



**HAL**  
open science

# La séquentialité de l'évaluation de l'information dans les situations de risques routiers

Jean-Marc Meunier, Margarida Blanc

## ► To cite this version:

Jean-Marc Meunier, Margarida Blanc. La séquentialité de l'évaluation de l'information dans les situations de risques routiers. Congrès de la société française de psychologie: Risque et ressources à tous les âges de la vie, 8-9 décembre 2021, Dec 2021, Tours, France. hal-03800861

**HAL Id: hal-03800861**

**<https://cyu.hal.science/hal-03800861>**

Submitted on 6 Oct 2022

**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.

# La séquentialité de l'évaluation de l'information dans les situations de risques routiers

**Jean-Marc Meunier, Margarida Blanc**

**Laboratoire Paragraphe, Université Paris 8**

Meunier, J-M. Blanc, M. (2021) La séquentialité de l'évaluation de l'information dans les situations de risques routiers. Risques et ressources à tous les âges de la vie, 8, 9 et 10 décembre 2021. Université de Tours.

Mots-clés : Séquentialité ; théorie de l'appraisal ; évaluation de l'information ; risques routiers

Les situations où nous devons évaluer les risques dans la vie quotidienne sont multiples. Cette évaluation repose sur des mécanismes de vigilance épistémique dont la fonction première est la mise en alerte de l'individu. Ce monitoring de l'information concerne plus particulièrement les dimensions de pertinence et de plausibilité d'un événement ainsi que la capacité du sujet à maîtriser la situation. Selon certains auteurs, l'évaluation de ces dimensions ne suivrait pas un ordre impératif (Smith & Lazarus, 1993), voire se ferait en parallèle (Sperber & al., 2010). De son côté, la théorie de l'appraisal de Scherer prédit une séquentialité stricte de l'évaluation de ces dimensions. Plusieurs arguments phylogénétiques et ontogénétiques étayent cette dernière hypothèse. Sur le plan expérimental, les arguments proviennent surtout d'études en neurosciences avec des mesures électrophysiologiques (Grandjean & Scherer, 2014).

Dans la présente étude, nous nous sommes intéressés à l'évaluation de l'information dans des situations de conduites automobiles afin de confirmer l'hypothèse de la séquentialité à l'aide de mesures comportementales. Cette hypothèse suppose que le type de situation et l'expérience à la conduite n'influencent pas l'ordre dans lequel les dimensions sont évaluées.

Notre échantillon est constitué de 214 sujets répartis dans trois groupes : collégiens (N= 85), lycéens (N= 69) et adultes (N= 60). Dans cette expérience, les sujets devaient répondre en moins de 2s à des questions portant sur (i) la nécessité de faire attention (pertinence), (ii) le caractère maîtrisable et (iii) la plausibilité d'un accident. Les situations étaient présentées sous forme de photos (600\*300 pixels) représentant quatre types de risques routiers : nécessitant une attention particulière (pertinente) ou non (neutre) et présentant un accident plausible ou inévitable (non maîtrisable). Les photos ont été réparties dans trois blocs homogènes, un par question. Les blocs et les photos dans les blocs ont été présentés dans un ordre aléatoire. La passation s'est déroulée en ligne avec Psytoolkit (<https://www.psytoolkit.org/>). Seules les réponses correctes inférieures au temps limite ont été retenues pour l'analyse.

Les résultats confirment la séquentialité de l'évaluation de l'information ( $F(2, 426) = 10.70, p < .001, \eta^2_p = 0,048$ ). Les temps de réponses sur les différentes dimensions s'ordonnent ainsi : pertinence ( $M=850$  ;  $SD=278$ ) < plausibilité ( $M=862$  ;  $SD=276$ ), < maîtrise ( $M=910$   $SD=315$ ). Contrairement à nos prédictions, nous observons un effet du type de situations ( $F(3,639) = 0.286, p < .001, \eta^2_p = 0.286$ ). Les situations neutres ( $M=791$   $SD=285$ ) sont évaluées un peu plus lentement que les situations pertinentes ( $M=767$   $SD=235$ ), mais plus rapidement que les situations où l'accident est plausible ( $M=882$   $SD=261$ ) ou non maîtrisable ( $M=993$   $SD=349$ ). L'effet du type de situations n'est cependant pas le même en fonction du type de questions ( $F(6,1278) = 8.91, p < .001, \eta^2_p = 0.040$ ). L'analyse des taux de réponses correctes met en évidence, un effet de l'expérience à la conduite ( $F(1, 3) = 7.92, p < .001, \eta^2_p = 0.102$ ) avec une meilleure réussite des adultes ( $M=4.19$   $SD=1.46$ ) que des collégiens ( $M=3.78$   $SD=1.47$ ) et les lycéens ( $M=3.45$   $SD=1.65$ ), mais paradoxalement, les adultes ( $M=918$   $SD=157$ ) mettent plus de temps à évaluer les situations que les collégiens ( $M=870$   $SD=185$ ) et les lycéens ( $M=841$   $SD=185$ ) ( $F(2,211) = 3.20, p=0.043, \eta^2_p = 0.029$ ). Ces résultats confirment les recherches antérieures sur l'influence de l'expérience et de l'âge sur la discrimination des situations routières (Harre, & al, 2000). Ils interrogent cependant sur le caractère automatique de ces évaluations et un possible effet d'habituation avec l'expérience à la conduite.

Concernant l'éducation aux risques routiers, nos résultats pourraient contribuer l'amélioration des supports de sensibilisation et leur l'évaluation. De tels résultats posent également la question des relations entre les processus émotionnels et attentionnels. Une des pistes pour les étudier plus précisément consisterait à étendre la procédure à d'autres types de situation (risques domestiques ; évaluation de l'information sur le web etc.).

## Références

- Grandjean, D., & Scherer, K. R. (2014). Chapitre 2. Théorie de l'évaluation cognitive et dynamique des processus émotionnels. In *Traité de psychologie des émotions* (p. 51-87). Dunod.  
<https://www.cairn.info/traite-de-psychologie-des-emotions--9782100705344-page-51.htm>
- Smith, C., & Lazarus, R. (1993). Appraisal Components, Core Relational Themes, and the Emotions. *Cognition & Emotion*, 7, 233-269. <https://doi.org/10.1080/02699939308409189>
- Sperber, D., Clément, F., Heintz, C., Mercier, H., Origg, G., & Wilson, D. (2010). Epistemic Vigilance. *Mind and Language*, 2010(25), 359-393.  
[https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1331363/1/Wilson\\_Epistemic%20Vigilance%20revised%20final.pdf](https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1331363/1/Wilson_Epistemic%20Vigilance%20revised%20final.pdf)
- Harre, Niki & Brandt, Theodore & Dawe, Martin. (2000). The Development of Risky Driving in Adolescence. *Journal of Safety Research*. 31. 185-194. 10.1016/S0022-4375(00)00035-9.