

LE COMPORTEMENT DES DIFFERENTES CATEGORIES
D'USAGERS DE LA ROUTE

M. ABOUCHOUKR
Comité National de la Prévention
contre les Accidents de la Circulation.

INTRODUCTION

- Dimension du fléau :

Le Maroc paie chaque année à la route et surtout à l'utilisation de l'automobile, un très lourd tribut. En dix ans plus de 21.000 personnes ont été tuées et 350.000 autres blessées. Pour la seule année 1985, on a déploré 2112 morts et 32.969 blessés. Il ne se passe pas un jour où on ne relève pas moins de 6 morts et une centaine de blessés. On estime qu'un lit sur trois (1/3) d'un hôpital est occupé par un accidenté de la circulation .

Pour situer notre pays par rapport aux autres, il est nécessaire de faire appel aux taux des tués par 100 Millions de véhicules / km qui se présentent comme suit :

Les U.S.A.	2,1
La SUEDE	2,4
Les Pays Bas	4
L'ITALIE	4,3
La FRANCE	4,9
La JORDANIE	10
Le BRESIL	11
Le MAROC	Estimé entre 12 et 15

A côté de ce tragique bilan en morts, en blessés, il y a bien sûr des dégâts matériels causés par les accidents de la route qui sont évidemment dérisoires, en égard à la vie perdue et aux souffrances humaines .

Bien que la vie humaine n'ait pas de prix, on est tenté de se demander quel est le montant occasionné annuellement par les accidents à la collectivité . Pour cette évaluation, les spécialistes ont eu recours à des méthodes, compliquées qui, appliquées au Maroc, nous donneraient un coût global d'environ 60 Milliards de centimes par an .

- Les causes des accidents :

Pour mieux orienter les actions de prévention routière, il est nécessaire de connaître les causes des accidents. A cet égard, il y a lieu de préciser que la véritable cause de l'accident est le plus souvent une constellation de causes dont aucune individuellement n'aurait suffi à provoquer l'accident, mais dont l'accumulation a été fatale .

Ces circonstances causales sont le plus souvent désignées par le terme "facteur" . On s'accorde généralement à considérer trois catégories distinctes de facteurs :

+ Les facteurs d'environnement :

Il s'agit de ceux relatifs à la route, à la signalisation, à la densité du trafic et aux conditions climatiques .

+ Les facteurs relatifs aux véhicules impliqués :

Il s'agit des caractéristiques de l'état des véhicules : puissance, tenue de route, freins, éclairage, amortisseurs ...

+ Les facteurs relatifs à la personne impliquée : l'usager de la route :

Le facteur humain est la cause de plus de 90% des accidents alors que les deux autres facteurs ne sont qu'à 10% .

Pour se rendre compte de celà, il suffit de voir ce qui se passe sur nos routes ; des piétons imprudents, des cyclistes et cyclomotoristes ignorants les feux rouges et les règles les plus élémentaires de la circulation, des automobilistes grisés par la vitesse roulent à plus de 130-km/H, certains ignorent les règles de la priorité, des jeunes aiment le goût du risque, des véhicules aux freins inopérants, à l'éclairage et aux pneumatiques défectueux . En un mot, le comportement dangereux des usagers se retrouve en définitive être le facteur et de loin, le plus important .

Aussi, le comité - dont la mission consiste entre autres à informer, sensibiliser et éduquer la population a-t-il réalisé une étude visant en particulier à :

- dresser une typologie du comportement des usagers de la route,

- identifier les motifs conscients ou inconscients conduisant à ces comportements,

- déterminer les mécanismes motivationnels permettant de modifier les comportements des usagers de la route en vue d'une meilleure sécurité routière,

- et d'arrêter par la même occasion, une stratégie de communication pour les actions futures du Comité .

METHODOLOGIE CHOISIE :

Pour atteindre les objectifs visés ci-dessus, il a été procédé par deux approches :

L'APPROCHE QUANTITATIVE

Cette approche consistait en une enquête auprès d'un échantillon composé de piétons (187), de passagers (107) ainsi que des conducteurs de voitures légères (497), de Poids lourds (212) de deux roues (332) et de charrettes (30)

Elle devait permettre une classification des usagers de la route et des facteurs causaux des accidents de la circulation .

L'APPROCHE QUALITATIVE :

Cette approche qui consistait en des entretiens individuels et de groupe, devait permettre d'appréhender les mécanismes de comportement et les motivations profondes des usagers de la route.

Les données ainsi recueillies ont servi de base à l'élaboration d'un diagnostic de l'ensemble sur les plans quantitatif et qualitatif .

CHAPITRE I - RESULTATS OBTENUS A TRAVERS L'ETUDE QUANTITATIVE :

I - LES CONDUCTEURS DE VEHICULES LEGERES.

A - Caractéristiques socio-économiques et démographiques :

<u>AGE /</u>	63% des conducteurs interrogés sont âgés de 19 à 40 ans = <u>Tranche où la productivité est au maximum.</u>
<u>ETAT CIVIL/</u>	73% sont mariés et ont des enfants = d'où l'utilisation du sentiment de paternité dans les actions du Comité .
<u>LIEU DE RESIDENCE/</u>	81% des conducteurs sont des citadins = d'où l'orientation des choix de médias en fonction de leurs lieux de diffusion . 42% sont essentiellement des conducteurs urbains et 58% d'automobilistes sont aussi souvent routiers que conducteurs urbains .
<u>ANCIENNETE DU PERMIS/</u>	95% des conducteurs ont plus de 2 années d'ancienneté. L'inexpérience ne devrait donc pas être avancée comme facteur explicatif .
<u>PROFESSION/</u>	48% des conducteurs interrogés sont des cadres, membres de professions libérales, employés ou fonctionnaires .
<u>ALPHABETISATION/</u>	Cette proportion devient 69% si on y ajoute les commerçants et artisans. Ce qui explique la proportion de taux d'alphabétisation rencontré 79%. <u>Critères importants pour la stratégie de communication .</u>

B - Appréciation visuelle du véhicule :

Cette appréciation a permis de constater que :

<u>PNEUMATIQUES/</u>	9% des véhicules avaient des pneus en mauvais état.
----------------------	---

RETROVISEUR
LATERAL/

28% des véhicules ne disposaient pas d'un rétroviseur latéral .

PARE BRISE/

31% avaient un pare-brise sale .

LUNETTE
ARRIERE/

15% n'avaient pas la lunette arrière dégagée .

UTILISATION
DU CLIGNOTANT

19% des conducteurs n'avaient pas fait fonctionner leur clignotant au moment de reprendre la route à la fin de l'entretien .

C - Perception de l'environnement :

PRESENCE DE
PASSAGERS/

44% des conducteurs roulent le plus souvent avec des passagers à bord, mais il n'y en a curieusement que 10% qui déclarent que leur style de conduite est influencé par la présence de passagers et 1% seulement des conducteurs seraient réceptifs aux remarques de leurs passagers .

CEINTURE DE
SECURITE/

91% pensent qu'elle est utile ;
45% seulement l'utilisent .
donc moins de résistance à faire adopter l'usage de la ceinture .

SENTIMENT
DE MENACE
PERMANENTE/

Oui dans 55% des cas .
La raison principale invoquée est de loin "l'indiscipline des autres" .

PRESERVATION DU
BON DROIT/

64% des conducteurs cèdent leurs droits pour éviter les accidents .

LE STYLE DE CON-
DUITE EST INF-
LUENCE PAR/

L'encadrement de la route 48%
La signalisation du danger 34%
Les conditions atmosphériques 25%
L'état du véhicule (suspension, freins, pneus et éclairage ...) n'est indiqué que dans 11% .

CONDUCTEURS
RECEPTIFS AUX
REMARQUES/

= 1%

LE REPROCHE QUE LES AUTOMOBILISTES FONT :

AUX PIETONS/ . L'occupation abusive de la voie pour les piétons

AUX VELOMO-
TORISTES/ .La conduite acrobatique des vélomoteurs .

AUX AUTRES
AUTOMOBILI-
LISTES/

- . Le non respect de la signalisation .
- . L'excès de vitesse .
- . Les dépassements défectueux .
- . Le non respect des distances .

AUX POIDS
LOURDS/ gêne du véhicule suiveur .

ETAT DES
VOIES ET
ROUTES/ Mauvais : cité dans 15 % des cas .

FREQUENCE DU
CONTROLE/

N'ont subi aucun contrôle par la G.R.	30%
N'ont subi aucun contrôle par la S.N.	26%
Contrôlés plus de 2 fois par la G.R.	55%
Contrôlés plus de 2 fois par la S.N.	59%

Donc il y a un problème de concentration du contrôle .

Pour les contrôles hors campagnes :

. Le contrôle des papiers est en tête avec une fréquence de	69%
. Les contrôles de l'éclairage	15%
. Les pneumatiques	13%
. Les accessoires	18%
. La vitesse	1%

SEVERITE DU
CONTROLE/ 55% trouvent que les contrôles ne sont pas sévères .

LA LECTURE/

- LE MATIN
- L'OPINION
- LA PRESSE ARABE (ITIHAD, AL ALAM)
- MAROC SOIR
- AUTRES.

II - LES CONDUCTEURS DE VEHICULES DE POIDS LOURDS :

A - Caractéristiques socio-économiques et démographiques:

Les conducteurs de Poids lourds sont sensiblement plus âgés que ceux des voitures légères .

AGE/ 31% ont entre 40 et 50 ans
12% ont de plus de 50 ans

ETAT CIVIL/ 83% sont mariés et ont des enfants .

LIEU DE RESIDENCE/ Ruralisation du parc : 65% sont citadins (au lieu de 81% pour les automobilistes) .

KM PARCOURUS/ 64% des conducteurs interrogés parcourent plus de 3.000 km/mois .

ANCIENNETE DU PERMIS/ 97% des conducteurs sont titulaires d'un permis de plus de 2 années .

PROFESSIONS/ 78% interrogés sont des conducteurs salariés .
14% commerçants ou artisans .
4% agriculteurs ou éleveurs .

ALPHABETISATION/ 32% essentiellement arabophones .

B - Appréciation visuelle du véhicule:

PNEUMATIQUES/ pneumatique en mauvais état = 13% (supérieur à celui des automobilistes) .

RETROVISEUR LATERAL/ Le rétroviseur latéral est présent dans 94% des cas .

PARE BRISE/ Le pare-brise bien dégagé dans 85% des cas .
16% des enquêtés n'ont pas fait usage de leur clignotant avant de reprendre la route .

C - Perception de l'environnement

PRESENCE DE PASSAGERS/ dans 67% des cas, il y a au moins 1 passager .

CEINTURE DE SECURITE/ 72% des conducteurs sont réceptifs à l'idée d'utiliser la ceinture .

SENTIMENT DU RISQUE/ 68% induit par le comportement anarchique des "autres" .

PRESERVATION DU BON DROIT/ 92% des cas cèdent leur droit pour éviter les accidents .

LES REPROCHES

AUX AUTRES

USAGERS/

. L'occupation abusive de la voie par les piétons .
. L'occupation abusive de la voie et la conduite acrobatique chez les motocyclistes .
. Les dépassements défectueux, gêne du véhicule suiveur .
. L'excès de vitesse et le non respect des distances chez les camionneurs .
Les dépassements défectueux, l'excès de vitesse et le non respect défectueux, l'excès de vitesse et le non respect de la signalisation par les automobilistes .

ETAT DES VOIES

ET ROUTES/ 15% des conducteurs interrogés trouvent qu'elles sont en mauvais état .

CONTROLES/

par la Gendarmerie Royale et la Sûreté Nationale :

aucune fois 18%
3 fois 72% à 80%

L'OBJET DU

CONTROLE/

Papiers 84%
Les feux 35% et les
pneumatiques 45% .

SEVERITE DU

CONTROLE/

Plus de la moitié considère qu'il n'est pas assez sévère .

LECTURE/

21% des conducteurs de poids lourds lisent les quotidiens et la presse arabe vient en tête .

III - USAGES DES VELOMOTEURS :

A - Caractéristiques socio-économiques et démographiques:

AGE/ 55% ont moins de 30 ans .

ETAT

CIVILE/

53% sont célibataires, 40% sont mariés et ont des enfants .

PROFESSION/

33% sont des employés et fonctionnaires .
21% sont des ouvriers et personnel exécutant .
18% sont des étudiants .
16% sont des commerçants et artisans .

ALPHABETI-
SATION/

79% d'alphabétisés .

B - Perception de l'environnement :

CODE DE
LA ROUTE/

96% se déclarent concernés par le code de la route.
66% ne le connaissent que très peu ou pas du tout
70% ont un sentiment d'insécurité sur les routes du fait de la méfiance à l'égard des autres usagers et du manque de protection contre le choc
84% cèdent leur droit pour éviter les accidents .

PRESENCE DE
PASSAGERS/

21% pensent que la moto n'est faite que pour 1 seule personne .

PORT DU
CASQUE/

76% considèrent que le casque est utile mais
10% le portent effectivement .
55% modifient leur style de conduite en fonction de leur passager .

PRESERVATION DU
BON DROIT/

84% cèdent leur droit pour éviter les accidents .

LES REPROCHES
AUX AUTRES
USAGERS/

LES CONDUCTEURS DE VELOMOTEURS REPROCHENT :

L'occupation abusive de la voie par les piétons.
Le mépris à leur égard des automobilistes .
La conduite acrobatique et l'excès de vitesse des conducteurs de la même catégorie qu'eux .

LE MAUVAIS
ETAT DE
LA ROUTE/

86% présence de trous
29% accotements et bords de la chaussée
21% éclairage déficient .

LE CONTROLE/

27% n'ont subi aucun contrôle .
40% contrôlés plus de deux fois .
62% trouvent que le contrôle est indulgent (contre 55% pour les V.L. et les P.L).'

AUTRES INFOR-
MATIONS/

76% négligent la priorité à droite .
75% ne pensent pas qu'il faille serrer progressivement à gauche avant de tourner .
78% remontent la file en arrêt aux feux rouges .
50% cherchent à éviter un obstacle sans se soucier du véhicule suiveur .

IV - LE PIETON :

A - Piétons urbains.

85% estiment que le trafic présente un danger pour eux et ce qu'ils reprochent aux conducteurs :

- . L'excès de vitesse .
- . Le non respect des feux .
- . et l'arrêt sur les passages cloutés.

Le premier reproche s'explique par le fait que bien souvent le piéton se place dans une situation telle que l'usager motorisé est obligé de freiner brutalement, ce qui le fait "percevoir" comme un "chauffard."

B - Piétons ruraux.

Le sondage auprès de 70 piétons ruraux auxquels il a été demandé d'évoquer les facteurs causaux d'accident auxquels ils croient, donne les résultats suivants :

. excès de vitesse	34%
. ivresse	26%
. inconscience des conducteurs	24%
. non respect du code	19%
. manque de contrôle	16%
. transport clandestin	10%
. sommeil et fatigue	9%
. piéton ne font pas attention	7%
. non respect des signaux	7%

Il y a donc à peine 7% des membres de l'échantillon qui incriminent le piéton lui-même, autrement les reproches sont adressés aux conducteurs et aux autorités de contrôle et de répression à cet égard, il faut rappeler les particularités du piéton rural par rapport au citadin :

- L'habitude des grands espaces entraîne une tendance à circuler "librement" .

- L'absence de repères longeant la voie (construction) rend difficile l'appréciation de la vitesse .

-il y a pas de passages protégés pour le rural .

- il n'y a pas de feux tricolores pour harmoniser l'utilisation de la voie .

il n'y a pas de "trottoirs, dans le sens d'espaces réservés aux piétons" .

V - LES PASSAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN

85% de 18 à 40 ans .

sur les 107 interrogés, il y avait 64 hommes

57% l'utilisent pour le travail et 43% pour les loisirs .

47% des passagers désapprouvent le non respect du code de la route de la part de leur conducteur .

42% n'apprécient pas l'excès de vitesse .

45% des personnes rappellent les conducteurs à l'ordre .

VI - LES CONDUCTEURS DE VEHICULES HIPPOMOBILES :

86% ont un défaut d'éclairage .

90% des conducteurs reconnaissent utiliser la route pour les mauvais accotements (60% la comodité de la chaussée (33%) .

VII - ETAT DES ROUTES ET VOIRIES : CIRCUIT URBAIN ET TRONCON ROUTIER

A - Circuit urbain.

L'exécution d'un circuit urbain était destiné à identifier les facteurs générateurs d'accident ou représentant un risque pour l'usager . Le parcours a été tracé sous forme de cercles concentriques de façon à permettre la traversée de divers quartiers (résidentiels, populaires et industriels) .

Les constatations sont les suivantes :

- Les recommandations aux piétons sont d'utiliser les passages cloutés ou zébrés, or, ces passages ne se trouvent par partout .

- l'occupation abusive du domaine public (terrasses de cafés, vélo-parkings, improvisés, travaux ... etc .)

Des rangées d'arbres font parfois obstacle à la visibilité (opération d'élagage nécessaire) .

- Travaux, non ou mal, signalés .

- L'écrasante majorité des croisements simples ou multiples ne comportent pas de repère central .

- Il y a beaucoup de voies qui se croisent en biais .

- Rues à sens unique qui se prolonge par des voies à double sens .

B - Tronçon routier.

Les observations ci-dessous ont été faites sur la route CASABLANCA-MARRAKECH PAR SETTAT :

SORTIE BERRECHID :	virage non signalé .
SORTIE SIDI LAYDI	double virage non signalé
BORNE 121	virage à droite non signalé
BORNE 131	point d'eau/abreuvoir-animaux non signalé
BORNE 133	virage à gauche non signalé
BORNE 152/153	virage non signalé
BORNE 158/159	virage non signalé .

CHAPITRE II. - ANALYSE DU COMPORTEMENT DES DIFFERENTS USAGERS A TRAVERS L'ETUDE QUALITATIVE :

I - LES DONNEES EXTERNES ET LEUR IMPACT SUR LE COMPORTEMENT DES USAGERS.

Il faut rappeler que l'approche qualitative a été effectuée sous forme d'entretiens individuels et de groupe . Les enregistrements de ces entretiens ont été analysés par des psychologues qui ont appréhendé les mécanismes de comportement et les motivations profondes des usagers et défini indirectement, l'impact des actions de prévention routière prises dans leur globalité et telles qu'elles ont été entreprises par le Comité .

A - Réflexions sur l'état des routes et des voiries.:

1°) Les automobilistes :

Les automobilistes, surtout ceux des catégories socio-professionnelles "cadres" sont les plus virulents . Ils estiment qu'ils paient suffisamment d'impôts et de taxes pour que l'Etat mette à leur disposition une infrastructure répondant aux exigences de la sécurité routière (mauvais état de la chaussée, signalisation inadéquate, absence de parkings).

2°) Les vélomotoristes :

Les vélomotoristes s'expriment beaucoup moins sur l'infrastructure routière que ne le font les automobilistes . Ceci peut paraître contradictoire avec les réponses obtenues dans l'étude quantitative, mais s'explique d'une part, par les différences d'origine socio-professionnelles des uns et des autres et d'autre part, par l'utilisation du véhicule pour chaque groupe .

Dans cette catégorie en effet, les individus n'ont pas l'opportunité et l'habitude de faire des analyses globales

concernant un problème donné, analyses qui consisteraient à positionner le problème dans le cadre d'un système de représentation ou d'analyse à composantes multiples .

Cependant un problème particulier est soulevé par cette catégorie d'utilisateurs : c'est les voies réservées aux deux roues (pistes cyclables) ; voies considérées par tous comme dangereuses, étroites, empruntées par des camions et des voitures. Aux croisements avec les routes, les automobilistes ne cèdent pas la priorité aux cyclomotoristes .

3°) Les piétons :

Les remarques des piétons concernant essentiellement les voies urbaines et portent surtout sur :

- L'aménagement des trottoirs : lorsqu'ils existent, ils sont étroits, encombrés, obligeant le piéton à utiliser la chaussée .
- il n'y a pas de feux pour les piétons .
- le nombre de passerelles sur l'autoroute est jugé insuffisant .
- l'insuffisance de passages réservés aux piétons au centre ville et leur absence dans les quartiers populaires et périphériques .

4°) Les conducteurs de véhicules utilitaires et d'autobus :

Les conducteurs d'autobus urbains émettent un certain nombre de considérations qui ont trait à :

- l'absence d'espace de stationnement qui incite les automobilistes à se garer en 2ème position et réduit ainsi la largeur de la chaussée .
- l'absence de voies pour les charrettes .
- l'insuffisance de voies pour les motocyclistes .
- les nombreux trous dans les chaussées de Casa .
- les espaces arrêt en retrait qui sont causes d'accrochages multiples .

B - Le transport en commun (autobus)

Que ce soit sur un plan qualitatif ou sur un plan quantitatif, le transport en commun pose un problème aussi bien aux utilisateurs qu'aux conducteurs des autobus urbains .

- le parc de bus est limité
- les bus sont en mauvais état mécanique .

II - LES FACTEURS PSYCHOLOGIQUES : la rue, carrefour d'expressions multiples

A - Perception de l'espace - rue :

L'utilisation, la perception et le vécu de la rue sont les éléments qui dynamisent le comportement des usagers . Ils peuvent revêtir des aspects multiples qui sont fonction :

- de la catégorie socio-économique des utilisateurs (niveau de revenu, origine géographique, lieu d'habitation, moyen de locomotion) .

- de leur capacité à intégrer un code social (rapport à la loi et au code, mais aussi rapport à l'autre) .

De la conjugaison de ces deux facteurs résulte la façon d'être des individus dans la rue . Cet espace social est donc un lieu où s'expriment des attitudes et comportements qui ont leurs racines ailleurs, dans d'autres sphères, et qui s'alimentent de conflits et d'attentes .

1°) La rue : lieu de repères d'identité sociale :

a) Priorité et rapport de force :

Pour de multiples usagers, la rue est vécue comme un champ de bataille, où chaque groupe de protagonistes, en fonction de ses moyens de défense lutte pour s'approprier l'espace et la priorité . Dans ce combat les stratégies sont diverses, elles vont de la négation de l'autre, au défi, et à la violence manifeste :

+ LES PIETONS : pensent :

Que les automobilistes ne les respectent pas, les méprisent, ils brûlent les feux rouges;

Pour cette catégorie, le fautif toujours "les autres...".

+ LES CHAUFFEURS DE BUS ET DES CAMIONS :

- Ils se plaignent des autres usagers qui selon eux ne respectent pas le code . Les cyclomotoristes ont un comportement irritant vis à vis des conducteurs de bus qui sont obligés, d'après leur déclaration, de leur céder la priorité . Ils insistent sur l'élimination des charrettes .

+ POUR LES VELOMOTEURS :

Les conducteurs de bus ne leur cèdent jamais la priorité et vont à grande vitesse .

Les automobilistes négligent et sous-estiment les cyclomotoristes .

+ POUR LES AUTOMOBILISTES /

Comme les autres catégories d'usagers de la route, les automobilistes expriment un sentiment de lutte pour l'appropriation de l'espace vis à vis des piétons, des camionneurs, des conducteurs de bus .

+ POUR LES CHAUFFEURS DE TAXIS /

L'analyse des entretiens permet de comprendre que les chauffeurs de taxis ont besoin d'une plus grande considération de la part des autres utilisateurs de la route : être reconnus comme des travailleurs au service des autres .

+ POUR LES CONDUCTEURS DE VELOMOTEURS :

Les motocyclistes utilisent aussi la rue comme lieu où l'ont peut montrer aux autres que l'on existe . Mais les jeunes (lycéens, étudiants) ne l'expriment pas de la même manière que ceux qui sont entrés dans la vie active .

. Pour les jeunes il s'agit avant tout de s'imposer aux autres, de se faire voir .

. Les travailleurs eux, semblent moins chercher à se montrer aux autres par des artifices divers ou une conduite acrobatique, mais sont fortement demandeurs de reconnaissance par les autres c'est ce qu'ils traduisent souvent par des passages à l'acte (infractions) .

. Les automobilistes aussi se servent de la route et de leur véhicule pour manifester leur place dans la société . Mais dans l'ensemble, ils dénoncent ce type de comportement chez eux-mêmes avec une certaine lucidité . Leur âge et leur appartenance socio-professionnelle aidant, ils sembleraient qu'ils soient plus rapidement aptes à désinvestir la rue comme "lieu de reconnaissance sociale" que les autres utilisateurs .

+ POUR LES PIETONS :

Il apparait que la majorité d'entre-eux appartenant aux couches sociales les plus défavorisées, investit l'espace rue comme le lieu privilégié où l'on peut imposer sa présence aux autres. A cette volonté plus ou moins consciente, s'ajoute pour beaucoup, une méconnaissance réelle des normes de la circulation routière et une appréciation assez irréaliste des dangers encourus .

Pour une catégorie particulière de piétons Casablancais, dépossédés de leur espace par l'instauration de l'autoroute, tout dans leur comportement vise à se réapproprier l'espace et à refuser de se plier aux exigences du trafic routier ; en fait, ils semblent représenter une vision amplifiée du comportement général des piétons .

+ POUR LES CONDUCTEURS DE BUS ET DE CAMIONS :

Le style de conduite de ces usagers s'explique en partie par le sentiment qu'ils ont de ne pas être reconnus et valorisés pour le travail qu'ils réalisent chaque jour pour tous les autres.

2°) La rue : usages multiples à risques multiples :

La rue n'est pas vécue et investie uniquement dans sa fonction utilitaire et en tant qu'espace entre lieu déterminé et une destination précise. La rue c'est aussi et surtout un lieu de rencontre, d'échange, d'évasion et de jeu . Et si parfois ces fonctions se réalisent sans trop de dégâts, il arrive aussi qu'elles soient source de problème, d'incidents fâcheux et parfois même d'accidents graves .

Aussi donc, piétons, enfants, automobilistes peuvent se trouver en situation d'occuper la rue au gré de leur envie immédiate ...

Les motocyclistes, se mouvant plus rapidement que les piétons et occupant moins de volume que les autres conducteurs, sont surtout perçus comme occupant la chaussée de façon abusive de par leur nombre et la soudaineté de leurs apparitions. Or eux aussi, investissent la rue en fonction de leur propre plaisir et sans forcément tenir compte des autres utilisateurs .

Ceci est surtout valable pour les jeunes motocyclistes qui trouvent beaucoup de satisfaction à pousser leur véhicule au maximum et à prendre des risques en conduisant .

Nous voyons donc que cet espace social prête à des utilisations multiples. Les unes relevant d'un mode de développement et des nécessités de s'adapter aux contraintes imposées par la discipline à observer quant à l'utilisation de cet espace réservé en principe à la circulation , les autres relevant d'un mode de fonctionnement qui renvoie à des pratiques et coutumes encore vivaces et qui font de la rue un lieu de rencontre que chacun s'approprie et utilise à sa guise sur le mode du plaisir, sans conscience du trouble que ce genre de comportement peut engendrer .

Pour cette dichotomie contrainte/ plaisir, on peut remarquer que le processus d'intégration des règles sociales de comportement ne s'est pas encore réalisé en profondeur pour une grande majorité des usagers et ceci quelles que soient leurs conditions socio-économiques .

B - La circulation des messages: de l'expression des conflits à l'expression des attentes.

Nous savons que toute transgression d'une loi est un passage à l'acte qui porte en lui un sens et qui véhicule un message .

La première question qui vient donc à l'esprit s'agissant des usagers de la route est de savoir dans quelle mesure un comportement se traduisant dans le non-respect du code de la route est régi par des forces pulsionnelles incontrôlées et/ ou par une part de conscience lucide de l'acte .

Partant de là, il est nécessaire d'appréhender jusqu'où le "besoin" de transgression (et par là même le message dont il est porteur) est plus fort que la conscience du risque encouru mettant en danger la vie de "l'acteur" mais aussi celle des autres .

1°) Conflits sociaux et code de la route :

Pour un grand nombre d'usagers, les problèmes sociaux et matériels dans lesquels ils se débattent ne sont pas sans influence sur leur comportement dans la rue . Les difficultés à faire face à la réalité et à gérer l'épreuve du quotidien se traduisent par un éventail d'attitudes . Celles-ci vont de l'inattention totale ou partielle vis à vis de la circulation et du code de la route, à une action de violence (sur autrui) et de vandalisme sur des biens publics en passant par l'irrespect volontaire et conscient du code exprimant par là le défi à l'autorité .

Ainsi peut-on observer le comportement d'usagers dont la présence dans la rue est une simple présence physique l'esprit étant ailleurs ...

Comparativement aux piétons et aux vélomoteurs, les automobilistes qui ont généralement moins de problèmes de vie quotidienne et dont le véhicule nécessite une plus grande attention, ne se disent pas détournés par des soucis extérieurs à leur objectif de conduite ainsi que le font les motocyclistes. Il arrive alors que la gestion des difficultés matérielles pour atteindre un objectif de développement nécessite la mise en place de stratégies variées .

Il arrive que ces actes de violence soient portés sur des personnes physiquement, comme dans une espèce de règlement de compte .

Pour les motocyclistes les difficultés matérielles se traduisent surtout par un mauvais entretien de leur véhicule . Ces défaillances du véhicule sont considérées par eux comme normales et comme justifiant largement certaines infractions au code de la route. Sur ce point particulier de l'état du véhicule, il faut noter que les motocyclistes signalent beaucoup de défaillance de la part des constructeurs et fabricants de pièces détachées, n'ayant pas les moyens financiers nécessaires à l'achat de "la grosse cylindrée étrangère" dont ils rêvent .

Pour les automobilistes cadres, le "struggle for life" s'exprime évidemment dans un tout autre registre mais n'en est pas moins pour autant une cause de non respect du code .

2°) Conflits de générations et défi de l'autorité :

"Les grands disent que les petits ne les respectent pas, les petits disent que les grands ne les respectent pas" .

La famille est la première institution sociale dans laquelle évolue tout enfant, sa fonction première est de préparer celui-ci à devenir un adulte apte à évoluer harmonieusement dans un milieu social plus vaste .

Les parents y ont un rôle essentiel de guides et d'éducateurs et sont pour les enfants la première "image d'autorité", image dont ils restent imprégnés toute leur vie et au travers de laquelle sera perçue - le plus souvent inconsciemment - toute nouvelle figure d'autorité .

Pour que "l'image d'autorité" soit admise et intégrée de façon positive, il est nécessaire que la fonction parentale s'exerce dans un climat sain qui suppose un certain niveau de maturité et de conscience, et une certaine disponibilité des adultes .

Si cela n'est pas le cas, pour des raisons dues au contexte socio-économique et/ ou d'ordre psycho-sociologique (renvoyant à des mécanismes profonds et pour la plupart inconscients), l'individu aura tendance à "transférer" dans toute sa sphère sociale, la manifestation projective des conflits qu'il aura vécu dans son milieu familial .

C'est ainsi que d'une façon plus ou moins claire, plus ou moins déguisée vont émerger des comportements et des attitudes qui n'ont de sens que si on arrive à les resituer par rapport à une rétrospective historique du développement des individus .

Dans cette remise en cause de l'autorité et cette démarche qui consiste à "prouver" qu'on est le plus fort en tant qu'individu et en tant que groupe social, les premières personnes visées sont les agents d'autorité auxquels on ne pardonne pas de n'être pas parfaits ; le policier-image du mauvais père-est perçu à la limite comme celui qui pousse à enfreindre la règle .

Les motocycles jeunes sont eux, unanimes à estimer que les représentants de l'autorité "provoquent" en quelque sorte à commettre des infractions. De plus, combien même les agents d'autorité seraient irréprochables, les jeunes motocyclistes éprouvent un besoin réel de "bafouer" l'autorité... Mais les transgressions ne sont effectuées que lorsqu'on en est sûr d'échapper à la sanction. La sanction est très mal vécue, non pas parce qu'elle coûte de l'argent, mais parce qu'elle est considérée comme une atteinte à la personne .

Les motocyclistes travailleurs, quant à eux ne décrivent pas leurs relations à l'autorité en terme de "défi"... leur souci est avant tout d'éviter tout contact avec les agents de la circulation .

Ils ont en effet, d'impression d'être à priori considérés comme fautifs en cas d'accidents, et d'autre part, n'étant pas toujours en règle (absence d'assurance) et ne connaissant pas parfaitement le code, ils craignent fortement la sanction (amende à payer et / ou retrait du vélomoteur). C'est pour eux une attitude normale d'essayer de "s'enfuir" à la vue d'un policier pouvant les interpeler .

3°) La Rue : Lieu d'expression des attentes individuelles et sociales :

Les attentes sont exprimées en terme de demande d'alphabétisation, d'emploi, d'action sociale, d'habitat, faute de quoi les comportements sociaux et d'irrespect du code continueront ...

C - Entre le développement économique et social et l'évolution des mentalités :

- LE DECALAGE DES CODES :

1°) La perception du temps :

Dans une grande partie des causes d'infraction ou d'accident qui sont évoquées par les utilisateurs, le facteur temps semble jouer un rôle considérable .

On constate donc d'après les entretiens que le temps n'est pas intégré et géré convenablement, il n'est pas maîtrisé, il n'est pas vécu comme une contrainte qui nécessite une certaine discipline et organisation. Le passage d'un stade de développement à un autre s'est fait sans que pour autant soient intégrées par les individus toutes les nécessités et les contraintes que ce développement impose .

2°) L'anachronisme du développement et ses répercussions sur la circulation routière :

Les nécessités de développement économiques n'ont pas toujours tenu compte du contexte social dans lequel elles s'inscrivent : "autoroute qui coupe un bidonville". L'exode rural un autre problème évoqué dans les entretiens .

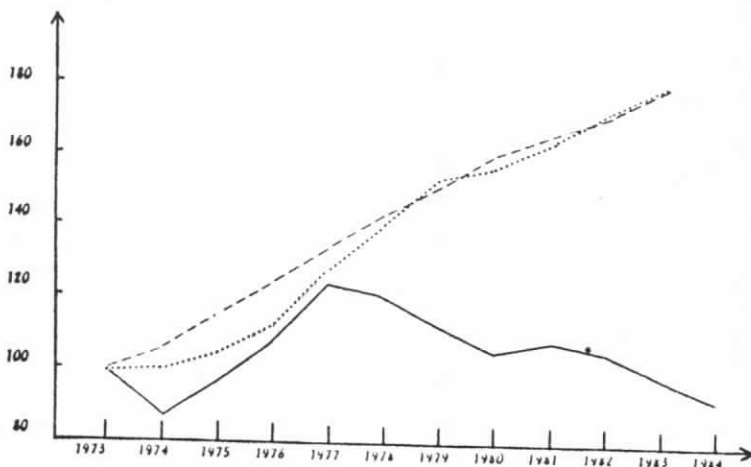
C'est à une véritable perte de l'identité à laquelle sont confrontés ceux qui ont été dépossédés de leur histoire ou de leur espace ...

Les entretiens montrent aussi que l'espace rue n'est pas perçu comme un espace réservé à la circulation impliquant des dangers de la circulation et la nécessité de s'éduquer à l'utilisation prudente de cet espace . Il continue à être perçu et vécu comme espace qui prolonge la maison, ou mieux encore, espace maison .

EVOLUTION DU NOMBRE DES ACCIDENTS,
DES VICTIMES ET DU PARC AUTO

ACCIDENTS ET VICTIMES					PARC AUTO	INDICES	
AN-NEES	NBRE ACCID.	BLESSES	LES TUES	IN- DICE	VOLU- MES	INDI- CES	DE LA CIRCU- LATION
1973	22.617	29.395	2.121	100	402.970	100	100
74	22.323	28.606	1.865	88	430.020	107	102
75	23.659	30.850	2.088	98	463.289	115	104
76	26.711	36.465	2.319	109	509.756	126	115
77	29.265	40.155	2.659	125	544.279	135	129
78	27.319	37.874	2.593	122	580.200	144	144
79	24.539	33.820	2.381	112	613.539	152	151
80	23.875	32.897	2.256	106	642.948	160	152
81	24.238	32.224	2.320	109	668.368	166	160
82	24.975	33.654	2.232	105	698.887	173	174
83	25.038	33.710	2.110	99	726.228	180	181
84	24.100	32.160	2.067	97			

----- EVOLUTION DE L'INDICE DES TUES
 _____ EVOLUTION DE L'INDICE DU PARC AUTO
 EVOLUTION DE L'INDICE DE LA CIRCULATION



Sources/ Les statistiques d'accidents et de circulation :
 Ministère de l'Équipement par auto : Ministère des
 Transports .