



## Comprendre les comportements humains face au risque routier

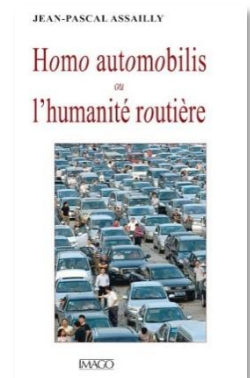
**Jean-Pascal Assailly**

Psychologue du développement et chercheur en sécurité routière

*Intervention lors du webinaire du MAP du 15 octobre 2026*

*Transcription éditorialisée*

*Jean-Pascal Assailly a consacré quarante années de recherche à la sécurité routière. Il développe plus largement ces questions, à partir de ses travaux et de ceux de chercheurs étrangers, dans son ouvrage Homo automobilis ou l'humanité routière.*



---

### Le comportement humain, une dimension essentielle de la sécurité routière

Je vais aborder la sécurité routière du point de vue du psychologue, en me concentrant sur les comportements humains.

Je sais parfaitement que des progrès restent nécessaires dans d'autres domaines, notamment les infrastructures, les véhicules ou encore le contrôle et la sanction. Mais, dans le temps qui nous est imparti, je souhaite me concentrer sur les facteurs comportementaux, en complément de ce qui vient d'être présenté par Yves Goasdoué.

### Les différences entre hommes et femmes face au risque routier

Lorsque l'on examine les facteurs qui contribuent à la mortalité routière, on constate immédiatement l'importance du sexe du conducteur. C'est une variable qui introduit des différences considérables.

Entre 20 et 40 ans, huit personnes tuées sur dix sont des hommes. Et parmi les deux femmes tuées, l'une l'est comme passagère d'un conducteur masculin. Il faut attendre environ 80 ans

pour que cette répartition se rapproche de 50 % entre hommes et femmes, à un âge où le taux de testostérone a beaucoup diminué.

Nous sommes donc confrontés au poids de ce que l'on peut appeler une forme de masculinité toxique, qui rapproche la sécurité routière d'autres problèmes rencontrés dans notre société.

Ce constat est d'autant plus intéressant qu'il est contre-intuitif. Beaucoup de personnes pensent que les différences entre hommes et femmes devraient progressivement se réduire. Les femmes d'aujourd'hui ne vivent plus comme leurs grands-mères, dont beaucoup ne conduisaient pas. Elles travaillent, sont indépendantes, peuvent divorcer et consomment davantage certains produits.

Pourtant, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, les différences de mortalité routière entre hommes et femmes n'ont pas disparu. Elles se sont même légèrement accentuées depuis le début de ma carrière.

Il existe donc une résistance particulièrement forte des femmes à la violence routière.

Pour illustrer cette différence, une femme alcoolodépendante provoquera beaucoup moins de dommages dans la société qu'un homme alcoolodépendant.

### **Ce que mesure réellement l'examen du permis de conduire**

J'ai qualifié de « tragique méprise » une particularité de l'examen du permis de conduire.

En première présentation, environ 50 % des femmes obtiennent leur permis, contre 75 % des hommes. Autrement dit, nous délivrons plus facilement le permis à ceux qui seront ensuite les plus exposés au risque de mourir sur la route.

Cela pose une question fondamentale sur ce que mesure réellement cet examen. Il n'évalue manifestement pas suffisamment les facteurs qui joueront ensuite un rôle déterminant dans la sécurité routière.

### **La confiance excessive des hommes se construit très tôt**

Les différences entre hommes et femmes ont des origines multiples. Elles peuvent être biologiques, psychologiques, éducatives ou anthropologiques.

Mais l'un des éléments particulièrement importants est la confiance excessive des hommes dans leurs propres capacités.

On retrouve fréquemment cette représentation selon laquelle les hommes seraient de meilleurs pilotes et pourraient donc se permettre certaines infractions, puisqu'ils seraient capables de rattraper leurs erreurs.

À l'inverse, les femmes devraient davantage respecter les règles parce qu'elles seraient de moins bonnes conductrices et ne sauraient pas corriger une erreur de conduite.

Cette représentation est évidemment fausse.

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est qu'elle ne commence pas à 18 ans, au moment de l'apprentissage de la conduite.

Lorsque l'on demande à des garçons et à des filles de quatre ou cinq ans s'ils pensent pouvoir réussir une tâche donnée, on constate déjà que les garçons affichent une confiance beaucoup plus importante que les filles.

Cette différence se construit donc très tôt.

Cela conduit à s'interroger sur le rôle de l'éducation, et notamment celui des parents, qui jouent un rôle essentiel dans la construction des comportements des garçons et des filles.

Entre la naissance et 18 ans, il faudrait probablement développer une éducation beaucoup moins différenciée selon le sexe, en élevant davantage les garçons comme les filles. Car cette confiance excessive peut mettre les garçons en danger.

En revanche, entre 18 et 40 ans, d'autres acteurs éducatifs, notamment les écoles de conduite, pourraient au contraire développer des approches davantage différenciées selon le sexe, afin de tenir compte de cet écart de comportement.

C'est toute la question de la discrimination positive appliquée à l'éducation et à la prévention routières.

### **Les biais psychologiques qui faussent notre perception du risque**

Un deuxième obstacle important est ce que l'on appelle l'optimisme comparatif.

Il repose notamment sur deux mécanismes psychologiques.

#### **Le biais d'optimisme**

Le premier est le biais d'optimisme.

Chacun d'entre nous a tendance à penser qu'un événement négatif, comme un cancer, une maladie grave ou un accident de la route, a davantage de chances de toucher les autres que soi-même.

Les psychologues connaissent bien ce mécanisme de défense.

Si, chaque matin, je me levais en pensant que j'ai davantage de risques que mon voisin de développer un cancer ou de subir un accident de la route, je commencerais probablement très mal ma journée.

Je préfère donc penser le contraire, même si cette conviction ne correspond pas nécessairement à la réalité.

#### **Le biais de supériorité de soi**

Le deuxième mécanisme est le biais de supériorité de soi, qui renforce le précédent.

Lorsque l'on demande aux conducteurs français s'ils pensent conduire mieux que la moyenne, environ 75 % répondent positivement.

Il y a donc nécessairement une proportion importante de conducteurs qui surestiment leurs capacités.

Cette conviction contribue à expliquer pourquoi chacun peut penser que l'accident ne le concernera pas personnellement.

Ce mécanisme ne se limite d'ailleurs pas à la conduite automobile. Lorsque l'on demande aux individus s'ils se considèrent comme plus intelligents que la moyenne, on retrouve des proportions comparables, de l'ordre de 70 %.

Nous sommes donc confrontés à des mécanismes psychologiques généraux qui influencent notre perception du danger et notre manière de nous comporter.

### **Le poids des normes sociales dans les comportements routiers**

Un autre domaine sur lequel il faut continuer à travailler, dans l'éducation, la prévention et la réhabilitation, concerne les normes sociales.

Nos comportements sont largement influencés par ce que nous pensons que les autres font et par ce que nous croyons qu'ils attendent de nous.

Il faut distinguer deux types de normes.

#### **Les normes descriptives**

Une norme descriptive correspond à ce que je pense être le comportement habituel des autres.

Par exemple, sur une route donnée, est-ce que je considère que seulement 20 % des conducteurs respectent la limitation de vitesse ? Est-ce que je pense qu'ils sont 50 %, ou au contraire 90 % ?

Selon la représentation que je me fais du comportement des autres, mon propre comportement sera influencé.

#### **Les normes injonctives**

La norme injonctive correspond à ce que mes proches pensent de mon comportement.

Si je roule trop vite ou si je conduis après avoir consommé de l'alcool, que vont penser de moi ma mère, mon père, mon épouse ou mes collègues de travail ?

Le jugement de notre entourage peut exercer une influence importante sur nos décisions.

Ces deux types de normes jouent donc un rôle essentiel dans la manière dont nous nous comportons sur la route.

### **De la peur de la sanction à l'intériorisation de la règle**

Au début de ma carrière, j'étais peut-être un psychologue un peu soixante-huitard. Mais l'observation des résultats obtenus dans différents pays m'a progressivement conduit à reconnaître toute l'importance du contrôle et de la sanction.

Tout au long de ma carrière, j'ai observé les pays européens qui obtenaient les meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

Il s'agissait régulièrement de la Suède, de l'Angleterre et des Pays-Bas.

Pourquoi ces pays obtiennent-ils de meilleurs résultats que la France ?

Dans les années 1920 et 1930, les gouvernements suédois se sont notamment inspirés d'une école de philosophie juridique d'Uppsala, qui proposait une conception progressive de la pacification des comportements.

On peut représenter cette évolution comme une fusée à trois étages.

### **Premier étage – La peur de la sanction**

Dans un premier temps, l'individu modère son comportement parce qu'il ne veut pas payer une amende ou aller en prison.

C'est ce que l'on appelle communément la peur du gendarme.

### **Deuxième étage – La norme sociale**

Progressivement, la peur de la sanction peut se transformer en norme sociale.

Autour de soi, de plus en plus de personnes considèrent qu'il est inacceptable de rouler trop vite, de conduire après avoir bu ou d'utiliser son téléphone au volant.

Le comportement n'est alors plus seulement déterminé par la crainte d'être sanctionné, mais aussi par le regard de la société.

### **Troisième étage – La norme individuelle**

Enfin, la norme sociale peut être intériorisée et devenir une conviction personnelle.

L'individu ne respecte plus la règle uniquement parce qu'elle est obligatoire ou socialement attendue, mais parce qu'il considère lui-même que le comportement interdit est inacceptable.

Même si ce comportement était autorisé, il ne l'adopterait pas.

C'est un processus que l'on retrouve pour d'autres interdits fondamentaux de la vie collective.

Cette transformation peut prendre vingt ou trente ans. Certains pays sont plus avancés que d'autres dans ce processus.

### **La conditionnalité de la règle, un obstacle persistant**

Un autre obstacle important est ce que l'on appelle la conditionnalité de la règle.

Il existe évidemment des délinquants routiers qui ne respectent presque aucune règle. Mais ils ne représentent pas la majorité des conducteurs.

La plupart des conducteurs ressemblent plutôt à vous et à moi.

Lorsqu'on leur demande s'ils respectent le Code de la route, ils répondent généralement que oui.

Mais lorsqu'on examine certaines situations particulières, leur réponse devient plus nuancée.

Si je suis en retard au travail, si je risque de me faire réprimander par mon employeur, je peux considérer que les circonstances justifient une petite exception.

Je m'accorde alors une marge de tolérance.

C'est précisément dans ces circonstances qu'un accident peut survenir.

Bien entendu, toutes les situations ne se valent pas. On peut comprendre qu'un gendarme fasse preuve de tolérance lorsqu'un conducteur transporte sa femme enceinte dans une situation d'urgence.

En revanche, justifier une infraction par la présence de produits surgelés dans son coffre montre à quel point cette conditionnalité peut devenir excessive.

Nous avons donc encore un travail important à mener pour que les règles soient respectées indépendamment des justifications personnelles que chacun peut être tenté de leur opposer.

### **La sécurité routière, un phénomène profondément collectif**

Il faut également comprendre le caractère systémique de la sécurité routière.

L'évolution de la mortalité routière, depuis les niveaux très élevés des décennies passées jusqu'aux chiffres actuels, ne peut pas être expliquée uniquement par les comportements individuels.

Elle renvoie aussi au fonctionnement des sociétés.

### **Le paradoxe de Tocqueville**

Tocqueville avait mis en évidence un phénomène intéressant : lorsqu'une société réduit les inégalités, les inégalités résiduelles deviennent de plus en plus insupportables à la population.

L'opinion publique exerce alors une pression croissante sur les décideurs pour obtenir de nouveaux progrès.

Ce mécanisme peut également s'appliquer à l'insécurité.

Lorsque l'on parvient à réduire fortement une forme de violence, la part de violence qui subsiste devient progressivement moins acceptable.

C'est une manière de comprendre les différences de réaction entre les sociétés face à la violence, notamment à la violence routière.

Les Suédois, par exemple, supportent de moins en moins les quelque 300 décès qui subsistent chaque année sur leurs routes.

La question n'est donc pas uniquement celle du niveau de risque. Elle est aussi celle de son acceptabilité sociale.

### **La rivalité et la recherche de boucs émissaires**

Pour comprendre la violence routière, deux auteurs méritent particulièrement d'être lus : Norbert Elias et René Girard.

Leurs travaux permettent notamment d'éclairer les phénomènes de rivalité et de désignation de victimes émissaires.

Sur la route, la rivalité peut prendre une forme très concrète : un conducteur considère que l'espace situé devant lui lui appartient et qu'un autre usager doit lui céder la place.

Cette logique de confrontation peut nourrir des comportements agressifs.

On retrouve également une tendance à attribuer la responsabilité de l'insécurité routière à des groupes différents du sien.

Les jeunes considèrent que les personnes âgées sont dangereuses. Les personnes âgées pensent que les jeunes sont dangereux. D'autres oppositions apparaissent entre catégories d'usagers.

Chacun peut ainsi être tenté de transférer la responsabilité de la violence routière sur ceux qui lui ressemblent le moins.

Il faut lutter contre cette vision fondée sur la recherche de boucs émissaires.

### **Le poids de la culture collective**

Lorsque l'on observe l'évolution historique de la mortalité routière selon les groupes d'âge, on constate que leurs courbes suivent des trajectoires largement parallèles.

Que l'on ait 18 ou 80 ans, on participe à une évolution générale qui concerne l'ensemble de la société.

Cette observation souligne le caractère systémique de l'insécurité routière.

On retrouve le même phénomène dans les comparaisons internationales.

Les Britanniques ont historiquement enregistré des niveaux de mortalité routière nettement inférieurs à ceux de la France. Lorsque la France comptait environ 8 000 morts, le Royaume-Uni en comptait environ 4 000. Et cet écart se retrouve également chez les jeunes conducteurs.

Ces différences montrent le poids de la culture collective.

On peut aussi observer des écarts régionaux en France, notamment entre le nord et le sud du pays.

Il existe donc un véritable champ de réflexion pour les acteurs de l'éducation et de la prévention, au-delà de la seule responsabilité individuelle.

### **Mieux évaluer ses propres compétences, un enjeu central de la formation**

Pour terminer, je voudrais revenir sur les principales racines des comportements dangereux et sur les obstacles que nous rencontrons dans nos actions.

La question de la masculinité est l'un de ces facteurs. Elle appelle un travail éducatif dès l'enfance, notamment avec les parents.

Mais elle suppose également des interventions auprès des jeunes adultes, entre 18 et 40 ans, pour agir sur la confiance excessive en soi.

Nous retrouvons ici une question fondamentale : celle de l'auto-évaluation des compétences.

C'est un sujet qui se trouve au cœur des réformes de la formation à la conduite sur lesquelles j'ai travaillé depuis vingt ou trente ans.

Il faut développer cette capacité à s'évaluer de manière réaliste, aussi bien pendant la formation initiale que dans les dispositifs de formation après l'obtention du permis.

Sur ce dernier point, des pays comme la Suisse ou l'Autriche disposent de dispositifs post-permis plus développés et plus efficaces que les nôtres.

Nous n'avons aucune raison de faire moins bien.

L'enjeu est d'apprendre à chacun à mesurer correctement ses propres capacités.

Je ne suis pas Lewis Hamilton, et ce n'est pas grave.

Ce qui devient dangereux, c'est de me prendre pour lui.

Il faut donc travailler sur cette capacité à reconnaître ses limites, à apprécier correctement la difficulté des situations et à ne pas surestimer sa maîtrise.

Enfin, sur les questions du rapport à la règle et des facteurs culturels, nous pourrions également améliorer l'efficacité des campagnes médiatiques de prévention afin d'accompagner l'évolution des comportements.

Ce sont quelques-unes des pistes sur lesquelles il me paraît important de poursuivre le travail.

---

## Découvrez le Cahier du MAP réalisé à partir des échanges du Webinaire du MAP du 15 octobre 2026.



*Cette publication ne constitue pas une retranscription du webinaire. Elle en reprend les principaux enseignements, les organise autour de **six grandes thématiques** et les met en perspective pour approfondir les questions soulevées par les intervenants.*

*De la perception du danger à l'acceptation des règles, de l'éducation à la sanction, des conséquences humaines des accidents au partage de la route, ce Cahier propose **une lecture transversale des mécanismes qui déterminent les comportements routiers.***

*Une dernière partie, « **Le regard du MAP** », prolonge cette analyse par une **réflexion prospective** sur les méthodes de prévention, la mobilisation des territoires, l'évaluation des technologies de sécurité et la nécessité de garantir leur efficacité tout au long de la vie des véhicules.*

*L'ambition de cette publication est d'**alimenter la réflexion sur les conditions nécessaires à la poursuite des progrès**, sans opposer les approches qui ont fait leurs preuves aux nouvelles pistes qu'il reste à explorer.*