



Flanquart Hervé

Euphémiser ou nier les risques auxquels on est soumis : raisons et moyens.
Exemples des risques industriel, nucléaire et routier

Pour citer l'article

Flanquart Hervé, « Euphémiser ou nier les risques auxquels on est soumis : raisons et moyens. Exemples des risques industriel, nucléaire et routier », dans *revue $\mathcal{I}$ Interrogations ?*, N°28. Autour du déni, juin 2019 [en ligne], <https://revue-interrogations.org/Euphemiser-ou-nier-les-risques> (Consulté le 3 juillet 2024).

ISSN 1778-3747

Tous les textes et documents disponibles sur ce site sont, sauf mention contraire, protégés par la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France](#).



Résumé

Face au risque subi, les individus ont tendance à évaluer la situation de manière biaisée, que ce soit dans sa dimension de probabilité de survenue ou de dommages potentiels. Non seulement ils possèdent des heuristiques entachées de biais, mais ils possèdent aussi, parfois, de bonnes raisons de sous-estimer le risque, voire de le nier. Certaines personnes ou groupes sociaux ont en effet tout intérêt à sous-estimer le ou les risques dont la contrepartie – revenu, liberté d'action, aménités, etc. – est considérée comme un avantage important ; sinon ils seraient incohérents avec eux-mêmes, ils se trouveraient en situation de dissonance cognitive. La nécessité de maintenir cette dernière à un niveau acceptable conjuguée à la volonté de ne pas changer de comportement les poussent donc, de manière plus ou moins inconsciente, à déformer leur perception et à développer des croyances qui vont dans le sens du confortement de leur euphémisation ou négation du risque.

Mots clefs : Risque, sous-estimation, déni, nucléaire, comportement routier

Abstract

Euphemizing or denying the risks to which one is subjected : reasons and means. Examples of industrial, nuclear and road risks

Confronted with a risk, individuals tend to estimate it in an incorrect way, whether in its probability dimension or its potential damage dimension. Not only because they use biased heuristics but because they sometimes have good reasons for underestimating a risk, even for denying it. Indeed some people or social groups will rather underestimate risks with good and important compensation (income, freedom, amenities, etc.). Otherwise, they would be inconsistent with themselves, they would be in a state of cognitive dissonance. The necessity of maintaining the cognitive dissonance at an acceptable level conjugated to the will not to change their behaviour urge them to use perception biases and to develop beliefs which help them to consolidate their underestimating or negation of risk.

Keywords : Risk, underestimation, denial, nuclear power, driving behaviour

Introduction

Dans sa définition la plus standard (Lupton, 1999a ; Peretti-Watel, 2003), le risque possède deux dimensions qui en déterminent l'intensité : la probabilité de survenue de l'événement négatif par lequel il se concrétise et la nature et l'ampleur des dommages que ce dernier peut causer. Cet événement peut être très faiblement probable et très fortement dommageable, comme dans le cas de l'accident nucléaire ; il peut au contraire être assez fréquent mais entraîner des dégâts de faible ampleur, comme pour le simple accrochage de deux automobiles. Toutes les situations intermédiaires croisant des niveaux différents de probabilité et d'intensité des dégâts sont bien sûr possibles.

Néanmoins, risque et perception du risque diffèrent, puisque personne ne peut percevoir [1] de manière fine et exacte une réalité aussi complexe que le risque, même en cas de confrontation quotidienne avec celui-ci. Parce qu'il existe des biais culturels (Douglas, Wildavski, 1982, Lupton, 1999b), des biais cognitifs (Kermisch, 2010, Kahneman et Tversky, 1974) et parce que nous sommes insérés dans un réseau de relations qui font que les risques que nous subissons ne sont pas neutres du point de vue de ce que nous sommes socialement, de ce que nous croyons ou du lieu où nous résidons (Flanquart, 2016), notre perception d'un risque est obligatoirement déformée. On peut tout aussi bien le surestimer, comme c'est le cas pour beaucoup d'entre nous lorsque nous montons avec appréhension dans un avion, ou au contraire le sous-estimer (l'euphémiser), quand, par exemple, négligeant ce que nous disent les statistiques, nous prenons sans appréhension notre voiture pour un long trajet. Dans les deux exemples donnés ici, c'est la dimension probabilité qui est perçue de manière biaisée – surestimée pour le passager d'un avion, sous-estimée pour le conducteur d'une voiture –, mais la déformation peut aussi toucher l'autre dimension du risque, celle des dommages encourus.

C'est cet écart, plus ou moins facile à établir, entre la réalité objectivée du risque et sa perception que nous allons tenter analyser dans cet article. Et notamment une forme particulière de celui-ci : la tendance que l'on peut avoir à sous-estimer certains risques auxquels on est soumis. Cette euphémisation peut même aller

jusqu'au refus total de voir le danger, c'est-à-dire jusqu'à son déni pur et simple. Le déni pur du risque, parce qu'il est difficile d'en établir l'existence, sera ainsi considéré dans cet article comme le point extrême de l'euphémisation, c'est-à-dire comme possédant une différence quantitative mais pas qualitative avec celle-ci.

Ceci posé, on peut se demander ce qui est conscient ou pas dans cette déformation de la réalité, et jusqu'où l'individu peut aller dans la voie de l'auto-aveuglement face au risque. Énoncé autrement, il s'agit de savoir s'il est vraiment possible d'évacuer un risque de son horizon cognitif en créant soi-même les raisons qui permettent de l'euphémiser ou même de le nier. Ceci renvoie à la question des croyances volontaires, qui a reçu des réponses différentes voire opposées chez les différents sociologues qui l'ont traitée. Par exemple, Jon Elster (1986) tranche en faveur de l'incapacité de l'individu à croire en ses propres inventions. Pour lui, de même qu'il nous est impossible de trouver le sommeil sous l'effet de notre simple désir de dormir, il est tout aussi impossible d'acquiescer une croyance parce que nous l'estimons utile. Gérald Bronner (2013) a une position assez différente sur la question, puisque, pour lui, on ne peut éliminer toute préoccupation utilitariste dans l'adhésion à une croyance. Le fait qu'elle nous apporte un avantage, un confort ou une assurance possède au contraire un impact certain sur notre propension à y adhérer. Traduit en termes de perception du risque, cela revient à dire que notre exigence en termes de preuve serait faible face à une croyance ou un argument qui contribue à faire apparaître comme peu important le danger que nous refusons de prendre en compte. Pour Voisin *et al.* (2013), cette exigence baisse encore quand nous recevons le « *soutien social défensif* » d'individus qui possèdent le même intérêt que nous à adhérer à cette croyance, à prêter foi à l'argument. Sans prétendre trancher définitivement le débat, nous verrons que les exemples traités dans ce texte contribuent à confirmer la thèse que, si la volonté de l'individu, en prise directe avec ses intérêts, ne peut créer une totale cécité vis-à-vis d'un risque, elle peut néanmoins en favoriser fortement l'euphémisation, et peut-être même le déni.

Cette recherche de mécanismes mentaux biaisant la façon de percevoir les risques [2] s'appuiera sur la littérature scientifique traitant de la question, mais aussi, surtout, sur les résultats d'un certain nombre de recherches que nous avons menées sur des risques divers (voir encadré) : industriels pour les habitants de territoires situés en zone Seveso [3], de contamination par l'atome pour les riverains de centrale nucléaire de production d'électricité, et liés à la circulation routière pour tout un chacun. En nous plaçant principalement dans le cadre théorique de la sociologie cognitive (Clément, Kaufmann, 2011), nous tenterons de repérer dans ces cas concrets de confrontation au risque les mécanismes mentaux qui peuvent expliquer pourquoi on ne lui donne pas toute son importance, pourquoi on continue de penser et d'agir comme s'il était moindre que ce qu'il est vraiment, voire inexistant. Puis l'on verra comment les individus justifient, vis-à-vis des autres mais aussi d'eux-mêmes, cette attitude qui va à rebours de la réalité [4].

Le matériau empirique traité dans cet article vient de plusieurs enquêtes sur la perception des risques auxquelles a participé l'auteur de cet article. Trois domaines principaux sont concernés :

• **Les risques industriels classés Seveso**

Le matériau a été recueilli par des membres du laboratoire *Territoires, Villes, Environnement & Société* (Université de Lille et Université du Littoral Côte d'Opale), au cours de deux recherches menées sur les risques industriels de la zone industrielo-portuaire de Dunkerque. La première a été menée en 2005 et 2006, sur la perception du risque et de l'avenir résidentiel des habitants (360) d'un "village" cerné par trois sites Seveso. L'enquête a combiné passation d'un questionnaire et observations de terrain.

Réunissant des financements du Ministère de l'écologie (programme *Risques, Décision, Territoire*), de la Fondation pour la culture du Risque Industriel (FonCSI) et de l'Institut de Recherche en Environnement Industriel (IRENI) et mobilisant huit personnes, la seconde recherche a porté sur la perception des risques et de la pollution industriels par les habitants du Dunkerquois. L'enquête, menée en 2008 et 2009, a mêlé méthodes qualitatives et méthodes quantitatives : questionnaire « *habitants* » (n=518), entretiens avec les principaux acteurs de la gouvernance de la qualité de l'air et de la sécurité, dépouillement des archives du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI), observations menées dans les réunions de concertation...

Les résultats de ces deux recherches sont en partie exposés dans un ouvrage collectif (Frère et Flanquart, 2016).

• **Le risque nucléaire**

Le matériau utilisé pour l'analyse du risque nucléaire a quant à lui été recueilli au cours de la recherche INUCLARTI (Installation NUCLéaire et Appréhension des Risques dans un Territoire Industrialisé), financé par le CNRS, l'Andra, AREVA, le BRGM, le CEA, EDF et l'IRSN, dans le cadre de l'appel à projets NEEDS (Nucléaire, Energie, Environnement, Déchets et Société). En partant du cas de la ville de Gravelines, le but était de comprendre comment, sur la durée, une centrale nucléaire agit sur un territoire, comment elle le modèle, le contraint.

Parallèlement à la passation du questionnaire auprès des Gravelinois (n=399), une étude documentaire a été réalisée, mobilisant des archives de différentes natures et des textes à destination du grand public (livres, articles de presse, sites internet). Des entretiens sont en cours et seront terminés pour la fin de l'année 2019.

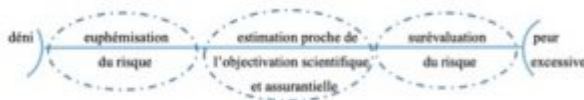
• **Les risques liés à la circulation routière**

Pour les risques routiers, un travail d'enquête documentaire a été réalisé sur la question du passage de 90 à 80 km/h pour les routes bidirectionnelles dépourvues de terre-plein central. Ont été analysés, pour la période de décembre 2017 à novembre 2018, le site de l'association 40 millions d'automobilistes, celui de l'Association de défense des usagers de la voiture et le forum du magazine *Autoplus*. Les articles en lignes de journaux de la presse quotidienne régionale (*Ouest France*, *La Voix du Nord*...) et les principaux sondages portant sur la question du passage de 90 à 80km/h (KANTAR TNS, IPSOS pour la Fondation d'entreprise Vinci Autoroutes, BVA pour la presse quotidienne régionale) ont été consultés sur la même période.

Le déni, stade ultime de l'euphémisation du risque

La perception obligatoirement biaisée du risque

Comme il est dit plus haut, l'hypothèse est faite d'une progression quantitative qui mène de l'euphémisation faible jusqu'au déni, en passant par des stades d'euphémisation croissante ; les causes du déni seraient alors les mêmes que celles de l'euphémisation mais exprimées à un niveau plus élevé. On peut donc considérer que la perception d'un risque par un individu se situe le long d'un continuum où le déni total de son existence constituerait l'un des pôles et la peur excessive ou même phobique de l'autre (voir Fig.1). Ces deux pôles représentent bien sûr des cas extrêmes d'appréhension biaisée d'un risque, la perception commune se situant le plus souvent entre les deux, avec une tendance à l'euphémisation quand on va du côté du déni et à la surestimation quand on se rapproche de la peur phobique.



Le déni, forme extrême d'une perception qui sous-estime le risque, peut toucher soit principalement la probabilité de survenue de l'événement, soit principalement les dommages potentiels, soit les deux à la fois. Si on estime qu'un événement n'a aucune chance de se produire, peu importe les dommages qu'il pourrait dans l'absolu causer, on est dans le déni du risque. La situation est la même si l'on considère que l'événement est au contraire possible, mais que les dommages qu'il engendrerait seraient nuls ou totalement négligeables.

L'objectivation toujours imparfaite du risque

Quant à la zone centrale de la figure 1, celle où la perception est la moins biaisée, elle représente le résultat du travail d'objectivation du risque fait par les experts scientifiques et les assureurs. L'expérimentation scientifique, l'analyse statistique et le calcul permettent d'approcher la probabilité de survenue de l'événement (aléa) associée au risque et l'importance des dommages matériels et humains qu'il peut occasionner. Plus la base de données est importante et l'étude répétée, plus l'objectivation du risque pourra être jugée fiable. Par exemple, la probabilité de chaque type d'accident de la route, du simple accrochage à la collision entraînant la mort, est assez bien connue des assureurs [5], puisque les situations n'évoluent que lentement au cours du temps et que les risques encourus par les automobilistes pour l'année en cours sont de ce fait proches de ceux de l'année précédente. De même, du côté des assurances publiques, les organismes de sécurité sociale disposent de bases de données importantes, leur permettant de calculer la probabilité de survenue de la plupart des pathologies selon que l'individu est un homme ou une femme, qu'il est jeune ou âgé, qu'il présente des antécédents médicaux lourds ou pas. De même, côté dommages, ces organismes possèdent les informations sur le nombre moyen de journées d'hôpital ou de jours d'arrêt de travail engendrés par ces maladies et accidents. De manière générale, les risques assurés – de manière obligatoire ou volontaire – sont assez bien objectivés, puisqu'ils nécessitent le calcul des primes et cotisations nécessaires à la viabilité du système sur le long terme. À l'inverse, les accidents nucléaires étant (heureusement) très rares, la base de données est pauvre et la probabilité de survenue d'un événement comme des dommages potentiels ne sont connus que par des calculs théoriques que la réalité peut ultérieurement démentir.

Bien sûr, même quand il s'agit de risques pour lesquels les connaissances techniques sont les plus abouties et les séries statistiques les plus longues – et donc l'évaluation la plus précise –, il reste une part d'incertitude. Les assureurs peuvent disposer d'une base de données comportant des millions de données s'étalant sur plusieurs décennies, le fait, par exemple, que les conditions climatiques, non prévisibles au-delà d'un horizon de quelques jours, influence le nombre et la gravité des accidents de la route induit que les risques routiers ne peuvent être anticipés avec précision. Le centre du schéma ne peut donc être symbolisé par un point unique.

De manière générale, on peut dire que l'évaluation des risques par les experts – ceux qui ont acquis des connaissances scientifiques et techniques sur le sujet (Roqueplo, 1997) [6], chercheurs, ingénieurs et assureurs – est différente de celle des profanes, c'est-à-dire des personnes soumises à un risque quelconque mais ne possédant pas ou peu de savoir scientifique à son sujet [7]. Et bien que l'évaluation experte ne soit qu'une approximation de la réalité, elle peut être considérée dans de nombreux cas comme suffisamment exacte pour que l'on puisse travailler sur l'écart qu'elle présente avec celle des profanes. On peut alors parler de

surestimation quand les profanes se montrent plus pessimistes que les experts et d'euphémisation dans le cas contraire.

Les sources de l'euphémisation et de son cas extrême, le déni

Des capacités perceptives et cognitives limitées

Il existe bien des raisons personnelles et sociales de mal évaluer un risque, mais avant de se pencher sur celles-ci, il faut évoquer les facteurs plus objectifs qui jouent sur sa perception. Facteurs sur lesquels les raisons peuvent d'ailleurs s'appuyer.

Le premier de ces facteurs est certainement le fait que les risques ne sont pas tous perceptibles de la même façon par nos sens, et que l'éventuelle difficulté à voir, sentir ou entendre ce qui les accompagne ou les annonce peut conduire à les sous-estimer. Ainsi, à la différence des autres types de pollutions atmosphériques qui s'accompagnent de poussières, de fumées et autres signes que l'œil et le nez peuvent détecter directement, la radioactivité, non perceptible sans l'aide d'une instrumentation spécifique, peut passer inaperçue et inquiéter moins.

Mais même quand il est accompagné de signes apparents, le risque est perçu de manière biaisée puisque notre cerveau ne se contente pas d'enregistrer ce que nos sens perçoivent, il traite l'information et ce faisant la déforme (Eagleman, 2013 [2011]). On entre ici dans le domaine des biais cognitifs. Largement étudiés depuis plusieurs décennies par les psychologues grâce à des expériences de laboratoires, un certain nombre d'entre eux sont actifs dans la perception des risques (Kahneman *et al.*, 1982 ; Kermisch, 2010). On pourrait, si on visait l'exhaustivité, en faire une liste qui comprendrait pour le moins une vingtaine d'items, mais on se contentera ici de ne citer que les plus actifs dans la façon dont les individus appréhendent les risques.

Les biais liés à l'heuristique de disponibilité (*availability heuristic* : Cadet, 2007 ; Kahneman 2011) expriment la tendance à considérer un événement comme d'autant plus probable que l'on a gardé en mémoire de nombreux et/ou marquants événements de même type. Par exemple, la plus forte médiatisation des décès par attentat que ceux par noyade ou accident domestique fait que le public craint généralement plus les premiers que les seconds. Aussi, si pour les pouvoirs publics il est nécessaire de rassurer à propos du terrorisme, ils doivent au contraire mettre en place des campagnes d'information pour faire prendre conscience à la population des risques liés à la baignade ou à d'autres comportements du quotidien [8].

Les biais liés à l'heuristique de représentativité (*representativeness heuristic* : Kahneman et Tversky, 1974) sont, de leur côté, toute tendance à percevoir et évaluer un événement en fonction de ce qui est le plus facile pour nous de se représenter. Les stéréotypes construits à partir d'expériences antérieures y jouent un grand rôle, les catastrophes et les événements tragiques de grande ampleur passés aussi. Après la catastrophe de Fukushima, la peur du nucléaire chez les Français est montée d'un cran, comme cela a été aussi le cas de la peur du terrorisme après les attentats de janvier et novembre 2015 (IRSN, 2017).

Les biais liés à l'heuristique d'ancrage (*anchoring* : Kahneman et Tversky, 1974) découlent quant à eux du fait que notre première appréciation d'un événement, même démentie par la suite, continuera d'influencer notre perception de celui-ci. Ainsi aurons-nous du mal à prendre conscience de dangers importants générés par l'utilisation d'un produit ou par un comportement qui nous a paru dans un premier temps inoffensif. À l'inverse, un produit ou un comportement d'abord dénoncé comme dangereux dans une étude médiatisée va continuer à inquiéter, même si les études ultérieures le dédouanent.

Enfin, le biais d'optimisme comparatif (Jefferson *et al.* 2017 ; Baron, 1994 ; Weinstein, 1980) correspond au fait que l'individu tend à s'estimer moins soumis à un risque que les autres membres de son groupe, voire de la société toute entière. Il peut considérer que la probabilité qu'il a d'être touché personnellement est moindre. Les consommateurs d'alcool ou de tabac imaginent souvent échapper aux pires pathologies liées à l'usage de ces produits, et une majorité de conducteurs estime avoir une probabilité moindre que les autres d'avoir un accident.

En plus d'avoir un impact quasi automatique sur la perception des risques, il semble que ces biais peuvent servir de support à une déformation basée sur des raisons, au sens que Raymond Boudon donne à ce terme (2003). En effet, dans la ligne de la sociologie compréhensive de Weber, Boudon considère que « *les causes d'une croyance ou d'une action résident dans le sens que l'acteur leur donne* » (Boudon, 2002 : 96), dans les «

bonnes raisons » qu'il a de croire ou d'agir [9]. Et selon Boudon, ces raisons peuvent être de trois natures : utilitariste – on agit par intérêt – ; cognitive – on croit ou on craint, convaincu par les arguments cognitifs mis à notre disposition – ; axiologique – on croit ou on agit parce cela va dans le sens de nos valeurs, de nos normes morales. Nous allons voir que les raisons d'euphémiser ou nier le risque sont surtout de nature cognitive et utilitariste, les deux se mêlant souvent.

De bonnes raisons de mal percevoir les risques

Le meilleur point de départ pour approcher les raisons de mal percevoir les risques – et en particulier de mentalement les euphémiser jusqu'à les faire disparaître dans certains cas – est certainement le concept de dissonance cognitive. Celle-ci, théorisée par le psychologue Leon Festinger (2017 [1957]), peut être définie de manière rapide par l'existence d'une divergence pouvant aller jusqu'à l'opposition entre ce qu'une personne croit ou sait (attitude) et ce qu'elle fait (comportement). Ainsi un individu informé d'un risque qu'il dit craindre, mais qui agit comme s'il l'ignorait ou en était détaché, se trouve en situation de dissonance cognitive : pensée et action se tournent le dos.

Quand, en dépit des risques non négligeables d'une certaine situation, des individus choisissent un comportement social, une profession, un lieu de résidence, etc. parce que cela présente pour eux des avantages et aménités très recherchés, ils ont tendance à minimiser les aspects négatifs et à amplifier les positifs, c'est la meilleure façon d'éviter de se placer dans l'inconfortable situation de dissonance cognitive (Festinger, 2018 [1957]).

Lorsque l'on examine des cas concrets d'euphémisation ou de déni d'un risque par des individus ou des groupes sociaux, on constate que la principale raison de cette attitude est la tentative, plus ou moins consciente, de réduction d'une dissonance cognitive. Pour ne pas compromettre des intérêts auxquels nous tenons particulièrement, notre comportement dans telle ou telle situation est différent de celui que nous devrions avoir si nous prenions correctement en compte le risque qu'elle comporte. Ces intérêts ne sont bien sûr pas seulement économiques, mais peuvent être psychologiques, comportementaux ou de tout autre nature. Reconnaître qu'il puisse y avoir un risque important pour soi, voire pour les autres, dans l'activité professionnelle dont nous tirons un revenu confortable, dans une pratique qui nous procure du plaisir ou dans le fait d'habiter un endroit qui nous plaît particulièrement, est difficile. Le faire nous obligerait à agir et donc à perdre un avantage auquel nous sommes attachés : le revenu plutôt confortable de travailleur du nucléaire (Zonabend, 1989), le plaisir éprouvé à conduire vite (Pérez-Díaz, 2003) ou à consommer de l'alcool et des mets riches en sucres et en graisses (Peretti-Watel, Moatti, 2009), les aménités liées à la proximité avec la mer, etc.

La liberté de mouvement et d'action fait partie de ces avantages auxquels nous pouvons tenir tout particulièrement, or liberté et sécurité sont des aspirations humaines qui sont le plus souvent en tension (Flanquart, 2016 ; Berlin, 1988). Progresser d'un côté implique souvent de reculer de l'autre. Qui éprouve du plaisir à rouler vite, à consommer de l'alcool, à manger gras et sucré, etc. et en même temps tient particulièrement à la liberté de le faire est tenté, sinon de nier les risques qui accompagnent ces pratiques, du moins de les euphémiser. Ainsi, tout durcissement du code de la route, toute interdiction ou contrainte supplémentaire pesant sur la conduite automobile est perçue comme une perte de liberté par une part importante des automobilistes et génère généralement des protestations (ONISR, 2007). Ces automobilistes ont intérêt à voir la réalité sous un jour un peu déformé, moins marquée par le risque qu'elle ne l'est réellement s'ils veulent contester les mesures prises au nom de leur liberté de conduite.

Comment nier ou euphémiser les risques ?

Après avoir vu les principales raisons qui peuvent pousser les individus à euphémiser voire nier un risque, nous allons maintenant nous intéresser aux différentes stratégies et manières de le faire, et d'échapper ainsi à la dissonance cognitive. Elles renvoient à un certain nombre de mécanismes mentaux mis en évidence par la psychologie, et que les sociologues cognitivistes utilisent pour comprendre comment les individus et les groupes sociaux vivent avec les risques.

La surestimation de ses propres capacités

Le biais d'optimisme, évoqué plus haut, est généralement très présent dans le rapport au risque quand on a l'impression, justifiée ou pas, que l'on peut le maîtriser au moins en partie. Par exemple, l'automobiliste est

souvent persuadé qu'il maîtrise mieux son véhicule et les dangers de la route que la moyenne des autres conducteurs et a donc tendance à sous-évaluer son propre risque d'accident (Peretti-Watel, 2003) [10]. Ce qui ne peut bien sûr être le cas du passager d'un avion, entièrement soumis aux capacités de l'équipage, et qui, de ce fait est plutôt poussé à surévaluer les risques du transport aérien. Pour différencier les deux cas, Niklas Luhmann (2005) parle de *Risiko* dans le premier – quand on a le pouvoir d'agir sur le risque –, et de *Gefahr* dans le second – quand on est totalement dépendant de l'action des autres.

Cette impression de bien maîtriser le risque ainsi que la tendance à en nier la gravité sont par exemple visibles dans la controverse qui a eu lieu en France autour du décret du 15 juin 2018 sur le passage de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans terre-plein central. Une enquête de janvier 2018, réalisée auprès d'un échantillon représentatif d'automobilistes (n = 1560), indique que les trois quarts d'entre eux ne sont pas favorables à l'abaissement de la vitesse autorisée à 80 km/h [11]. Signe de ce désaccord, les manifestations pour protester contre ce changement de règle ont été nombreuses sur l'ensemble du territoire français au premier semestre 2018. Elles ont tout particulièrement mobilisé les motards [12]. Un journaliste du quotidien *Ouest France*, rendant compte de la grande manifestation nationale orchestrée par la Fédération Nationale des Motards en Colère (FNMC), qui s'est déroulée à Paris le 30 juin 2018, cite quelques propos entendus : « *C'est un réel danger de rouler à la même vitesse que les poids lourds* », « *Ça va faire chier le monde, ça va créer des embouteillages et des accidents. C'est complètement absurde* » [13]. Pour les automobilistes et les motards sûrs de leurs capacités de conduite, rouler à 90 ou à 80 km/h n'est pas la question : de leur point de vue, les accidents ne sont pas essentiellement dus à la vitesse. Les inconvénients de la mesure – difficultés de dépasser les camions, perte d'attention due à une vitesse trop basse, etc. – sont supérieurs à ses avantages.

Le vrai risque n'est pas là où on le croit

Une autre façon, complémentaire à la surestimation de ses capacités, d'euphémiser les dangers auxquels on est soumis est la relativisation. Dans le discours de celui qui est opposé à de nouvelles restrictions ou interdictions prises au nom de la lutte active contre un risque, on peut retrouver l'idée que l'on se trompe de cible, que le vrai danger est ailleurs. Le risque auquel les autorités s'attaquent ou que les associations ou lanceurs d'alerte dénoncent ne serait ni le plus important ni le plus urgent à traiter, loin de là.

Ainsi, pour les opposants à la réduction de vitesse de 10km/h sur les routes, la mesure ne produira que des effets marginaux sur l'accidentologie ; la répression de nombreux autres comportements déviants sur la route aurait un impact bien plus grand sur le nombre de victimes. Selon une enquête réalisée en 2018 pour le groupe d'assurance AXA, 69 % des automobilistes considèrent que l'on devrait sanctionner plus sévèrement l'usage du téléphone au volant et 64 % sont favorables à la mise en place d'un éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes (38% estiment même qu'on devrait généraliser ce dispositif à tous les conducteurs) [14]. « *Quand on aura traqué les alcoolos, les camés, les tarés, les immatures, les cons, les accros du portables, les incompetents, et j'en oublie peut-être, je pense qu'énormément d'accidents liés à la vitesse disparaîtront.* » [15], dit par exemple un conducteur sur le forum d'AutoPlus.

C'est un raisonnement similaire par relativisation que l'on a constaté dans notre travail sur les risques liés à la présence de sites Seveso dans l'agglomération de Dunkerque (Frère, Flanquart, 2017). Voici ce que dit au cours d'un entretien le délégué syndical d'une usine pétrochimique classée Seveso seuil haut, le plus haut niveau de dangerosité : « *Moi j'ai eu l'occasion de dire à une journaliste [...] : "Mais vous êtes venue en voiture, quoi. Vous critiquez l'entreprise ; oui il y a des stocks, 150 salariés, des stocks qui peuvent tuer les salariés, mais les stocks on les met pas en mouvement à 100 à l'heure ! Mais vous, vous avez pris conscience que vous asseyez vos enfants sur le réservoir [de votre voiture] ? Ça vous viendrait à l'idée de venir les asseoir sur les réservoirs de la pétrochimie ? Non !" Donc tout est relatif.* » Ce syndicaliste défend ici l'idée que l'industrie est certes pourvoyeuse de risques, mais qu'elle n'est pas la seule dans ce cas, que notre comportement quotidien peut même en engendrer de plus importants. Il faut donc relativiser les dangers des sites industriels.

Dans un autre domaine, celui du nucléaire, on voit les ingénieurs et scientifiques partisans de l'utilisation de l'atome dans la production d'énergie également relativiser les dangers de cette technologie. Ainsi, ils insistent volontiers sur le fait que le nucléaire est la technologie de production d'électricité la moins émettrice de gaz à effet de serre (GES) et en particulier de CO2 (Barré, 2017). Ils évoquent aussi la radioactivité naturelle pour dédramatiser celle émise par les centrales de production d'électricité et les centres de retraitement ou stockage de déchets ; la première pouvant être selon eux bien plus élevée que la seconde. Bruno Comby, polytechnicien, ingénieur en Génie Nucléaire et président fondateur de l'Association des Écologistes Pour le

Nucléaire, écrit par exemple que « *L'augmentation de la radioactivité autour des centrales est égale à un millième de la radioactivité naturelle.* » (Comby, 2017 : 35). Et cette dernière peut être particulièrement élevée dans les régions granitiques. Ainsi, sur la plage de Guarapi (Brésil), l'auteur dit avoir mesuré de 50 à 150 $\mu\text{Sv/h}$, soit de cent à mille fois plus que les valeurs moyennes. Et loin de faire fuir les usagers, conclut-il, rassurant, « *à partir des années 1910, les bienfaits de sa radioactivité ont été exploitées* » (Comby, 2017 : 37).

Les taux de radioactivité générés par l'industrie nucléaire « *sont souvent du même ordre, voire plus faibles que la radioactivité naturelle et parfois des milliers de fois plus faibles que la radioactivité médicale que les gens acceptent de subir !* » écrit de son côté Jean-Luc Salanave (2017 : 57), directeur délégué des technologies d'AREVA, professeur à l'École Centrale de Paris et « *écologiste pro-nucléaire* ». Le recours à la comparaison avec la radioactivité reçue lors d'examens et traitement médicaux possède ici le double avantage de relativiser celle de l'industrie nucléaire et d'induire dans l'esprit de celui qui reçoit ces arguments l'association de « *nucléaire* » avec « *avantages pour la santé* ».

Le vrai risque n'est pas ici mais ailleurs

Cette façon de relativiser le risque peut posséder une forte dimension spatiale. Nous l'avons constaté dans l'agglomération de Dunkerque, qui possède la particularité d'abriter à la fois 14 sites industriels Seveso, essentiellement sidérurgiques et pétrochimiques, et la centrale nucléaire de Gravelines, la plus grosse d'Europe de l'Ouest. Lors d'une enquête par questionnaire ($n = 518$) réalisée en 2008 auprès des habitants de l'agglomération (Frère, Flanquart, 2017), il a été constaté que ceux qui habitaient au plus près des hauts-fourneaux d'ArcelorMittal, de loin le site le plus polluant des 14, désignaient la ville de Gravelines comme la partie du territoire la plus marquée par le risque. Inversement, les riverains de la centrale indiquaient la zone urbaine proche d'ArcelorMittal comme l'endroit le plus pollué et le plus dangereux. Pour les premiers, respirer la fumée des hauts-fourneaux chargée de poussières, d'oxydes d'azote, de dioxydes de soufre et autres polluants n'est rien comparé au risque encouru du fait de la proximité immédiate d'une installation nucléaire. Pour les seconds, une centrale qui ne rejette au quotidien que de la vapeur d'eau, blanche et inodore, ne peut être aussi dangereuse et nocive qu'un site sidérurgique et ses panaches noirs et toxiques. Le vrai risque est ailleurs, celui que l'on subit n'est pas le pire, il est même supportable.

Il est en effet difficile d'accepter l'idée que l'on vit dans un endroit particulièrement dangereux, surtout que pour beaucoup de ménages le lieu de résidence est le résultat d'un choix. Choix certes opéré sous contrainte du revenu et des disponibilités immobilières, mais qui n'est néanmoins pas le résultat d'une assignation stricte à une commune ou à un quartier. On peut alors estimer que sans le mécanisme d'euphémisation du risque, il serait difficile de défendre son choix résidentiel – devant les autres mais aussi soi-même –, la dissonance cognitive serait trop forte.

Qui lutte contre le risque possède des intentions cachées

On peut également euphémiser ou nier le risque encouru en décrédibilisant les mesures préventives visant à le maîtriser. Et la meilleure façon de le faire est de prêter d'autres intentions que la sécurité à ceux – souvent les pouvoirs publics – qui les prennent. Ainsi, pour ses détracteurs, le véritable objectif de la réduction de la vitesse maximum sur route de 90 à 80km/h ne serait pas la réduction du nombre et de la gravité des accidents, mais de faire entrer de l'argent dans les caisses de l'État. Dans ce type de raisonnement binaire, une mesure ne peut avoir deux fins concurrentes : si la réduction de vitesse sur route est un moyen de flasher et de « rançonner » les automobilistes, elle ne peut avoir dans le même temps le but de sauver des vies. Efficace pour la première fin, elle ne peut l'être pour la seconde. Lutter contre elle relève alors plus de la révolte du contribuable face à une ponction fiscale supplémentaire que de l'obstination d'un chauffard résistant à l'injonction de changer sa façon de conduire. Deux commentaires laissés sur le site du magazine *AutoPlus* sont révélateurs de ce raisonnement : « *Je ne comprends pas pourquoi personne ne dit [sic] clairement que la volonté de passer les routes secondaires à 80 Km/h c'est uniquement pour rentabiliser les équipages (voiture et conducteurs) des nouveaux véhicules radar, qu'il va falloir payer.* » ; « *On nous prend vraiment pour des pigeons et cette baisse de 90kmh à 80kmh ne servira qu'à nous flasher au radar et remplir les caisses de l'état avec les contraventions qui en découlent.* » [16].

Technocrates et scientifiques versus profanes : qui possède la meilleure connaissance du risque ?

Des experts inquiets face à des profanes tentés par le déni

L'euphémisation du risque peut aussi s'appuyer sur une série d'arguments présents dans la controverse récurrente sur la pertinence comparée des savoirs expert et profane. Le premier, issu du travail d'objectivation des risques opéré par les scientifiques, ingénieurs et assureurs, prend appui sur des études techniques et des séries statistiques. Le second, fruit de l'expérience quotidienne de l'individu "ordinaire", est essentiellement alimenté par les informations que lui transmettent ses sens (et décrypte son cerveau), parfois enrichies d'autres, plus ou moins fiables, glanées dans les médias.

Celui qui est sommé de changer son comportement pour diminuer le danger qu'il génère pour sa propre personne et pour les autres est alors tenté, au nom du savoir qui est le sien, de remettre en question les expertises sur lesquelles repose l'appel à la prudence auquel il veut échapper. Il perçoit ses connaissances, acquises dans la pratique quotidienne, comme bien plus pertinentes et opérationnelles que celles des experts scientifiques et gouvernementaux. Ceux-ci, isolés dans leurs laboratoires ou leurs ministères et tributaires de modèles abstraits, ne peuvent être que peu en phase avec la réalité (Lash et al., 1999). Ce qui est dénoncé comme dangereux par les experts serait en réalité bien plus anodin qu'ils ne le disent, et le savoir commun l'emporterait sur le savoir scientifique. Le profane n'aurait donc aucune raison particulière de se soumettre au discours des experts et de changer son comportement.

Ainsi, la contestation du décret réduisant la vitesse autorisée sur les routes bidirectionnelles dépourvues de terre-plein central par de nombreux automobilistes, motards et associations les représentant s'appuie-t-elle essentiellement sur l'opposition entre savoir technocratique et savoir de terrain. Le Premier Ministre, Edouard Philippe, est réputé avoir pris ce décret en s'appuyant sur le rapport du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), pas sur ce que pouvaient dire automobilistes et motards. Sur le site de *40 millions d'automobilistes*, association de défense des usagers de la voiture, on peut lire : « *Le seul argument en faveur de la baisse généralisée de la limitation de vitesse sur l'ensemble du réseau routier secondaire français consiste donc en une formule mathématique archaïque, héritée de la Suède des années 1970, selon laquelle une réduction de 1% de la vitesse permettrait une réduction de 4% de l'accidentalité, et qui a été maintes fois contredite par le bon sens et le pragmatisme de nos voisins européens (Danemark, Angleterre, Allemagne...) ces dernières années.* » [17].

De son côté, Eric Boulière (2018), journaliste à *AutoPlus*, rendant compte de la comparaison des bilans de l'accidentologie sur trois routes nationales au début et à la fin d'un test mené par la Sécurité routière sur les effets des 80 km/h, écrit : « *En se lançant dans l'expérimentation à la manière d'un cheval fou, les autorités ont hypothéqué le bénéfice de ces deux années de test. Par ailleurs, en ne comparant pas le "comparable avec le comparable", fallait-il s'attendre à autre chose avec des chiffres de départ, aussi inacceptables soient-ils, sans grande valeur statistique.* ».

Ainsi, pour ces opposants à la mesure, l'expertise est menée de manière biaisée et dogmatique par des scientifiques et fonctionnaires qui travaillent loin des réalités de terrain ; elle est donc jugée non probante. La contester permet à l'automobiliste hostile à la limitation de vitesse d'en nier l'efficacité et de rester sur ses positions.

Des profanes inquiets face à des experts trop sereins

Mais dans d'autres cas, pour d'autres risques, c'est à un renversement des positions que l'on assiste : les experts, confrontés à une inquiétude des profanes qu'ils estiment exagérée, ont tendance à euphémiser le risque, et parfois même à le réduire tellement qu'il en devient quasiment nul. Ici, ce sont les experts [18] qui dénigrent le savoir profane, le dénoncent comme pas assez rationnel, trop basé sur les émotions, et de ce fait alarmiste à l'excès (Beck, 2003 [1986]). C'est par exemple le cas, comme nous l'avons vu plus haut, pour l'industrie nucléaire : si pour de nombreuses personnes l'atome est le danger suprême, du point de vue des ingénieurs atomistes il n'est qu'une réalité physique, certes complexe et délicate à manier, mais que leur savoir et leur sérieux sont à même de domestiquer, de rendre presque inoffensif. S'il y a eu en 1986 un accident grave à Tchernobyl, qui a causé des dégâts humains et matériels considérables, ce n'est pas du fait de la technologie de l'atome, mais du contexte technique et politique particulier de la centrale. Selon Patrick Moore, président de l'Association des Écologistes Pour le Nucléaire (AEPN) Canada et ancien de Greenpeace, « *[l']accident de 1986 doit être considéré davantage comme un accident soviétique survenant dans un cadre nucléaire, plutôt que comme un accident nucléaire* » (Moore, 2017 : 49). C'est l'organisation soviétique qui est en cause dans la survenue de l'accident, pas la technologie nucléaire en elle-même ; aussi ce qui a été possible en Ukraine du temps de l'URSS ne l'est aucunement aujourd'hui en Europe occidentale. Pour l'expert, le

profane focalise trop sur le risque nucléaire ; il voit du danger où il n'y en pas, ou très peu.

Cette tendance chez les experts à nier ou sous-estimer les risques existe également dans d'autres domaines que celui de l'atome. On la retrouve dans le débat sur l'utilisation des produits phytosanitaires dans l'agriculture, de certains additifs dans la nourriture, du bisphénol A dans les boîtes de conserve, etc. Pour les tenants de ces techniques, le profane, victime des informations scientifiquement douteuses et exagérément alarmistes qu'il a entendues ou lues dans les médias (notamment sur Internet) et de son ignorance, s'inquiète pour rien (Joly, 2003). Mais les experts qui tentent de nier le risque ou simplement de l'euphémiser ont souvent du mal à se faire entendre : ils sont facilement soupçonnés – parfois avec raison – d'être rémunérés par les industriels ou les lobbys pour produire des études rassurantes. Dans l'esprit de certains groupes, s'ils minimisent le risque d'une technique ou d'un produit, c'est qu'ils ont un intérêt matériel à le faire.

Conclusion

L'euphémisation d'un risque, dont on peut considérer que le déni constitue la forme extrême, est donc le résultat d'un mécanisme mental qui peut en partie être décrit comme une tentative plus ou moins consciente de diminuer la dissonance cognitive à laquelle l'individu est soumis. Engagé dans un comportement ou une conviction qui lui apporte tout à la fois des bénéfices de natures diverses et des risques, il se trouve en situation de devoir minimiser les seconds pour pouvoir conserver le bénéfice des premiers. L'automobiliste qui aime conduire vite a tout intérêt à ne pas croire que réduire la vitesse de 10km/h sur les routes accroîtra sensiblement sa sécurité ; l'habitant de Gravelines, ville verte et particulièrement bien dotée en équipements de loisirs, est peu enclin à reconnaître que la centrale nucléaire est particulièrement menaçante ; l'ingénieur d'AREVA, qui gagne (bien) sa vie en travaillant sur l'utilisation de l'atome, est de son côté poussé à donner plus de poids à tout ce qui montre la sûreté de cette technologie qu'aux accidents qui en ont entaché l'histoire.

Toutes ces raisons de voir la réalité de manière déformée utilisent peu ou prou les heuristiques biaisées, communes à tous les êtres humains, et les raisonnements fautifs, nés des intérêts et circonstances. Dans ces derniers, la mauvaise foi est souvent mobilisée pour convaincre – les autres et nous-même – que notre comportement n'est pas autant à rebours de nos valeurs ou opinions qu'il peut apparaître à première vue. Dans son analyse de l'aspect logique ou non logique des actions, Pareto (1917) avait déjà relevé que l'individu est plus raisonneur que raisonnable et Festinger pointe que, bien qu'ayant des limites, « *l'ingéniosité de l'être humain dans l'élaboration d'explications, de rationalisations, de création de nouvelles "preuves", etc., [est] importante* » (Festinger, 2017 [1957] : 195).

Il en est de même si nous pratiquons l'« *évitement actif* » (Festinger, 2017 [1957]) de ceux qui pourraient, par les informations qu'ils détiennent, ébranler nos convictions. Le phénomène de l'euphémisation d'un risque relève donc à la fois du conscient et de l'inconscient, de la capacité que nous avons tous à adopter les croyances qui nous arrangent (Bronner, 2013) et à y croire suffisamment pour repousser les arguments qui les fragilisent. Cela relève de ce que Cooper et Jahoda (1947, cité par Festinger, 2017 [1957]) appellent « *l'ingéniosité inconsciente* » : l'aveuglement, bien que volontaire, n'est pas perçu comme tel, et c'est ce qui lui donne son efficacité. Poussés par leurs intérêts (économiques, sociaux, relationnels...) et leur désir de conserver des libertés auxquelles ils sont attachés, les individus peuvent être ainsi amenés à nier ou contester l'importance des dangers auxquels ils sont soumis. Ils se montrent capables de réduire par le jeu de l'esprit la dissonance cognitive qui s'est créée du fait de leur ancrage dans une réalité sociale où leurs désirs et aspirations les poussent d'un côté et leur recherche de sécurité de l'autre. On peut alors dire que la sociologie cognitive – qui croise d'un côté les contraintes sociales pesant sur les individus et leurs dispositions socialement acquises avec, de l'autre côté, les principaux mécanismes psychiques mis en évidence par les psychologues cognitivistes – constitue un cadre théorique adapté pour comprendre l'euphémisation ou le déni d'un risque.

Bibliographie

Barré Bertrand (2017), Pourquoi le nucléaire, Bruxelles, De Boeck.

Baron Jonathan (1994), Thinking and deciding (2nd ed.), Cambridge, Cambridge University Press.

Beck Ulrich (2003 [1986]), *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion.

Berlin Isaiah (1988), *Eloge de la liberté*, Paris, Calmann-Lévy.

Boudon Raymond (2003), *Raison, bonnes raisons*, Paris, Presses Universitaires de France.

Bronner Gérald (2013), *La démocratie des crédules*, Paris, Presses Universitaires de France.

Cadet Bernard (2007), « Percevoir et évaluer les risques », dans Dongo Rémy Kouabenan, Bernard Cadet, Danièle Hermand et Maria Tereza Mu oz Sastre (dir.), *Psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*, Bruxelles, De Boek, pp. 35-60.

Clément Fabrice, Kaufmann Laurence (2011), *La sociologie cognitive*, Paris, Maison des sciences de l'homme.

Cooper Eunice, Jahoda Marie (1947), « The evasion of propaganda : How prejudiced people respond to anti-prejudice propaganda », *Journal of Psychology*, 23, pp. 15-25.

Comby Bruno (2017), « Premier écologiste contre le nucléaire », dans Petiet Anne, Colas-Linhart Nicole (dir.), *Le nucléaire vu de l'intérieur.  cologistes, ingénieurs, scientifiques, médecins*, Paris, L'Harmattan, pp. 23-42.

De Riedmatten Louis (1931), « Du rôle de la statistique en ce qui concerne l'assurance des accidents d'automobile », *Journal de la société statistique de Paris*, tome 72, pp. 196-217 [en ligne] http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1931__72__196_0

Douglas Mary, Wildavsky Aaron (1982), *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press.

Eagleman David (2013 [2011]), *Incognito. Les vies secrètes du cerveau*, Paris, Robert Laffont.

Elster Jon (1986), *Le laboureur et ses enfants. Deux essais sur les limites de la rationalité*, Paris, Les  ditions de Minuit.

Festinger Leon (2017 [1957]), *Une théorie de dissonance cognitive*, Paris, Enrick B.  ditions.

Flanquart Hervé (2016), *Des risques et des hommes*, Paris, Presses Universitaires de France.

Frère Séverine, Flanquart Hervé (dir.) (2017), *La ville et ses risques. Habiter Dunkerque*, Villeneuve d'Asq, Septentrion.

IRSN (2017), *Baromètre IRSN. La perception des risques et de la sécurité par les Français* Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire [en ligne] <https://www.irsn.fr/FR/IRSN/Publica...> (consulté le 06 mai 2019).

Joly Pierre-Benoît (2003), « Les OGM en débat. Vers de nouveaux modes de gouvernance de l'innovation et des risques », *Oléagineux, Corps gras, Lipides*, vol.10, numéro 3, pp. 216-224.

Kahneman Daniel (2011), *Thinking, fast and slow*, London, Penguin Books.

Kahneman Daniel, Slovic Paul, Tversky Aron (1982), *Judgement under uncertainty : Heuristics and biases*, Cambridge, Cambridge University Press.

Kahneman Daniel, Tversky Aron (1974), « Judgement under uncertainty : heuristics and biases », *Science*, vol.185, no 4157, pp. 1124-1131.

Kermisch Céline (2010), *Les paradigmes de la perception du risque*, Paris, Lavoisier/Editions Tec & Doc.

Lasbeur Linda, Szego-Zguem Emmanuelle, Chassagne Étienne, Guillaum, Marie-Thérèse, Th lot Bertrand (2017), « Les noyades au cours de l'été : de la surveillance épidémiologique à la prévention. Résultats de l'enquête noyades 2015 », *Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire*, 10, pp. 178-185.

Lash Scott, Szerszynski Bronislav, Wynne Brian (1999), *Risk, Environment and Modernity*, London, Sage.

Luhmann Niklas (2005), *Risk : a sociological theory*, New Brunswick, Transaction Publishers.

Lupton Deborah (1999a), *Risk*, London, Routledge.

Lupton Deborah (dir.) (1999b), *Risk and sociocultural theory*, Cambridge, Cambridge University Press.

Moore Patrick (2017), « Fondateur de Greenpeace et... pro nucléaire », dans Petiet Anne, Colas-Linhart Nicole (dir.), *Le nucléaire vu de l'intérieur. Écologistes, ingénieurs, scientifiques, médecins*, Paris, L'Harmattan, pp. 43-51.

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière) (2007), chapitre « Les Français et la sécurité routière », *Bilan 2006*, pp. 227-232.

Pareto Vilfredo (1917), *Traité de sociologie générale*, Genève, Droz.

Peretti-Watel Patrick (2003), *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin.

Peretti-Watel Patrick, Moatti Jean-Paul (2009), *Le principe de prévention. Le culte de la santé et ses dérives*, Paris, Le Seuil.

Pérez-Diaz Claudine (2003), « Théorie de la décision et risques routiers », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 114, pp. 143-160.

Roqueplo Philippe (1997), *Entre savoir et décision, l'expertise scientifique*, Paris, INRA éditions.

Salanave Jean-Luc (2017), dans Petiet A. et Colas-Linhart N. (dir.), *Le nucléaire vu de l'intérieur. Écologistes, ingénieurs, scientifiques, médecins*, Paris, L'Harmattan.

Voisin Dimitri, Rubens Lolita, N'Gbala Ahogni, Gosling Patrick (2013), « Le choix du mode de réduction », dans Fointiat, Valérie, Girandola, Fabien, Gosling Patrice (dir.), *La dissonance cognitive. Quand les actes changent les idées*, Paris, Armand Colin, pp. 87-117.

Weinstein Neil D. (1980), « Unrealistic optimism about future life events », *Journal of personality and social psychology*, 39, pp. 806-820.

Zonabend Françoise (1989), *La presqu'île au nucléaire*, Paris, Odile Jacob.

Notes

[1] [Sans ignorer le débat qui existe à ce propos, nous avons choisi, pour des raisons de lisibilité du texte, de n'utiliser que les termes de « percevoir » et « perception » et ne pas employer ceux de « se représenter » ou « représentation ».

[2] La position théorique sous-tendant cet article est qu'au-delà de leurs différences, les risques, du point de vue des individus, ont tous quelque chose en commun ; ce qui permet de les regrouper sous une appellation commune. Et comme les individus ne peuvent échapper à tous les risques, ils sont contraints de les hiérarchiser et de faire des choix. Ils font ces choix en fonction de leur position dans la société, donc essentiellement sous une contrainte économique et sociale (notion de panier des risques ; Flanquart, 2016).

[3] En France, sont classées Seveso les installations industrielles (de production, de stockage...) abritant une quantité de produits dangereux supérieure aux seuils fixés par la directive européenne de même nom. Depuis la loi du 30 juillet 2003 (dite « loi Bachelot »), les sites Seveso donnent lieu à des Plans de Protection des Risques Technologiques (PPRT) et l'urbanisme est strictement réglementé dans les zones riveraines estimées les plus dangereuses.

[4] Notons que le risque, bien que renvoyant à des événements incertains, fait pleinement partie de la réalité sociale. Ainsi, même si un individu *a priori* soumis aux possibilités de contracter une maladie et de subir un accident au cours d'une année termine celle-ci sans avoir été ni contaminé ni blessé, il a néanmoins réellement couru ces deux risques. Le fait que l'événement négatif ne soit que probable et pas sûr n'empêche pas le risque d'être une réalité incontestable. D'ailleurs, les pouvoirs publics comme les individus le prennent généralement en compte dépensent de l'argent et des efforts et pour le réduire, l'assurer, en gérer les conséquences, etc.

[5] Dans les années 1920, le nombre de véhicules à moteur étant encore relativement modeste, les 34 plus grandes sociétés d'assurance françaises ont décidé de faire statistiques communes. Fort d'une base de données couvrant désormais 600.000 voitures, ces compagnies ont ainsi obtenu « pour chaque catégorie d'automobiles, un chiffre suffisant qui permet[ait] de dégager des moyennes sûres » (De Riedmatten, 1931 : 204).

[6] Roqueplo (1997 : 32) distingue trois types d'expertise : la « *consultative* », qui fournit les décideurs en informations scientifiquement solides ; la « *promotionnelle* », qui fournit aux commanditaires des arguments pour justifier scientifiquement une décision déjà prise mais contestée ; et enfin la « *critique* », sollicitée par les groupes de pression opposés à un projet. Ici, quand nous parlons d'experts, c'est au premier type que nous faisons référence.

[7] Le terme profane n'a pas ici de connotation négative, puisque même l'expert d'un certain type de risque (automobile, médical, nucléaire...) est un profane pour les autres risques, auxquels il est confronté comme tout à chacun sans posséder à leur sujet un savoir particulier.

[8] Chaque été, en France, de 400 à 500 personnes décèdent par noyade. Elles étaient 436 en 2015 (Lasbeur *et al.*, 2017), ce qui constitue un nombre de victimes plus important que celui des attentats islamistes de cette même année.

[9] « [L]e sens du comportement du piéton qui regarde à droite et à gauche avant de traverser réside dans les raisons qu'il a d'adopter ce comportement ; ces raisons sont par suite la cause de son comportement » (Boudon, 2002 : 96, souligné par lui).

[10] L'enquête menée par l'IPSOS en 2018 pour la *Fondation d'entreprise Vinci Autoroutes pour une conduite responsable* auprès de 1 000 personnes met bien en évidence l'existence de ce biais d'optimisme. Si au moins 92% des conducteurs emploient au moins un terme positif pour se qualifier (vigilants : 76% ; calmes : 47% ; courtois : 29%), « lorsqu'ils jugent le comportement des autres, [ils] se montrent nettement moins indulgents puisque 86% d'entre eux citent au moins un adjectif négatif pour qualifier leur conduite » : irresponsables : 49% ; dangereux : 44% ; agressifs : 29% ; stressés : 27% (<http://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/page/enquetes-et-barometres>, consulté le 5 novembre 2018).

[11] Enquête KANTAR TNS réalisée du 12 au 29 janvier 2018 : parmi les 1560 automobilistes interrogés, 76% ne sont pas favorables à l'abaissement de la vitesse autorisée à 80 km/h, plus de la moitié y voient une taxe déguisée et 36% considèrent la mesure comme inutile. Un sondage réalisé par BVA pour la presse quotidienne régionale en mai 2018 donne quant à lui 74% de Français opposés à cette mesure (<https://www.bva-group.com/sondages/francais-limitation-de-vitesse-a-80-km-h>, consulté le 5 septembre 2018).

[12] La PQR (presse quotidienne régionale) en a fait un large écho dans ses pages entre fin décembre 2017 et le début de l'été 2018.

[13] Franck Dubray, « 80 km/h. Les motards en colère manifestent à Paris », <https://www.ouest-france.fr/societe/securite-routiere/80-km/h-les-motards-en-colere-manifestent-paris-5856149>, publié le 30/06/2018 (consulté le 2 septembre 2018).

[14] <https://www.axaprevention.fr/chiffressecuriteroutiere-barometre-axaprevention-2018#V13Hsa6TV8ORq3jL.99> (consulté le 16 novembre 2018).

[15] « Limitation à 80 km/h sur route : le vrai bilan ! », <https://www.autoplus.fr/actualite/Vitesse-80-kmh-Tests-Route-Limitation-1522994.htm>, publié le 13 décembre 2017 (consulté le 3 septembre 2018).

[16] http://forum.autoplus.fr/autoplus/Questions-et-remarques-a-Auto-Plus/limite-vitesse-heure-sujet_2605_1.htm (consulté le 9 septembre 2018).

[17] Association 40 millions d'automobilistes, « 40 millions d'électeurs contre les 80km/h ! », <https://www.40millionsdautomobilistes.com/flash-actu/40-millions-delecteurs-contre-les-80km-h/>, publié le 13 février 2018 (consulté le 3 septembre 2018).

[18] Ces experts, liés à l'industrie nucléaire pour la plupart, peuvent être rangés dans la catégorie de ceux qui, selon la typologie de Roqueplo (1999), font de l'expertise « *promotionnelle* » (Roqueplo, 1997, *op. cit.*).