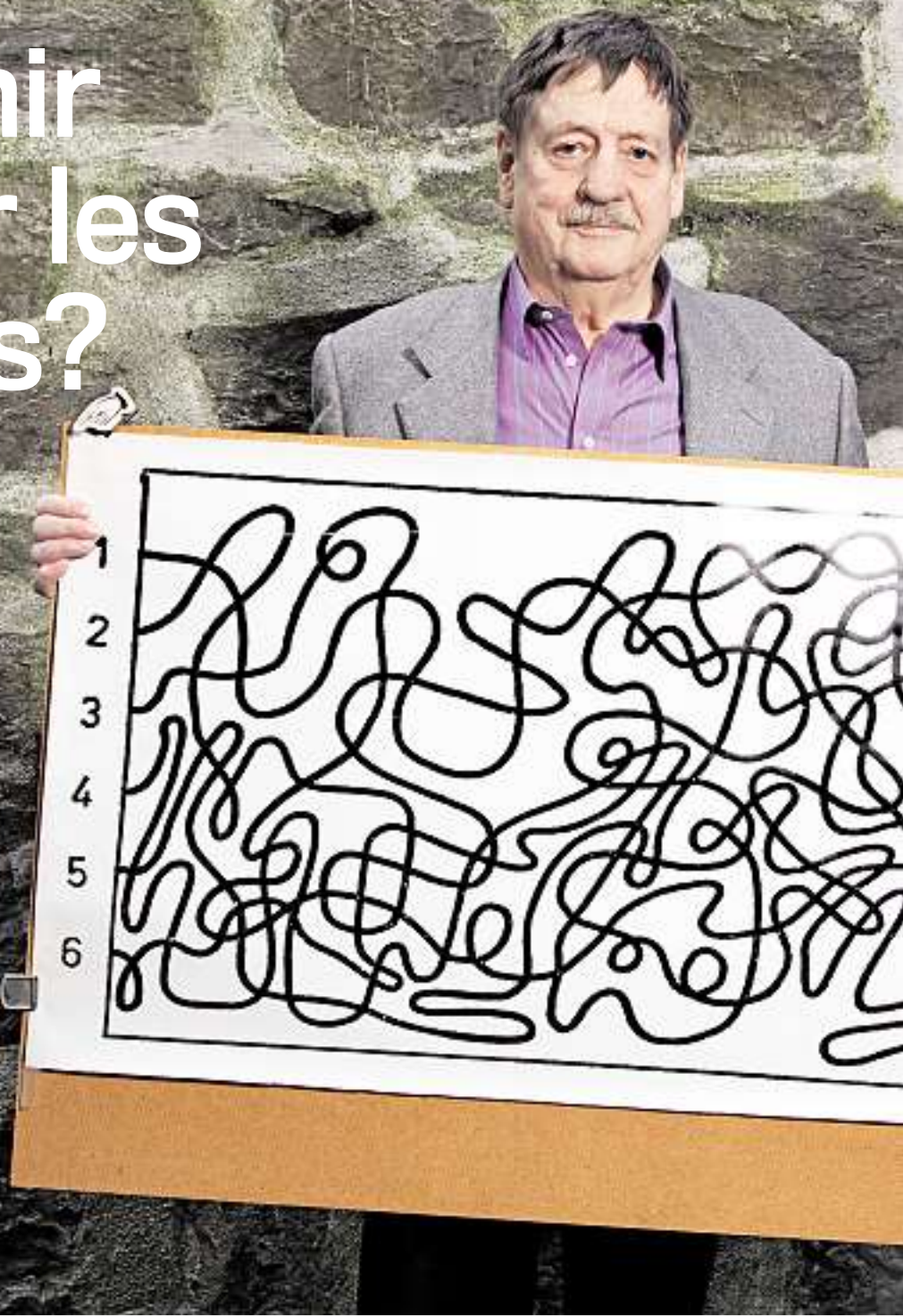


# Faut-il punir ou soigner les chauffards?

Le Conseil fédéral réclame des peines plus sévères à l'encontre des fous du volant. Pour les psychologues du trafic, seule la thérapie s'avère efficace. Visite à Lausanne chez Herbert Studach, l'un des pionniers de la discipline.



Psychologue du trafic, Herbert Studach dispose d'une batterie de tests techniques pour évaluer

**Q**uel point commun entre la série à succès des *Taxi* et la célèbre licence de jeux vidéo *Need for Speed*? La route vue comme un grand terrain de jeu, ainsi que la valorisation de la prise de risques et de la vitesse sans limites au volant. Ailleurs qu'au cinéma ou sur une console, ce type de comportement classe immédiatement son auteur dans la catégorie des chauffards. Un terme malheureusement à la

mode, en raison de la multiplication de courses poursuites et autres faits divers dramatiques.

«Mais ce mot ne répond pour l'instant à aucune définition précise, ni d'un point de vue juridique ni du côté de la psychologie.» Herbert Studach a passé un quart de siècle en compagnie de ceux qu'il préfère appeler des «multirécidivistes», ces fous du volant méprisant la vie d'autrui comme la leur. Ce docteur en psychologie d'origine

bernoise fut l'un des premiers à se spécialiser dans le domaine. «A l'époque, la psychologie du trafic demeurait quasiment inconnue en Suisse et j'ai dû me rendre aux Etats-Unis.»

## La voiture comme univers professionnel

Le presque sexagénaire vient de lâcher sa Nissan Primera après 250 000 kilomètres pour une «petite» BMW d'occasion. «La voi-

ture représente pour moi un moyen de déplacement très efficace. Elle n'est devenue mon univers professionnel que par hasard.» En l'occurrence une rencontre fortuite avec le créateur du fameux «test Beck», l'examen psychotechnique incontournable pour les chauffeurs militaires. «Pendant plusieurs années, j'ai été chargé de l'entretien préliminaire avec les recrues. Cela a démarré comme ça.»



les aptitudes des mauvais conducteurs.

que tel conducteur ne représente pas un danger pour lui-même et les autres», explique Luc Mouron, juriste du Service des automobiles vaudois.

Les premiers concernés: les irréductibles amateurs de sensations fortes, bien sûr, mais aussi les personnes ayant échoué à trois reprises à l'examen pratique. Ou encore les «permis suspendus», catégorie qui va des délinquants d'un jour aux abonnés à l'excès de vitesse. «Je reçois notamment beaucoup de nouveaux conducteurs qui ont commis deux infractions graves durant les trois ans du nouveau permis à l'essai. Après une année d'attente obligatoire, ils viennent effectuer, chez moi ou un confrère, un examen d'aptitude.»

La visite n'a rien d'anodin. Certes, la décision finale appartient à l'autorité compétente. Mais le rapport détaillé d'Herbert Studach sert de base à la sentence. Et ses conclusions se voient rarement contredites. Par ailleurs, le professionnel peut suggérer un suivi, même en cas de restitution.

A la disposition du psychologue, une série de tests «techniques» jugeant la capacité de concentration et d'anticipation de la per-

sonne. Des exercices sur papier que l'on croirait issus d'une méthode pour mesurer le quotient intellectuel, mais aussi des logiciels informatiques assortis d'un volant et d'un pédalier. Rien à voir avec un simulateur pointu ou un jeu vidéo traditionnel.

### Tests d'aptitude pour mauvais conducteurs

Autour d'une simple ligne ondulante, représentant la route, des signaux verts ou rouges surgissent à l'envi. Certains nécessitent un freinage, d'autres non. Le tout sans

quitter la voie de circulation virtuelle. «Ce type de matériel, désormais standardisé, détermine l'exactitude de la pensée logique, de l'observation, de la gestion d'informa-

tions visuelles ou de la coordination sensorielle ou motrice.»

Ces épreuves donnent des indications précieuses sur les capacités à conduire. Le long entretien, lui, s'attache à définir l'attitude de la personne. Bien sûr, beaucoup arrivent avec un discours préparé, un peu comme ces lieux communs que l'on croyait autrefois devoir servir au psy militaire pour se voir exempté du service. D'autres, tout

aussi nombreux, jouent les victimes d'un système trop répressif. «Fréquemment, on me dit qu'il n'est plus possible de rouler, que le nombre de contrôles devient insupportable. De mon côté, je n'ai ni à justifier ni à condamner.»

Le psychologue ne fait d'ailleurs pas partie de ceux qui désapprouvent la multiplication des radars et des interpellations. «Face à tout type de criminalité, il faut rappeler que la plupart des gens désirent vivre en sécurité. Ils aimeraient pouvoir prendre la route sans risquer leur vie par la faute de quelqu'un qui ne respecte pas une priorité ou une ligne blanche.» A l'image d'un thérapeute, Herbert Studach se contente souvent d'écouter. «Ma tâche consiste à comprendre. Les circonstances de la faute, la manière dont la personne conçoit la conduite, le rapport qu'elle entretient avec son véhicule.»

### Un certain manque de maturité

Pour lui, clairement, certains – essentiellement des hommes – ne disposent tout simplement pas de la maturité nécessaire. Des récidivistes, techniquement capables, mais pas psychologiquement. Herbert Studach les voit avant tout comme de grands malades. La vitesse est leur drogue, la prise de risques insensés leur plaisir, leur «bagnole» ou leur «bécane» ce qu'ils possèdent de plus précieux. «Tout à l'heure, j'ai reçu un jeune qui avait commis un grave excès de vitesse avec sa moto. Il m'en parlait comme d'une personne, me disait que c'était son bébé, qu'elle représentait ce qu'il possédait de plus précieux. C'était presque effrayant.»

Le patron de l'IPAR se montre plutôt d'accord avec Andreas Widmer. Interrogé par le journal du TCS, le président de la Société suisse de psychologie de la circulation y estime que seule une thérapie peut guérir cette poignée de têtes brûlées. Dans son rapport, il propose souvent d'astreindre ce type de profil psychologique à une «thérapie du trafic». La mesure diffère



A l'institut pour la prévention des accidents de la route, les chauffards doivent effectuer des exercices de simulation routière.

Aujourd'hui, son institut pour la prévention des accidents de la route (IPAR) représente l'une des trois ou quatre adresses romandes où sont envoyés les conducteurs fautifs. Une demande de plus en plus fréquente, dans le canton de Vaud comme partout en Suisse: entre 2007 et 2008, le nombre de ces examens psychologiques imposés a augmenté de plus de 35%, selon les chiffres de l'Office fédéral des routes (OFROU). «Il s'agit de s'assurer

LIRE LA SUITE  
EN PAGE 17



➔ selon les cantons. Elle peut prendre la forme de séances auprès d'un spécialiste agréé comme lui ou de «cours virages», groupes pilotés par un psychologue. Ces sessions sont mises sur pied conjointement par la Société suisse de psychologie et le Bureau de prévention des accidents. «Les résultats sont plutôt bons.»

D'accord aussi avec le retrait du permis dit de sécurité «pour une durée indéterminée». Une mesure qui peut faire l'effet d'une véritable «amputation» chez ceux qui se sont identifiés à leurs bolides. «Je suis favorable également à la saisie du véhicule. Je m'interroge par contre sur la proposition de sa destruction. Cela peut mener à une attitude revancharde et à un sentiment d'injustice contre-productifs.»

De même qu'Andreas Widmer, Herbert Studach reconnaît que le durcissement des sanctions péna-



Selon les spécialistes, punir les chauffards ne constitue pas une solution suffisante. Il s'agit également de les soigner.

les ou les amendes de plus en plus salées n'ont guère d'effet sur ceux qu'il définit à coup sûr comme chauffards, les amateurs de courses poursuites et autres rodéos urbains. «Ce sont la plupart du temps des jeunes. Souvent originaires des Balkans, comme le confirment les statistiques. Ils ont réussi leur permis du premier coup et s'estiment excellents conducteurs. Ils se disent capables de maîtriser leur véhicule dans n'importe quelle situation.»

Seul un véritable changement d'attitude peut alors les empêcher de recommencer une fois leur permis récupéré. «Pour que se produise ce déclic, ils doivent voir la route autrement, se distancier de la charge symbolique que représente pour eux leur automobile.» Et comme pour toute addiction, la guérison commence par l'acceptation de la maladie.

Pierre Léderrey

Photos Pierre-Yves Massot/arkive.ch

Publicité

Les Caraïbes ou le Canal de Suez: action multi-culturelle à prix mini  
SOUS LES SUNLIGHTS EN DESSOUS DU PRIX PRONTO

Transferts et vols inclus!  
dès CHF **1955.-\***

27.04.09 ergosw.ch



Costa Fortuna \*\*\*\*

**DATES:**  
No. 85 (16 jours) : 05.12. - 20.12.09  
No. 86 (19 jours) : 14.11. - 02.12.09  
27.01. - 14.02.10 / 04.03. - 22.03.10

Prix par personne en occupation double (vol, transferts et taxes inclus) :

Cabine	Costa Fortuna**** No. 85		Costa Europa**** No. 86			
	Cat.	Prix catalogue	Prix CruiseCenter	Cat.	Prix catalogue	Prix CruiseCenter
Intérieure 2 lits standard	I1	3520.-	1955.-	I1	3790.-	2355.-
Intérieure 2 lits supérieure	I4	4000.-	2145.-	I3	4450.-	2675.-
Extérieure 2 lits standard	E1	4400.-	2295.-	E1	5480.-	3175.-
Extérieure 2 lits supérieure	E2	4560.-	2355.-	E3	6730.-	3555.-
Extérieure 2 lits premium	-	-	-	E7	7420.-	4125.-
Ext. avec balcon 2 lits standard	B1	5740.-	2615.-	-	-	-
Ext. avec balcon 2 lits supérieure	B3	5740.-	2795.-	-	-	-
Ext. avec balcon 2 lits premium	B6	6240.-	2985.-	-	-	-
Cabine intérieure à usage individuel	I1	-	2870.-	I1	-	3710.-
Cabine extérieure à usage individuel	E1	-	3550.-	E1	-	5350.-

D'un continent à l'autre, mettez le cap sur l'Ouest vers les paradisiaques plages des Caraïbes ou traversez le mythique Canal de Suez en direction de l'Orient.

Neutre & indépendant!

Découvrez le nouveau look de notre site [www.cruisecenter.ch](http://www.cruisecenter.ch): Une vague d'avantages (réductions CruiseClub à nos fidèles clients) et un océan d'offres sélectionnées spécialement pour vous!

Naviguez sans être menés en bateau !

**CruiseCenter™**  
Téléphone 021 351 89 89



[www.cruisecenter.ch](http://www.cruisecenter.ch)

**IMPORTANT :** Le nombre de cabines disponibles à ce prix spécial est limité : soyez rapides ! Nos prix ne sont valables qu'en occupation simple ou double de la cabine. **Prestations incluses :** Voyage en car confortable depuis la Suisse à destination de Savone, vol retour de Miami (No. 85) ou de Dubaï (No. 86) en classe économique, transfert sur place du port à l'aéroport, croisière dans la catégorie de cabine choisie, taxes portuaires, pension complète à bord, libre utilisation des infrastructures, spectacles et divertissements, disco et musique live, accompagnement de voyage francophone. **Prestations non-incluses :** Boissons et dépenses personnelles, excursions facultatives guidées, pourboires (env. Euro 6.- / par adulte par jour), assurance annulation facultative (entre CHF 55.- et CHF 95.- par pers.), frais de dossier (CHF 20.- par facture).