



Castets-Fontaine Benjamin

Gerald J.S. Wilde, *Le risque cible. Une théorie de la santé et de la sécurité. Prises de risques au volant, au travail et ailleurs...*

Pour citer l'article

Castets-Fontaine Benjamin, « Gerald J.S. Wilde, *Le risque cible. Une théorie de la santé et de la sécurité. Prises de risques au volant, au travail et ailleurs...* », dans *revue à Interrogations ?*, N°24. Public, non-public : questions de méthodologie, juin 2017 [en ligne], <https://revue-interrogations.org/Gerald-J-S-Wilde-Le-risque-cible> (Consulté le 16 avril 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](#).





Gérald J.S. Wilde

LE RISQUE CIBLE
Une théorie de la santé et de la sécurité

Prises de risques au volant, au travail et ailleurs...

Traduit de l'anglais par Marc Camiolo



Dans *Le risque Cible*, version traduite de *Target Risk* (livre publié en 1994 pour la première édition), G.Wilde, professeur émérite de psychologie à la Queen's University de Kingston invite le lecteur à une réflexion sur le risque et son corollaire, la sécurité, à partir de sa Théorie de l'Homéostasie du Risque (THR). Si l'ouvrage ne peut pas se laisser facilement résumer tant il abonde en idées, sources statistiques et présentations d'études scientifiques, il est possible toutefois d'en dégager les grands traits. Sa trame est somme toute classique : après avoir présenté sa théorie, l'auteur étaye celle-ci par de nombreux exemples et chiffres du terrain pour enfin terminer sur des préconisations et des suggestions concernant la prévention des accidents.

La THR offre un cadre intellectuel général à la compréhension d'une catégorie de risques : ceux liés aux activités dangereuses dans lesquelles s'engagent régulièrement des millions de gens comme le travail, la consommation de tabac, d'alcool ou encore la conduite automobile, qui est d'ailleurs l'exemple phare du livre. Cette théorie prend la forme d'un mécanisme complexe-analogie à celui du thermostat - à la fois ouvert et fermé, dynamique et en équilibre et modulé par de nombreux facteurs internes et externes. Deux paramètres y occupent une place centrale : *le risque cible* (le niveau de risque accepté par le sujet) et *le risque perçu* (le niveau de danger évalué par un individu le plus souvent de manière préconsciente). Dès lors, dans ses activités dangereuses, l'individu va continuellement comparer son risque cible à celui perçu et chercher à réduire l'écart entre les deux, de façon à tendre vers zéro. Le sujet, ici, ne minimise pas le risque : il l'optimise à partir d'un calcul avantages/coûts. C'est notamment l'ajustement et le jeu permanent de ces deux variables qui régulent subtilement le niveau des accidents. Si le niveau de risque cible demeure inchangé, alors le niveau d'accident le sera aussi, même s'il peut fluctuer à court terme. Par exemple, lorsque le sujet perçoit un risque supérieur à celui qu'il peut tolérer, il va se montrer plus prudent. En outre, si la prudence peut entraîner une réduction des accidents, alors le niveau de risque perçu diminue et favorise un retour à plus d'accidents.

Situé en amont du mécanisme, le risque cible est donc la variable centrale. « *Le taux d'accidents dans le temps dépend du niveau de risque de mort, de maladie et de dégâts que les personnes acceptent en retour des bénéfices attendus de la prise de risques* » (p. 233). L'auteur se défend de proposer une théorie pessimiste ou

encore « conservatrice » : la THR prend en compte le changement. Le taux d'accidents de la route par habitant peut nettement diminuer à condition de s'éloigner des mesures traditionnelles et notamment techniques de la prévention. La sécurité n'est pas matérielle, elle est en nous.

Citant Vaupel et Yashin, l'auteur rappelle le « paradoxe apparent » suivant : « *Rendre une activité plus sûre peut augmenter la mortalité* » (p.79). Introduire des mesures techniques (ceinture de sécurité, système de frein ABS, airbags, etc.) répressives et/ou législatives, ou encore des actions de formation à la conduite n'entraînent pas forcément une baisse des taux d'accidents par habitant. En effet, comme le prédit la THR, le problème n'est que déplacé et le niveau de risque cible inchangé. L'auteur le montre à maintes reprises, et notamment à travers l'expérience des taxis de Munich. Une partie des taxis de cette ville ont été équipés de freins ABS. Les chauffeurs, qui en ont été dotés, ont modifié leur comportement : vitesse supérieure aux autres taxis, prise des virages plus serrés, moindre distance de sécurité, etc. Par conséquent « *aucune amélioration du taux d'accidents par unité d'exposition ne put être constatée* » (p.127) jusqu'à ce que le niveau de risque cible des chauffeurs fût baissé par l'augmentation des coûts en cas d'accidents : remboursement d'une partie des réparations et risque de licenciement en cas d'accidents.

Aussi, pour résorber les accidents de la circulation, convient-il d'agir avant tout non pas à partir de mesures fractionnées en aval, mais en amont sur la « cause première » : *le risque cible*. Wilde propose alors des pistes dans la lutte contre les accidents. Pour augmenter la sécurité, si des dispositifs répressifs et punitifs apparaissent comme inefficaces, en revanche des programmes incitatifs (basés, par exemple, sur des gratifications ou bonus sous certaines conditions) suffisamment mûris semblent bénéfiques. Enfin, c'est dans notre rapport au temps, dans nos attentes vis-à-vis du futur qu'une culture de sécurité pourrait être établie. L'auteur explique, en effet, que le risque doit également s'analyser à partir de l'arbitrage que les personnes font entre la valeur qu'elles accordent au présent et celle qu'elles confèrent au futur. Les recherches tendent à souligner que l'individu qui porte davantage en « haute estime » le futur, cherchera à le « sauvegarder » et, partant, développera des comportements et des habitudes constitutifs d'une meilleure santé et sécurité. Celui qui est au contraire tourné vers le temps présent, dont les attentes envers le futur sont comparativement plus faibles et qui est disposé à préférer une satisfaction immédiate, aura une propension plus forte à opter pour des conduites plus risquées. Par exemple, dans la circulation automobile, si le temps est compté *hic et nunc*, alors le conducteur prendra plus de risques, en « coupant les virages » ou encore en ne respectant pas les limites de vitesse. Au final, des incitations en termes « d'expectationnisme », (p. 237) jouant sur les attentes futures - comme réduire une assurance à mesure que la personne vieillie - sont susceptibles de redéfinir le rapport avenir/présent. Celles-ci incarneraient un levier non négligeable d'actions en faveur de la santé et à la sécurité.

Ce livre est original car il remet en question bon nombre de nos certitudes et de nos conceptions du risque. Fourmillant d'exemples et de données robustes tirées d'expériences *in situ* ou en laboratoire, la THR est souvent très convaincante. Par ses prises de positions sur les mesures de prévention existantes, l'ouvrage ne laissera sans doute pas le lecteur indifférent et suscitera, à coup sûr, le débat autant chez les conducteurs, les professionnels de la route, les scientifiques que les politiques.

Par ailleurs, la théorie de l'homéostasie, proche par endroit de l'individualisme méthodologique, peut susciter l'intérêt et l'imagination sociologique. Elle postule notamment qu'« *il est rationnel de prendre des risques* » (p.66). Dans cette perspective, deux questions peuvent être posées à son auteur. Pourquoi restreindre le mécanisme de la THR à une conception utilitaire (calcul en termes bénéfices/coûts de la part des acteurs) de la rationalité alors que les travaux contemporains soulignent son caractère pluriel (instrumental, cognitif, axiologique, etc.) et limité ? En outre, n'existerait-il pas également au sein des comportements dangereux, à côté des actions rationnelles, des comportements traditionnels, voire affectuels, pour reprendre la terminologie de Weber ?

En dépit de quelques réserves que l'on pourra toujours formuler au fil de la lecture, cet ouvrage, par ses qualités théoriques, sa rigueur intellectuelle et ses résultats contre-intuitifs, apparaît comme un incontournable pour qui s'interroge sur la nature et l'origine du risque dans une société où les préoccupations de sécurité et de santé ne cessent de croître.