor. Direction du Personnel

Dumaine J., 1983, L'accidentologie dans l'entreprise ; 3ème partie : application au risque circulation, *Psychologie du travail*, 16, 15 -24.

Monteau M., Favaro M., 1990, *Bilan des méthodes d'analyse a priori des risques ; 1 : des contrôles à l'ergonomie des systèmes*. Cahiers de notes documentaires de l'INRS, 138, 91-122.

Moyen D., Quinot E., Heinfert M., 1980, Exploitation d'analyses d'accidents du travail à des fins de prévention. Essai méthodologique. *Le Travail Humain*, 43 (2), 255-274.

Simonnet M., 1975, Contribution au diagnostic des problèmes de sécurité routière des conducteurs débutants, *Le Travail Humain*, 38 (2), 313-324.