



HAL
open science

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

Christelle Lavaud

► **To cite this version:**

Christelle Lavaud. Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime. Gestion et management. Université de Bretagne occidentale - Brest, 2017. Français. NNT : 2017BRES0106 . tel-01745525

HAL Id: tel-01745525

<https://theses.hal.science/tel-01745525v1>

Submitted on 28 Mar 2018

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.



université de bretagne
occidentale

UNIVERSITE
BRETAGNE
LOIRE

THÈSE / UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

sous le sceau de l'Université de Bretagne Loire

pour obtenir le titre de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

Mention : Sciences de gestion

**École Doctorale Sciences Economiques
et Sciences de Gestion**

présentée par

Christelle Lavaud

Préparée à IAE de Bretagne Occidentale
Laboratoire LEGO (EA 2652)

**Le comportement irresponsable,
conceptualisation et motivations :
application dans le champ
de la sécurité maritime**

Thèse soutenue le 29 novembre 2017
devant le jury composé de :

Mathilde GOLLETY

Professeur des Universités, Université Paris 2 /
Rapporteur

Pierre VOLLE

Professeur des Universités, Université Paris Dauphine /
Rapporteur

Amina BEJI-BECHEUR

Professeur des Universités, Université Paris Est /
Suffragant

Bertrand URIEN

Professeur des Universités, Université de Bretagne
Occidentale / *Directeur de thèse*

Patrick GABRIEL

Professeur des Universités, Université de Bretagne
Occidentale / *Directeur de thèse*

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

REMERCIEMENTS

Je souhaite adresser mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont soutenue et aidée au cours de ces années de thèse qui furent riches non seulement sur le plan intellectuel mais surtout humain.

Je tiens à remercier chaleureusement mes directeurs de thèse, les professeurs Bertrand Urien et Patrick Gabriel, pour m'avoir permis de réaliser ce travail et m'avoir accompagnée au cours de ces quatre années. Je les remercie surtout pour m'avoir transmis leur passion de la recherche, pour leurs précieux conseils, pour la confiance qu'ils m'ont accordée, pour leur patience et pour s'être si bien adaptés aux différents événements personnels qui sont survenus au cours de ce travail doctoral. Je pense notamment au congrès de l'AFM de Tours...Ils sauront de quoi je parle ...

Je remercie également les professeurs Mathilde Gollety, Amina Beji-Becheur et Pierre Volle pour avoir accepté d'être membres de mon jury de thèse.

Ce travail de recherche n'aurait pas pu aboutir sans un lieu propice pour le réaliser, ce que fut le laboratoire de recherche ICI, nouvellement renommé LEGO. Un espace où le sérieux et la camaraderie trouvent un bon équilibre. Un merci tout particulier à Cécile Morinière pour sa disponibilité, son professionnalisme et sa joie de vivre communicative.

Un grand merci également à l'ensemble des membres du laboratoire, tant chercheurs que doctorants, pour leur écoute, leurs conseils avisés et le partage de leurs expériences diverses. Je remercie tout particulièrement Andréa et Samuel pour leur aide très précieuse tout au long de cette thèse. Je remercie très chaleureusement Eric pour sa disponibilité, son aide, sa grande connaissance en informatique et ses explications toujours très riches et pointues. Spéciale dédicace à Fayrouz pour son écoute, son soutien, son aide, mais surtout pour avoir été ma

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

complice au cours de ces années ! Rien de tel qu'un bon footing ou un bon gâteau pour redonner de l'énergie !

Je remercie également toutes les personnes qui m'ont accordé leur temps, celles qui m'ont accueillie lors des entretiens qualitatifs et celles qui ont répondu aux questionnaires.

Il est des rencontres qui marquent et qui font prendre à la vie un nouveau virage. Je remercie donc chaleureusement le professeur Kacem Benjelloun pour m'avoir transmis son goût de la gestion et donné l'envie de poursuivre dans cette voie.

Merci à ma famille et à tous mes proches pour m'avoir encouragée. Un immense merci à mes parents pour leur grande aide au cours de cette thèse, pour m'avoir toujours soutenue, pour leur dévouement, leur compréhension et leur réconfort les jours de « petits morales ».

Un grand merci à mon mari pour avoir été là, pour avoir pris le temps de me réconforter, pour sa patience, et pour m'avoir supportée et redonné la motivation dans les moments d'angoisse et de doute. Et enfin merci à mon fils, Axel, pour avoir été si sage, même avant sa naissance, et m'avoir permis de mener cette thèse à bien dans les meilleures conditions.

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	1
1. L'accidentologie en mer, les conséquences d'un comportement irresponsable	2
2. Intérêt managérial de la recherche	3
3. Intérêt théorique de la recherche	4
4. Objectifs de la recherche	5
5. Positionnement épistémologique de la recherche.....	5
6. Problématique et questions de recherche.....	6
7. Plan de la recherche	8
PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE	12
CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR.....	14
Introduction du chapitre 1.....	14
1. Le contexte maritime.....	14
1.1. Une plaisance en pleine évolution	15
1.1.1. Démocratisation des activités de loisirs nautiques	15
1.1.2. Que sont la plaisance et les loisirs nautiques ?.....	16
1.2. Le droit de la plaisance	17
1.2.1. Une cohabitation nécessaire.....	17
1.2.2. Définition du droit de la plaisance.....	18
1.2.3. Quelle réglementation pour le droit de la plaisance ?	19
1.3. L'accidentologie en mer	22
1.3.1. Une augmentation du nombre d'accidents.....	22
1.3.2. Des interventions surtout axées sur les particuliers	23
1.3.3. Une accidentologie qui n'est pas figée	25
1.3.3.1. Variation temporelle	25
1.3.3.2. Variation spatiale	25
1.4. Le facteur humain mis en cause dans les accidents	26
1.4.1. Des comportements individualistes	27

1.4.2.	Des fausses alertes.....	27
1.4.3.	Une négligence des mesures de sécurité.....	29
1.4.4.	Un niveau de connaissances insuffisant.....	30
1.4.5.	Une insuffisance dans la maîtrise technique et mécanique des navires	31
1.4.6.	Un excès de confiance dans la technologie.....	32
1.5.	Face à ces accidents, une prévention indispensable.....	32
1.5.1.	Des outils à disposition des plaisanciers.....	33
1.5.2.	Des campagnes de prévention.....	34
1.5.3.	Mais des comportements qui perdurent malgré tout.....	38
1.6.	Synthèse et apports.....	39
2.	Le concept d'irresponsabilité.....	40
2.1.	Le concept d'irresponsabilité : un concept peu connu en marketing	41
2.1.1.	Mais déjà abordé en Sciences de gestion : l'irresponsabilité sociale de l'entreprise	41
2.1.2.	Et qui dépasse le cadre légal ou illégal.....	46
2.1.3.	Synthèse.....	51
2.2.	Les différentes formes d'irresponsabilité.....	52
2.2.1.	Irresponsabilité et dilution des responsabilités.....	52
2.2.1.1.	Irresponsabilité et délégation.....	53
2.2.1.2.	Irresponsabilité et spécialisation	54
2.2.1.3.	Irresponsabilité et anonymat.....	55
2.2.2.	Irresponsabilité et rationalisation	56
2.2.3.	Irresponsabilité et individualisme.....	60
2.2.4.	Irresponsabilité et déterminisme	63
2.2.5.	Irresponsabilité et prise de risques.....	64
2.2.6.	Approche juridique de l'irresponsabilité.....	67
2.2.6.1.	Irresponsabilité pénale.....	67
2.2.6.2.	Irresponsabilité institutionnelle.....	69
2.2.7.	Ambivalence de l'irresponsabilité, une dimension positive.....	71
2.2.8.	Synthèse.....	73
2.3.	Les situations favorables à l'irresponsabilité.....	74
2.3.1.	L'influence sociale	75
2.3.2.	Des circonstances particulières	77
2.3.3.	Une évolution spatiale et temporelle des règles	80
2.3.4.	Des situations source d'erreurs	82
2.3.4.1.	Le manque de compétence	83
2.3.4.2.	L'ignorance ou la méconnaissance d'une règle.....	84

2.3.4.3. Des règles inadaptées	84
2.3.5. Inertie de la règle et de la pratique	87
2.3.6. Synthèse.....	88
2.4. Les motivations à s’engager dans un comportement irresponsable	88
2.4.1 Les motivations à s’engager dans un comportement irresponsable, des variables médiatrices non stables.....	89
2.4.1.1. Les motivations à s’engager dans un comportement irresponsable : des motivations situationnelles.....	89
2.4.1.2. La fonction médiatrice des motivations.....	91
2.4.2. Recensement des motivations à s’engager dans un comportement irresponsable à travers une revue de littérature.....	92
2.4.2.1. Les motivations égoïstes	96
2.4.2.2. Les motivations altruistes	99
2.4.3. Synthèse.....	101
Conclusion du chapitre 1.....	102
CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE	104
Introduction au chapitre 2.....	104
1. Un ancrage théorique, la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1975)	105
1.1. Le modèle initial : multiplication des facteurs de l’évaluation	106
1.2. Evolution du modèle.....	107
1.2.1. La menace perçue.....	108
1.2.2. Evaluation du coping	109
1.2.3. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d’irresponsabilité.....	110
2. Les autres théories mobilisées	111
2.1. La théorie du comportement planifié.....	112
2.1.1. L’intention	113
2.1.2. L’attitude	114
2.1.3. Les normes subjectives	114
2.1.4. Le contrôle comportemental perçu.....	115
2.1.5. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d’irresponsabilité.....	116
2.2. Ajout d’une variable supplémentaire : les erreurs humaines	117
2.3. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d’irresponsabilité	124
Conclusion du chapitre 2.....	126

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE	131
Introduction du chapitre 3.....	131
1. Méthodologie des études qualitatives.....	132
1.1. Les besoins d'informations.....	132
1.2. Le choix de la population et de l'échantillon	134
1.3. Le recueil d'informations	136
1.4. La méthode d'analyse.....	138
2. Présentation des résultats.....	140
2.1. Quand adopte-t-on un comportement irresponsable ?.....	140
2.1.1. Phase 1 : Un contexte maritime général.....	140
2.1.1.1. Un contexte maritime en mouvement.....	140
2.1.1.2. De nombreuses règles à respecter	142
2.1.2. Phase 2 : des facteurs externes et internes	144
2.1.2.1. Des facteurs externes.....	144
2.1.2.2. Des facteurs internes	147
2.1.3. L'existence préalable ou non d'une intention	148
2.1.4. Synthèse.....	151
2.2. Pourquoi est-on irresponsable ?.....	151
2.2.1. Rechercher des gains personnels	152
2.2.2. Flatter l'égo	152
2.2.3. Rechercher des sensations.....	153
2.2.4. Etre libre	154
2.2.5. Rompre avec la routine.....	154
2.2.6. Relever des défis	155
2.2.7. Acquérir un statut.....	156
2.2.8. Porter assistance.....	156
2.2.9. Faire plaisir	157
2.2.10. Synthèse	158
2.3. Les déterminants individuels qui favorisent le comportement irresponsable	158
2.3.1. L'âge.....	158
2.3.2. L'estime de soi.....	160
2.3.3. Le sentiment d'efficacité personnelle.....	161
2.3.4. L'expérience	163
2.4. Synthèse.....	164
Conclusion du Chapitre 3.....	166

Conclusion de la partie 1	168
PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE.....	172
CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE.....	174
Introduction du chapitre 4.....	174
1. Opérationnalisation du modèle	174
1.1. Les variables au cœur du modèle.....	175
1.1.1. Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable	175
1.1.2. L'intention d'entreprendre des comportements irresponsables	176
1.1.3. Le comportement irresponsable	177
1.2. Les variables en amont du modèle.....	177
1.2.1. L'auto-efficacité.....	177
1.2.2. Les normes perçues	178
1.2.3. Les erreurs humaines.....	178
1.2.4. La perception de vulnérabilité.....	179
1.2.5. Perception de la gravité	180
1.3. Les variables modératrices	180
1.3.1. L'estime de soi.....	180
1.3.2. L'environnement.....	181
1.4. Echelle supplémentaire : l'échelle de désirabilité sociale	181
2. Hypothèses de recherche	182
2.1. Effets des antécédents sur les motivations au récit de vie	182
2.1.1. Les effets de la perception de vulnérabilité.....	183
2.1.2. Les effets de la perception de gravité	184
2.1.3. Les effets des normes subjectives.....	186
2.1.4. Les effets de l'auto-efficacité.....	187
2.2. Effets des motivations sur l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable...	188
2.3. Effets de l'intention sur le comportement irresponsable	190
2.4. Autres effets complémentaires	191
2.4.1. Les effets des erreurs humaines sur le comportement irresponsable	191
2.4.2. Les effets de la perception de vulnérabilité sur les erreurs humaines	192
2.4.3. Les effets de la perception de gravité sur les erreurs humaines.....	192
2.4.4. Les effets de l'auto-efficacité sur les erreurs humaines	193

2.4.5.	Les effets de l'auto-efficacité sur l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et sur le comportement irresponsable.....	193
2.5.	Les effets des variables modératrices.....	194
2.5.1.	Les effets sur les relations entre les motivations et leurs antécédents.....	194
2.5.1.1.	L'estime de soi.....	195
2.5.1.2.	L'expérience.....	196
2.5.1.3.	L'âge.....	197
2.5.1.4.	L'environnement.....	199
2.5.2.	Les effets sur les relations entre les motivations et l'intention et entre l'intention et le comportement irresponsable.....	200
2.6.	Synthèse : les modèles.....	201
3.	Design de la recherche.....	204
3.1.	La méthode de recueil des données.....	204
3.1.1.	L'élaboration des questionnaires.....	204
3.1.1.1.	Questionnaire élaboré pour la première collecte de données.....	205
3.1.1.2.	Déroulement du prétest – question 1.....	205
3.1.3.	Déroulement du prétest – questionnaire 2.....	206
3.2.	Le mode de collecte des données.....	207
3.2.1.	Choix du mode auto-administré.....	207
3.2.2.	Recrutement des répondants.....	207
3.2.3.	Caractéristiques descriptives des répondants.....	209
3.2.3.1.	Caractéristiques socio-démographiques des répondants.....	209
3.2.3.2.	Caractéristiques comportementales des répondants.....	211
3.3.	Les méthodes de traitement des données.....	212
3.3.1.	Les traitements préliminaires.....	212
3.3.1.1.	L'examen des données manquantes.....	213
3.3.1.2.	Les valeurs aberrantes et extrêmes (outliers).....	213
3.3.1.3.	La normalité de la distribution des données.....	214
3.3.2.	Les analyses factorielles exploratoires.....	215
3.3.3.	Les analyses factorielles confirmatoires (AFC).....	216
3.3.4.	L'évaluation de la qualité d'un instrument de mesure.....	217
3.3.4.1.	La fiabilité.....	218
3.3.4.2.	La validité.....	218
3.4.	Synthèse.....	219
	Conclusion du chapitre 4.....	221

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE	226
Introduction du chapitre 5.....	226
1. Construction d'une échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable ...	226
1.1. Spécification du domaine du construit.....	227
1.2. Génération et validation des items.....	229
1.2.1. Processus de création d'items	229
1.2.2. Validité de contenu.....	230
1.3. Première collecte des données et épuration des items.....	231
1.3.1. Traitements préliminaires	232
1.3.1.1. Données manquantes.....	232
1.3.1.2. Analyse de la distribution des variables	232
1.3.2. Analyses factorielles exploratoires.....	233
1.3.2.1. Choix du nombre d'axes.....	233
1.3.2.2. Epurations successives	235
1.3.2.3. Structure factorielle.....	236
1.4. Seconde collecte des données et émergence de la structure factorielle.....	239
1.4.1. Confirmation du nombre d'axes.....	239
1.4.2. Epurations successives	240
1.4.3. Structure factorielle	241
1.5. Analyse factorielle confirmatoire – Echelle des motivations	243
1.5.1. Qualité d'ajustement du modèle.....	243
1.5.2. Test d'un modèle alternatif.....	245
1.6. Fiabilité et validité convergente et discriminante – Echelle des motivations	245
2. Les autres instruments de mesure qui feront l'objet de deux collectes de données	247
2.1. La mesure des normes subjectives	247
2.1.1. Présentation de l'échelle des normes subjectives	247
2.1.2. Analyse factorielles exploratoires	248
2.1.2.1. Première collecte de données.....	248
2.1.2.2. Seconde collecte de données	250
2.1.3. Analyse factorielle confirmatoire – Normes subjectives	251
2.1.4. Fiabilité et validité convergente	252
2.2. La mesure de l'environnement	252
2.2.1. Présentation de la mesure	252
2.2.2. Analyses factorielles exploratoires.....	253
2.2.2.1. Première collecte de données.....	253
2.2.2.2. Seconde collecte de données	256

2.2.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Environnement.....	257
2.2.4.	Fiabilité et validité (convergente et discriminante) de l'échelle d'environnement	258
2.3.	La perception de vulnérabilité	259
2.3.1.	Présentation de la mesure	259
2.3.2.1.	Première collecte des données	260
2.3.2.2.	Seconde collecte des données	261
2.3.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Perception de vulnérabilité	262
2.3.4.	Fiabilité et validité convergente de l'échelle de perception de vulnérabilité.....	262
2.4.	La mesure de la perception de la gravité.....	263
2.4.1.	Présentation de la mesure	263
2.4.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	263
2.4.2.1.	Première collecte de données.....	263
2.4.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Perception de la gravité des risques.....	268
2.4.4.	Fiabilité et validité convergente – Perception de la gravité.....	268
2.5.	La mesure des comportements irresponsables.....	269
2.5.1.	Présentation de la mesure	269
2.5.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	270
2.5.2.1.	Première collecte de données.....	270
2.5.2.2.	Seconde collecte de données	273
2.5.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Comportements irresponsables	275
2.5.4.	Fiabilité et validité convergente - échelle des comportements irresponsables	275
2.6.	La mesure de l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable	276
2.6.1.	Présentation de la mesure	276
2.6.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	277
2.6.2.1.	Première collecte de données.....	277
2.6.2.2.	Seconde collecte de données	280
2.6.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Echelle d'intention	281
2.6.4.	Fiabilité et validité (convergente et discriminante) - Echelle d'intention	282
2.7.	La mesure de l'échelle d'erreurs humaine.....	283
2.7.1.	Présentation de la mesure	283
2.7.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	284
2.7.2.1.	Première collecte de données.....	284
2.7.2.2.	Seconde collecte de données	287
2.7.3.	Analyse factorielle confirmatoire – Erreurs humaines.....	289
2.7.4.	Fiabilité et validité (convergente et discriminante) de l'échelle d'erreurs humaines.....	289
2.7.5.	Analyse factorielle de second ordre – Echelle d'erreurs humaines	290

3.	Les instruments de mesure ayant fait l'objet d'une seule collecte de données.....	291
3.1.	La mesure de l'échelle d'auto-efficacité	291
3.1.1.	Présentation de la mesure	291
3.1.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	292
3.1.3.	Analyse factorielle confirmatoire, validité convergente et fiabilité – Auto-efficacité	293
3.2.	La mesure de l'échelle d'estime de soi	294
3.2.1.	Présentation de la mesure	294
3.2.2.	Analyses factorielles exploratoires.....	295
3.2.3.	Analyse factorielle confirmatoire, validité convergente et fiabilité – Estime de soi.....	296
	Conclusion du chapitre 5.....	298
	 CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS	307
	Introduction du chapitre 6.....	307
1.	Modèle de mesure.....	307
1.1.	Validation des instruments de mesure : analyse factorielle exploratoire.....	307
1.2.	Analyse factorielle confirmatoire	308
2.	Test du modèle.....	315
2.1.	Le modèle	315
2.2.	Test des effets modérateurs.....	321
2.2.1.	Sur les relations entre les motivations et leurs antécédents.....	322
2.2.1.1.	L'estime de soi.....	322
2.2.1.2.	L'âge	324
2.2.1.3.	L'ancienneté	325
2.2.1.4.	L'environnement.....	326
2.2.2.	Sur les relations entre les motivations et les intentions.....	331
2.2.3.	Sur les relations entre les intentions et le comportement irresponsable	333
2.3.	Synthèse.....	336
3.	Approfondissement des résultats	341
3.1.	Mise en évidence d'autres effets.....	341
3.1.1.	Nouveaux effets modérateurs.....	341
3.1.1.1.	Effets de modulation de l'estime de soi.....	342
3.1.1.2.	Effets de modulation de l'ancienneté	343
3.1.1.3.	Effets modérateurs de l'âge	344
3.1.2.	Effets de médiation partielle des motivations et des intentions	345
3.2.	Typologie des individus ayant un comportement irresponsable	347
3.2.1.	Méthodologie	347

3.2.1.1.	Classification hiérarchique ascendante.....	348
3.2.1.2.	Classification non hiérarchique.....	350
3.2.1.3.	Analyse discriminante.....	352
3.2.2.	Interprétation des résultats.....	354
3.2.2.1.	Généralités sur les variables socio-démographiques et comportementales.....	356
3.2.2.2.	Caractéristiques des segments de plaisanciers.....	357
	Conclusion du chapitre 6 et de la partie 2.....	360
	CONCLUSION GENERALE.....	364
1.	Synthèse et discussion des résultats de recherche.....	364
1.1.	Identification du concept d'irresponsabilité.....	364
1.2.	Influence sur les comportements irresponsables.....	365
2.	Les apports de la recherche.....	366
2.1.	Apports théoriques.....	366
2.1.1.	Un enrichissement de la littérature sur le concept d'irresponsabilité.....	367
2.1.2.	Inscription dans le cadre du marketing social.....	368
2.2.	Apports méthodologiques.....	368
2.2.1.	L'échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable.....	368
2.2.2.	Validation des autres échelles de mesure.....	369
2.3.	Les apports managériaux.....	369
2.3.1.	Une meilleure compréhension des plaisanciers.....	369
2.3.2.	Marketing stratégique : vers un meilleur ciblage.....	370
2.3.3.	Implication pour le marketing opérationnel à travers la communication.....	371
3.	Limites et perspectives de recherches futures.....	373
3.1.	Le contexte culturel français.....	373
3.2.	La représentativité de l'échantillon.....	373
3.3.	La discrétisation des variables indépendantes quantitatives.....	374
3.4.	Prise en compte d'autres variables.....	375
3.5.	Limites liées à notre positionnement épistémologique.....	375
	BIBLIOGRAPHIE.....	377
	ANNEXES.....	401
	Annexe 1 - Guide d'entretien.....	402
	Annexe 2 – Liste des entretiens.....	405
	Annexe 3 – Exemples d'entretiens retranscrits.....	406
	- Annexe 3a - Pierre.....	406
	- Annexe 3b - Eric.....	417

- Annexe 3c - Guillaume.....	425
Annexe 4 – Questionnaire Collecte 1.....	434
Annexe 5 – Questionnaire Collecte 2.....	448
Annexe 6 – Exemple d’analyse en parallèle.....	465
Annexe 7 – Première liste d’items.....	466
Annexe 8 - Demande d’avis construction échelle de mesure motivation au comportement irresponsable.....	468
Annexe 9 – Validité de contenu – Avis des experts.....	477
Annexe 10 – Seconde liste d’items et correspondance codes et libellés	481
Annexe 11 – Comparaison de la distribution des données	483
Annexe 13– Dendrogrammes analyse typologique.....	485
Annexe 14 : Classification non hiérarchique.....	487

SOMMAIRE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

FIGURES

Figure 1 : Schéma du plan de recherche.....	10
Figure 2 : Répartition des opérations de sauvetage en 2015 du CROSSA Etel	24
Figure 3 : Bilan humain 2015 du CROSSA Etel.....	24
Figure 4 : Plaisance et loisirs nautiques - Répartition des opérations par CROSS – du 01/06/15 au 30/09/15.....	26
Figure 5 : 1 ^{ère} de couverture (à gauche) et 1 ^{ère} page (à droite)	33
Figure 6 : Charte du citoyen de la mer	34
Figure 7 : Exemples de campagnes de don pour la SNSM.....	35
Figure 8 : Campagne de prévention en mer (SNSM, 2011).....	36
Figure 9 : Campagne de prévention en mer (SNSM, 2012).....	37
Figure 10 : Campagne de prévention en mer Guy Cotten (2014)	38
Figure 11 : Modèle conceptuel de la banalisation du “Wrongdoing” (Balch et Armstrong, 2009).....	48
Figure 12 : Le continuum du ISE et RSE (Tench, Sun et Jones, 2012).....	49
Figure 13 : Modèle dichotomique ISE-RSE (Jones, Bowd et Tench, 2009).....	50
Figure 14 : Modèle dynamique environnemental ISE-RSE (Jones, Bowd et Tench, 2009)	51
Figure 15 : Spectre d'attitudes face aux risques	66
Figure 16 : Comportements dans un environnement incertain	78
Figure 17 : cycle de vie d'une règle (Babeau, 2007).....	82
Figure 18 : Le modèle hiérarchique selon Vallerand et Miquelon (2008)	91
Figure 19 : Modèle de motivation à la protection (Rogers, 1975)	106
Figure 20 : Nouveau modèle de motivation à la protection (Rogers, 1983)	110
Figure 21 : : Cadre conceptuel de la motivation à la protection adapté au comportement irresponsable	110
Figure 22 : Théorie du comportement raisonné de Fishbein et Ajzen (1975).....	112
Figure 23 : Théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)	113
Figure 24 : Cadre conceptuel du comportement planifié adapté au comportement irresponsable	116
Figure 25 : Représentation synthétique de la relation intention-erreur-comportement	119
Figure 26 : Classification de l'erreur humaine basée sur les niveaux d'activités.....	120
Figure 27 : Modèle GEMS (Generic Error Modelling System) (Reason, 1990).....	121
Figure 28 : Distinction entre les différents types d'erreurs humaines ((Hadj Mabrouk et Hadj Mabrouk, 2003).....	123
Figure 29 : Taxonomie des erreurs humaines selon Reason (1990).....	124
Figure 30 : Modèle théorique intégrant la théorie du comportement planifié (Ajzen et Fishbein, 1980) et les erreurs humaines (Reason, 1990).....	125
Figure 31 : Cadre théorique à l'issue de la revue de littérature.....	128
Figure 32 : Cadre théorique de la recherche	167
Figure 33 : Modèle développé	202
Figure 34 : Les effets modérateurs.....	203
Figure 35 : Indicateurs formatifs vs réflexifs.....	228
Figure 36 : Scree-test échelle des motivations à s'engager – collecte 1	234
Figure 37 : Nouveau modèle développé.....	304
Figure 38 : Nouveaux effets modérateurs.....	305
Figure 39 : Effets entre les variables explicatives et les variables à expliquer	320
Figure 40 : Les effets modérateurs de l'estime de soi	323

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Figure 41 : Les effets modérateurs de l'âge.....	325
Figure 42 : Les effets modérateurs de l'ancienneté.....	326
Figure 43 : Les effets modérateurs de l'environnement physique.....	328
Figure 44 : Les effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	329
Figure 45 : Les effets modérateurs de l'environnement social	331
Figure 46 : Les effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	332
Figure 47 : Les effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	334
Figure 48 : Autre effet modérateur de l'estime de soi.....	342
Figure 49 : Autre effet modérateur de l'ancienneté	344
Figure 50 : Autre effet modérateur de l'âge	345
Figure 51 : Effets directs suggérés par le test multiplicateur de Lagrange	346
Figure 52 : Le modèle.....	361
Figure 53 : Les effets modérateurs.....	362

TABLEAUX

Tableau 1 : Accidents corporels des transports.....	23
Tableau 2 : Synthèse des causes des accidents en mer.....	39
Tableau 3 : Synthèse de la revue de littérature pluridisciplinaire	73
Tableau 4 : les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable identifiées dans la revue de littérature pluridisciplinaire	94
Tableau 5 : Evolution du contexte maritime.....	141
Tableau 6 : Des règles maritimes diversifiées	142
Tableau 7 : Utilité des règles	143
Tableau 8 : Pression sociale	144
Tableau 9 : modérateurs situationnels.....	146
Tableau 10: Perception des risques.....	147
Tableau 11: Le facteur d'intention.....	148
Tableau 12 : Le facteur d'erreurs humaines	149
Tableau 13: Rechercher des gains personnels	152
Tableau 14 : Flatter l'égo.....	152
Tableau 15 : Rechercher des sensations	153
Tableau 16 : Etre libre.....	154
Tableau 17 : Rompre avec la routine	155
Tableau 18 : Relever des défis.....	155
Tableau 19 : Acquérir un statut.....	156
Tableau 20 : Porter assistance.....	157
Tableau 21 : Faire plaisir.....	157
Tableau 22 : Les neuf motivations de l'irresponsabilité	158
Tableau 23 : L'âge.....	159
Tableau 24 : L'estime de soi	161
Tableau 25: L'efficacité personnelle	162
Tableau 26 : L'expérience.....	164
Tableau 27 : Hypothèses H1a à H1g.....	183
Tableau 28 : Hypothèses H2a à H2g.....	185
Tableau 29 : Hypothèses H3a à H3f	186
Tableau 30 : Hypothèses H4a à H4i.....	187
Tableau 31 : Hypothèses H5a à H5i.....	189

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Tableau 32 : Hypothèse H6	191
Tableau 33 : Hypothèse H7	191
Tableau 34 : Hypothèse H8	192
Tableau 35 : Hypothèse H9	192
Tableau 36 : Hypothèse H10	193
Tableau 37 : Hypothèse H11	194
Tableau 38 : Hypothèse H12	194
Tableau 39 : Hypothèse H-M1	195
Tableau 40 : Hypothèse H-M3	197
Tableau 41 : Hypothèse H-M3	198
Tableau 42 : Hypothèse H-M4	199
Tableau 43 : Hypothèse H-M5	201
Tableau 44 : Hypothèse H-M6	201
Tableau 45 : Structure du questionnaire – collecte 1	205
Tableau 46 : Caractéristiques socio-démographiques des répondants.....	210
Tableau 47 : Caractéristiques comportementales des répondants	211
Tableau 48 : Principales analyses statistiques effectuées	220
Tableau 49 : Les hypothèses de recherche	221
Tableau 50: Etapes de construction d'une échelle de mesure.....	227
Tableau 51 : Comparaison valeurs propres de l'échelle des motivations et valeurs propres aléatoires.....	235
Tableau 52 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée – collecte 1	235
Tableau 53 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des motivations - collecte 1.....	236
Tableau 54 : Matrice des types - Echelle de motivations – collecte 1.....	238
Tableau 55 : Nouveaux items générés pour les composantes Flatter l'égo, Faire plaisir, Rechercher des gains et Rechercher la liberté	239
Tableau 56 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée – collecte 2	240
Tableau 57 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des motivations - collecte 2.....	241
Tableau 58 : Matrice des types - Echelle de motivations– collecte 2.....	242
Tableau 59 : Valeurs des indices d'ajustement - analyse confirmatoire de l'échelle de mesure des motivations.....	244
Tableau 60 : Loadings standardisés AFC – Echelle des motivations – échantillon 2.....	245
Tableau 61 : Test de modèles alternatifs	245
Tableau 62 : Fiabilité échelle des motivations – échantillon 2	246
Tableau 63 : Validité convergente - Echelle des motivations – échantillon 2	246
Tableau 64 : Validité discriminante – Echelle des motivations– échantillon 2.....	246
Tableau 65 : Echelle des Normes subjectives adaptée à tester– échantillon 1	247
Tableau 66 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle des Normes Subjectives– collecte 1	248
Tableau 67 : Synthèse des ACP - Echelle des Normes subjectives - collecte 1	249
Tableau 68 : Matrice des types - Echelle des Normes subjectives – collecte 1.....	249
Tableau 69 : Nouveaux items générés pour l'échelle des Normes subjectives	250
Tableau 70 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle des Normes Subjectives– collecte 2	250
Tableau 71 : Synthèse des ACP - Echelle des Normes subjectives - collecte 2	251
Tableau 72 : Matrice des types - Echelle des Normes subjectives – collecte 2.....	251
Tableau 73 : Valeurs des indices d'ajustement obtenus lors de l'AFC de l'échelle de normes subjectives.....	251
Tableau 74 : Fiabilité et validité convergente - Echelle de normes subjectives – échantillon 2	252
Tableau 75 : L'échelle de l'environnement adaptée à tester – collecte 1	253
Tableau 76 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle de l'Environnement collecte 1.....	254
Tableau 77 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin-Echelle de l'Environnement - collecte 1	254
Tableau 78 : Matrice des types - Echelle de l'environnement – collecte 1.....	255
Tableau 79 : Nouveaux items générés pour la composante Sécurité-Protection et la composante sociale.....	255

Tableau 80 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle de l'Environnement collective 2	256
Tableau 81 : Synthèse des ACP avec rotation OBLIMIN - Echelle de l'Environnement - collective 2.....	256
Tableau 82 : Matrice des types - Echelle de l'environnement – collective 2.....	257
Tableau 83 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle de l'environnement	257
Tableau 84 : Loadings standardisés et test z, Environnement, collective 2	258
Tableau 85 : Fiabilité et validité convergente de l'échelle d'environnement – collective 2	258
Tableau 86 : Validité discriminante échelle d'environnement – collective 2	259
Tableau 87 : L'échelle de la perception de vulnérabilité adaptée à tester – collective 1	260
Tableau 88 : Synthèse des ACP sans rotation - Echelle de la perception de vulnérabilité - collective 1.....	260
Tableau 89 : Matrice des types - Echelle de la perception de vulnérabilité – collective 1	261
Tableau 90 : Matrice des types - Echelle de la perception de vulnérabilité.....	261
Tableau 91 : Indices d'ajustement - Echelle de perception de vulnérabilité.....	262
Tableau 92 : Fiabilité et validité convergente-Echelle de perception de vulnérabilité – échantillon 2.....	262
Tableau 93 : L'échelle de la gravité du risque adaptée à tester – collective 1	263
Tableau 94 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle de Gravité des risques– collective 1	264
Tableau 95 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle de la gravité des risques – collective 1	265
Tableau 96 : Matrice des types - Echelle de la gravité du risque – collective 1.....	266
Tableau 97 : Nouveaux items générés - Echelle de la gravité du risque – collective 1	266
Tableau 98 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle de gravité des risques– collective 2.....	267
Tableau 99 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle de la gravité des risques - collective 2	267
Tableau 100 : Matrice des types - Echelle de perception de la gravité du risque – collective 2	268
Tableau 101 : Indices d'ajustement - Echelle de perception de la gravité.....	268
Tableau 102 : Fiabilité et validité convergente - Echelle de perception de la gravité– échantillon 2.....	269
Tableau 103 : L'échelle des comportements irresponsables adaptée à tester – collective 1	270
Tableau 104 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle des comportements irresponsables – collective 1 ..	271
Tableau 105 : Synthèse ACP avec rotation Oblimin - Echelle des comportements irresponsables - collective 1..	271
Tableau 106 : Matrice des types - Echelle des comportements irresponsables – collective 1	272
Tableau 107 : Nouveaux items générés pour la composante Navigation	273
Tableau 108 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle des comportements irresponsables– collective 2... 274	274
Tableau 109 : Synthèse ACP avec rotation Oblimin - Echelle des comportements irresponsables - collective 2.. 274	274
Tableau 110 : Matrice des types - Echelle des comportements irresponsables – collective 2	275
Tableau 111 : Indices d'ajustement - Echelle des comportements irresponsables	275
Tableau 112 : Fiabilité et validité convergente - Echelle des comportements irresponsables– collective 2	276
Tableau 113 : L'échelle d'intention d'entreprendre un comportement irresponsable à tester	276
Tableau 114 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée d'intention – collective 1	277
Tableau 115 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle d'intention - collective 1	278
Tableau 116 : Matrice des types - Echelle d'intention – collective 1	279
Tableau 117 : Nouveaux items générés – Echelle d'intention.....	279
Tableau 118 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée d'intention – collective 2.....	280
Tableau 119 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle d'ntention - collective 2.....	280
Tableau 120 : Matrice des types - Echelle d'intention – collective 2.....	281
Tableau 121 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'intention	282
Tableau 122 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'intention.....	282
Tableau 123 : Validité discriminante échelle d'intention– collective 2	283
Tableau 124 : L'échelle d'erreurs humaines adaptée à tester – collective 1	284
Tableau 125 : Synthèse du nombre d'axes à retenir - Echelle d'erreurs humaines – collective 1.....	285
Tableau 126 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des erreurs humaines - collective 1.....	285
Tableau 127 : Matrice des types - Echelle des erreurs humaines – collective 1	286
Tableau 128 : Nouveaux items générés pour les composantes Inattention et Matériel - Sécurité.....	287

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Tableau 129 : Synthèse nombre d'axes à retenir - Echelle d'erreurs humaines – collecte 2	288
Tableau 130 : Synthèse des ACP - Echelle des erreurs humaines - collecte 2.....	288
Tableau 131 : Matrice des types - Echelle des erreurs humaines– collecte2	289
Tableau 132 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'erreurs humaines.....	289
Tableau 133 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'erreurs humaines– collecte 2.....	290
Tableau 134 : Validité discriminante échelle d'erreurs humaines– collecte 2	290
Tableau 135 : Indices d'ajustement facteur de second ordre– Echelle d'erreurs humaines	290
Tableau 136 : AFC d'ordre 2 – Erreur humaine globale – Collecte 2.....	291
Tableau 137 : L'échelle d'auto-efficacité adaptée à tester – collecte 2.....	292
Tableau 138 : Synthèse nombre d'axes à retenir - Echelle d'auto-efficacité – collecte 2.....	292
Tableau 139 : Synthèse des ACP - Echelle d'auto-efficacité - collecte 2.....	293
Tableau 140 : Matrice des types - Echelle d'auto-efficacité – collecte2	293
Tableau 141 : Indices d'ajustement– Echelle d'auto-efficacité	293
Tableau 142 : Indices d'ajustement– Echelle d'auto-efficacité	294
Tableau 143 : L'échelle d'estime de soi adaptée à tester – collecte 2.....	295
Tableau 144 : Synthèse nombre d'axes à retenir - Echelle d'estime de soi – collecte 2.....	295
Tableau 145 : Synthèse des ACP - Echelle d'auto-efficacité - collecte 2.....	296
Tableau 146 : Matrice des types - Echelle d'estime de soi – collecte2	296
Tableau 147 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'estime de soi.....	296
Tableau 148 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'estime de soi – échantillon 2.....	297
Tableau 149 : Construction de l'échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable	298
Tableau 150 : Les échelles retenues.....	299
Tableau 151 : Nouvelles hypothèses de recherche.....	303
Tableau 152 : Structure factorielle des échelles de mesure – Echantillon final (448 répondants)	313
Tableau 153 : Validité discriminante des échelles de mesure - Echantillon final (448 répondants)	314
Tableau 154 : Test des hypothèses.....	316
Tableau 155 : Les groupes en fonction de l'estime de soi.....	322
Tableau 156 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'estime de soi.....	323
Tableau 157 : Les groupes en fonction de l'âge	324
Tableau 158 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'âge	324
Tableau 159 : Les effets modérateurs de l'ancienneté	325
Tableau 160 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'ancienneté	326
Tableau 161 : Les groupes en fonction de l'environnement d'ambiance	327
Tableau 162 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement d'ambiance	327
Tableau 163 : Les groupes en fonction de l'environnement de sécurité.....	328
Tableau 164 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	329
Tableau 165 : Les groupes en fonction de l'environnement social	330
Tableau 166 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social	330
Tableau 167 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement physique	331
Tableau 168 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	332
Tableau 169 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social	333
Tableau 170 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement d'ambiance	333
Tableau 171 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement de sécurité.....	334
Tableau 172 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social	335
Tableau 173 : Statuts des hypothèses de recherche.....	340
Tableau 174 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'estime de soi	342
Tableau 175 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'ancienneté.....	343
Tableau 176 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'âge.....	344
Tableau 177 : Test de Lagrange pour effet médiation partielle des motivations et des intentions	345

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Tableau 178 : Comparaison des indices d'ajustement.....	346
Tableau 179 : Classifications ascendantes hiérarchiques des plaisanciers sur la base de leurs comportements irresponsables, de leurs motivations, et des intentions	349
Tableau 180 : Classification non hiérarchique en 6 groupes	351
Tableau 181 : Classification non hiérarchique en 5 groupes	351
Tableau 182 : Classification non hiérarchique en 4 groupes	352
Tableau 183 : Test de Box.....	353
Tableau 184 : Pouvoir discriminant des axes	353
Tableau 185 : Matrice de confusion.....	354
Tableau 186 : Caractéristiques des 5 groupes de plaisanciers	356
Tableau 187 : Vers un marketing opérationnel adapté au profil ciblé.....	372

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

INTRODUCTION GENERALE

*Oh ! Combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
Dans ce morne horizon se sont évanouis !
Combien ont disparu, dure et triste fortune !
Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune,
Sous l'aveugle océan à jamais enfoui !*

(Poème Oceano Nox de Victor Hugo)

"OP 2302 du 15/12/2012 - disparition de deux plaisanciers à l'embouchure du grand Rhône. Recherche en mer d'un père et son fils, occupants du semi-rigide "EMMA". Dans la nuit, le boudin du semi-rigide puis deux gilets de sauvetage sont retrouvés à plusieurs milles au large. Les recherches sont arrêtées le 16/12 à la tombée de la nuit. Tout laisse supposer que les deux occupants du semi-rigide ne portaient pas de gilets de sauvetage et que le pilote n'était pas assez expérimenté pour naviguer dans la zone fréquentée." (Cross Med, 2012)¹

Cet extrait d'opération de sauvetage est un des nombreux exemples des interventions réalisées par les CROSS (Centres Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage). Ces « Centres de Coordination du Sauvetage Maritime » assurent la veille des fréquences de sécurité et coordonnent l'ensemble des opérations relatives à la recherche et au sauvetage en mer dans leur zone de responsabilité. Chaque année, une évolution quantitative des opérations de sauvetage est observée. Le bilan annuel des Sauveteurs en Mer indique qu'en 2015 ce sont 7748 personnes qui ont été secourues avec 5160 opérations de sauvetage contre 4925 en 2014, soit une hausse

¹ CROSS Méditerranée (2012), *Bilan annuel 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

de 5% (SNSM, 2017)². Et c'est une augmentation de 23% des accidents qui est observée depuis 2005. (Commissariat général du développement durable, 2016)³. La question se pose alors de ce qui peut en être la cause. Les différents rapports élaborés par les CROSS mettent en avant le facteur humain à travers notamment une certaine irresponsabilité des plaisanciers.

A travers cette introduction, nous allons brièvement aborder l'intérêt d'étudier le concept d'irresponsabilité chez les plaisanciers (**partie 1**), dont nous soulignerons les apports managériaux (**partie 2**) et académiques (**partie 3**). Les objectifs de la recherche (**partie 4**) ainsi qu'une réflexion sur son positionnement épistémologique (**partie 5**), permettront d'aboutir à la problématique générale et aux questions de recherche (**partie 6**). Nous finirons cette introduction par une présentation du plan mis en œuvre pour y répondre (**partie 7**).

1. L'accidentologie en mer, les conséquences d'un comportement irresponsable

Les caractéristiques de l'accidentologie sont relativement similaires chaque année. Elles sont notamment liées à un niveau de connaissances nautiques insuffisant pour beaucoup de plaisanciers, ainsi qu'à une mauvaise maîtrise technique et mécanique, ce qui conduit alors à des situations qui pourraient être facilement évitées. Ces typologies d'interventions, ainsi que des études commandées par les Sauveteurs en Mer à l'IFOP en 2011, révèlent que "la prudence n'est pas systématique" et qu'il existe un réel "déficit de conscience du danger". Malgré les innovations et le développement de règles de sécurité, les accidents maritimes restent au cœur des préoccupations maritimes. Des études menées notamment par Rothblum (2000)⁴, O'Neil (2003)⁵ et Darbra et Casal (2004)⁶ dans le cadre de la marine professionnelle vont dans ce sens et révèlent que le facteur humain reste la source principale des accidents en mer. D'autres

² SNSM (2017), *Bilans*, disponible sur le site : <https://www.snsm.org/page/bilans>

³ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2548/1700/chiffres-cles-transport-edition-2016.html>

⁴ Rothblum A.R. (2000), Human Error and Marine Safety, National Marine Safety Congress and Expo, Orlando

⁵ O'Neil W.A. (2003), The human element in shipping, *World Maritime University Journal of Maritime Affairs*, 2(2), 95-97

⁶ Darbra R.M. et Casal J. (2004), Historical analysis of accidents in Seaports, *Safety Science*, 42, 85-98

recherches comme celles de Celtik, Er et Topcu (2009)⁷, ont également mis en avant l'aspect humain dans les causes accidentelles maritimes. En effet, « l'inexpérience et l'impréparation restent trop fréquemment à l'origine des sinistres, lorsqu'elles ne constituent pas des facteurs aggravants, notamment lors des épisodes de mauvais temps » (CROSS Corsen, 2016)⁸. Les différents rapports élaborés par les CROSS mettent en avant l'irresponsabilité des plaisanciers comme étant la cause de la plupart des accidents survenant en mer et qui ne cessent d'augmenter.

C'est pourquoi, nous décidons d'étudier le concept d'irresponsabilité. En effet, il semble qu'il faille d'abord comprendre et prévenir cette irresponsabilité, avant de faire appel de manière efficace à la responsabilité des plaisanciers.

2. Intérêt managérial de la recherche

- **Comprendre les plaisanciers irresponsables, une nécessité pour la prévention maritime des services publics**

Cette recherche s'inscrit dans une problématique plus générale de responsabilisation des plaisanciers. Les différentes interventions des Sauveteurs en mer montrent l'importance d'une réelle prévention réalisée auprès des pratiquants. De nombreuses actions ont cependant déjà été engagées depuis plusieurs années par les différents acteurs de la mer. Le niveau de l'accidentologie reste néanmoins croissant « en dépit des campagnes de sensibilisation qui, année après année, sont mises en place afin de responsabiliser les plaisanciers et les pratiquants de loisirs nautiques » (CROSS Corsen, 2016)⁹. Nous pouvons donc remettre en question l'efficacité de ces campagnes jusqu'à ce jour.

L'étude du concept d'irresponsabilité permettrait alors une plus grande connaissance des individus. Aux vues de l'augmentation du nombre d'accidents en mer, une meilleure compréhension de leurs motivations et de leurs comportements concourrait notamment à

⁷Celtik M., Er I.D. et Topcu Y.I. (2009), Computer-based systematic execution model on human resources management in maritime transportation industry : the cas of master selection for embarking on board merchant ships, *Expert Systems with Application*, 36, 1048-1060

⁸ CROSS Corsen (2016), Bilan d'activité 2016, Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer, 43 p.

⁹ CROSS Corsen (2016), Bilan d'activité 2016, Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer, 43 p.

l'amélioration de l'efficacité des campagnes de prévention. Les services publics pourraient alors mettre en place des supports et des messages plus adaptés afin que, selon les souhaits de Yves Lagagne (2012)¹⁰, Président des Sauveteurs en Mer, « d'ici 2022 une véritable organisation de prévention sécurité en mer se soit imposée, à l'image de la sécurité routière ».

L'intérêt de ce travail de recherche sera également de pouvoir étendre nos résultats sur d'autres domaines comme ceux de la prévention routière, aéronautique ou de l'accidentologie en montagne par exemple.

Au-delà de son intérêt managérial, le concept d'irresponsabilité revêt également un véritable intérêt académique.

3. Intérêt théorique de la recherche

La connaissance du concept même d'irresponsabilité est extrêmement parcellaire en Sciences de gestion, notamment en marketing. Ce concept est également peu présent dans les autres disciplines. Ce n'est en revanche pas le cas concernant le concept de responsabilité qui lui a très largement été étudié, notamment sous l'angle de la consommation à travers les préoccupations sociales (Roberts, 1995)¹¹. De nombreux exemples relatifs à des comportements qualifiés d'irresponsables sont pourtant présents dans les organisations (pollution, détournements, injustices, problèmes sanitaires...) (Murphy et Schlegelmilch, 2013)¹². Malgré cela, les recherches se concentrent quasiment exclusivement sur la notion de responsabilité sociale, celle-ci donnant une meilleure image à l'entreprise.

La compréhension du concept d'irresponsabilité reste donc à réaliser et permettra d'enrichir et de compléter la littérature en comportement du consommateur où sont déjà plus ou moins présents d'autres concepts comme ceux de la transgression ou de la déviance par exemple. Cet

¹⁰ Lagagne Y. (2012), Sécurité en mer : objectif 2022, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122

¹¹ Roberts James A. (1995), Profiling levels of socially responsible consumer behavior : a cluster analytic approach and its implications for marketing, *Journal of marketing Theory and practice*, Fall 1995, p. 97-117

¹² Murphy E. et Schlegelmilch B. B. (2013), Corporate social responsibility and corporate social irresponsibility: Introduction to a special topic section, *Journal of Business Research* 66, p.1807-1813

enrichissement va notamment passer par une compréhension des motivations menant à l'irresponsabilité, motivations qui n'ont, à ce jour, encore jamais été mesurées.

Sur le plan académique, cette recherche va donc tenter de combler ces lacunes et permettre :

- d'enrichir la littérature en considérant l'irresponsabilité comme un concept à part entière et pas seulement comme le revers de la responsabilité ;
- de proposer une étude spécifique sur les motivations qui sous-tendent l'irresponsabilité.

4. Objectifs de la recherche

Notre objet de recherche soulève plusieurs questions : les plaisanciers ayant un comportement irresponsable en sont-ils conscients ? S'ils en sont conscients ont-ils des motivations ? Quelles sont ces motivations à l'adoption de tels comportements ? Quelle est la nature de ces motivations ? Comment peut-on les mesurer ? Quels sont les antécédents de ces motivations ?

Ces différentes interrogations vont nous permettre d'élaborer notre problématique. Cependant, avant d'aborder nos questions de recherche, il est important de préciser le positionnement épistémologique de la recherche.

5. Positionnement épistémologique de la recherche

Le positionnement épistémologique a pour objectif de « clarifier la conception de la connaissance sur laquelle le travail de recherche repose et la valeur attendue des connaissances qui vont être élaborées » (Gavard-Perret et al, 2012)¹³. Il permet d'ancrer notre recherche dans une certaine représentation du monde. Celle-ci mène aux différentes questions de recherche, à la problématique, à la démarche et aux méthodes utilisées. Cette vision du monde permettra

¹³ Jolibert A. et Gavard-Perret M.-L. (2012), *Méthodologie de la recherche en sciences de gestion : Réussir son mémoire ou sa thèse*, Paris, Pearson.

d'aborder notre objet de recherche, le concept d'irresponsabilité, sous un certain angle, différent de ce qu'il aurait pu être à travers une autre vision de monde.

Notre recherche se place dans un paradigme positiviste qui implique :

- Qu'un réel indépendant de l'intérêt que lui porte le chercheur existe
- Que ce réel est régi par des lois immuables prenant souvent la forme de relations de cause à effet qui sont observables et mesurables scientifiquement
- Que le chercheur se positionne en observateur placé à l'extérieur du phénomène étudié

Cependant, notre étude se place dans la récente évolution de ce paradigme, un post-positivisme nuancé de réalisme scientifique, le positivisme « aménagé » (Gavard-Perret et al, 2012)¹⁴. Dans les sciences humaines sociales, l'étude des phénomènes humains est complexe et ne permet pas toujours d'appréhender pleinement la réalité dans sa globalité.

Au regard de ce paradigme, nous devons multiplier les méthodes de recherche afin de rendre la thèse la plus objective possible. Nous suivrons une logique hypothético-déductive et opterons pour une étude qualitative afin d'affiner les phénomènes complexes et ainsi appréhender au mieux la réalité. Nous la compléterons par une analyse quantitative afin de tester les hypothèses avancées.

6. Problématique et questions de recherche

L'objectif de cette thèse est d'expliquer l'adoption de comportements irresponsables par les motivations qui les sous-tendent. Nous obtenons alors une problématique possédant un double objectif :

Aboutir à l'identification, au dimensionnement et à une meilleure compréhension du concept d'irresponsabilité, puis analyser les motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables.

¹⁴ Jolibert A et Gavard-Perret M.-L. (2012), Ibid.

Plusieurs questions émergent de cette problématique. La première partie de cette problématique portant sur le concept d'irresponsabilité aboutit aux trois questions de recherche suivantes :

- 1- Quelles sont les caractéristiques de l'irresponsabilité, les situations et les motivations qui la sous-tendent ?
- 2- Quels sont les cadres théoriques qui peuvent lui être rattachés et permettre ainsi de mieux comprendre ce comportement ?
- 3- Quels sont les autres construits mentaux qui la sous-tendent ?

Afin de répondre à ces questions, nous réaliserons :

- Une revue de littérature pluridisciplinaire des disciplines ayant étudié l'irresponsabilité ainsi qu'une revue de littérature marketing, mais également pluridisciplinaire, afin d'y ancrer le concept
- Une étude qualitative constituée de 16 entretiens semi-directifs permettant de mieux cerner le concept d'irresponsabilité, ses relations avec les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, mais également d'appréhender le rôle tenu par d'autres variables liées à l'irresponsabilité.

La seconde partie de la problématique portant sur l'analyse des motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables aboutit aux trois questions de recherche suivantes :

- 4- Quel est l'effet des variables antécédentes sur les motivations à l'irresponsabilité ?
- 5- Quelle est la nature des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable ?
- 6- Quel est l'impact des effets modérateurs ?

Afin de répondre à ces questions, nous effectuerons des études quantitatives sur trois échantillons. Les deux premiers échantillons (263 et 220 personnes) nous permettront de tester les instruments de mesure utilisés, dont l'échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable que nous aurons élaborée préalablement. Le troisième échantillon (448 personnes) permettra de tester le modèle via des équations structurelles. Ce sont au total 931 personnes qui auront été interrogées.

7. Plan de la recherche

Cette recherche comprendra deux parties. La première partie correspondra à la partie théorique de notre thèse et répondra aux trois premières questions de recherche, et la seconde à la partie empirique qui répondra aux trois dernières questions de recherche.

La première partie présentera le concept d'irresponsabilité et aboutira à la construction du modèle théorique. Elle se divise en trois chapitres, un premier chapitre descriptif, un second explicatif et enfin un troisième empirique complétant les deux premiers.

Le chapitre 1 vise tout d'abord à présenter notre champ d'application, celui de la plaisance et de la sécurité maritime. Nous présenterons ensuite les principales caractéristiques du concept d'irresponsabilité qui émergent des comportements observés dans le secteur maritime. Pour cela, nous effectuerons une analyse pluridisciplinaire. Nous aborderons les différentes formes d'irresponsabilité émergeant de la littérature, proposerons une définition de l'irresponsabilité et mettrons en évidence les différentes situations et motivations qui sous-tendent l'adoption d'un comportement irresponsable.

Le second chapitre permettra d'ancrer théoriquement le concept d'irresponsabilité à travers le cadre intégrateur de la théorie de la motivation à la protection (Roger, 1983)¹⁵ que nous compléterons par la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)¹⁶ et la théorie des erreurs humaines de Reason (1990)¹⁷. Il en émergera un premier modèle théorique.

Le troisième chapitre nous permettra de vérifier et de compléter le cadre théorique de l'irresponsabilité. Pour cela, nous réaliserons puis analyserons 16 entretiens semi-directifs auprès de plaisanciers navigant sous pavillon français. Ce chapitre aboutira à la réalisation d'un modèle global.

Cette première partie nous permettra ainsi d'identifier et d'appréhender le concept d'irresponsabilité, de l'ancrer dans un cadre théorique et de faire émerger les différents

¹⁵ Rogers R. W. (1983), Cognitive and psychological processes in fear appeals and attitude change : A revised theory of protection motivation. *Social psychophysiology: A sourcebook*, p.153-176.

¹⁶ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), p.179-211.

¹⁷ Reason J. (1990), *Human error*. Cambridge university press

construits mentaux qui la sous-tendent. Nous devons ensuite préciser la nature et l'intensité des liens entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, leurs antécédents, et leurs effets sur l'adoption d'un comportement irresponsable. **La seconde partie** de la thèse sera consacrée à une recherche empirique quantitative à travers trois chapitres que nous détaillons ci-dessous.

Le chapitre 4 sera consacré à l'opérationnalisation du modèle à travers l'explication du choix des variables et des instruments de mesure correspondant, à la présentation des hypothèses et du design de recherche.

Le test des hypothèses nécessite des instruments de mesures fiables et valides. **Le chapitre 5** concernera alors les différents instruments de mesure. Nous exposerons les différentes étapes de la création d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Nous procéderons ensuite à la validation des autres instruments de mesure utilisés que nous aurons adaptés à notre contexte d'étude, celui des plaisanciers navigant sous pavillon français.

Enfin, le **chapitre 6** sera consacré au test du modèle et à l'approfondissement des résultats.

Ce travail de recherche s'achèvera par une **conclusion générale** synthétisant les résultats et exposant les apports académiques et managériaux de notre recherche. Nous identifierons ensuite les limites de cette recherche ainsi que les voies de recherche futures issues de notre réflexion.

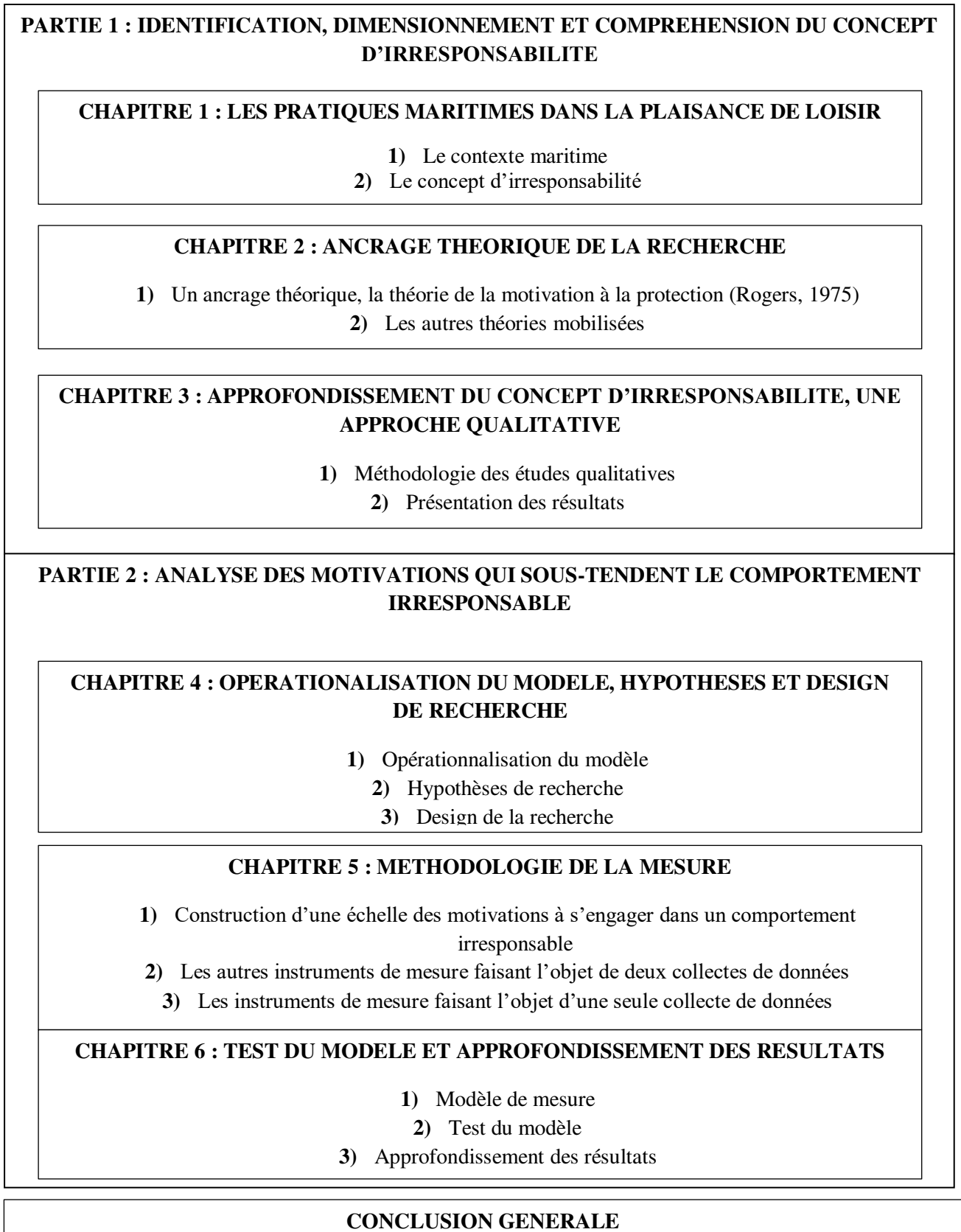


Figure 1 : Schéma du plan de recherche

PARTIE 1
IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT
ET COMPREHENSION DU
CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

A travers cette partie nous répondrons aux trois premières questions issues de la problématique à savoir identifier, dimensionner et présenter les caractéristiques principales du concept d'irresponsabilité.

Le premier chapitre aura une fonction principalement descriptive. En effet, nous nous attèlerons à présenter le contexte maritime, pour finalement arriver au problème de la sécurité maritime et aux principaux comportements qui sont observés et qui semblent être la cause de la plus grande partie des accidents et des interventions des sauveteurs en mer. A l'issue de cela, nous réaliserons une revue de littérature pluridisciplinaire permettant de mettre en avant les caractéristiques de l'irresponsabilité, les situations favorisant son apparition et les motivations qui la sous-tendent.

Le second chapitre sera, quant à lui, essentiellement explicatif. Nous présenterons les différentes théories permettant d'ancrer le concept d'irresponsabilité au sein de notre discipline. Nous aboutirons ainsi à l'élaboration d'un premier cadre théorique enrichi des éléments issus de la revue de littérature.

Un troisième chapitre viendra finaliser cette première partie à travers la présentation d'une analyse qualitative destinée à affiner et enrichir notre modèle théorique liminaire.

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

- 1) Le contexte maritime
- 2) Le concept d'irresponsabilité

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

Introduction du chapitre 1

L'objectif de ce premier chapitre est de délimiter l'objet de notre étude et de répondre à la première question de recherche : « Quelles sont les caractéristiques de l'irresponsabilité, les situations et les motivations qui la favorisent ? ». Pour cela, nous commencerons par aborder le contexte maritime et le rôle majeur du facteur humain dans la survenue des accidents (**Section 1**).

Dans la seconde section, nous aborderons ce facteur humain accidentogène en nous penchant sur le concept d'irresponsabilité et sur les fondements et les motivations qui sous-tendent l'adoption d'un comportement irresponsable. Après avoir réalisé un état des lieux pluridisciplinaire de la notion d'irresponsabilité, nous identifierons les diverses situations et motivations qui concourent à l'adoption d'un comportement irresponsable (**Section 2**).

1. Le contexte maritime

Le problème de sécurité maritime n'est pas nouveau. Au XVIII^e siècle, la solidarité des gens de la mer avait déjà donné naissance aux premières organisations structurées de sauvetage en mer (Célerier et Pertus, 2012)¹⁸. Chaque année, les Sauveteurs en Mer portent secours à plus de 8000 personnes et comptent près de 400 décès, du littoral jusqu'au large, ainsi que plusieurs centaines de blessés graves (Lagagne, 2012)¹⁹. Un approfondissement du contexte maritime (**1.1**), du droit de la plaisance (**1.2**) et de l'accidentologie (**1.3**) notamment due au facteur humain (**1.4**), et ce malgré des campagnes de préventions existantes (**1.5**), peuvent apporter les premières explications à cette augmentation de l'intervention des secours en mer.

¹⁸ Célerier F. et Pertus J.-F. (2012), Sécurité en mer : objectif 2022, Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer, 122

¹⁹ Lagagne Y. (2012), Sécurité en mer : objectif 2022, Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer, 122

1.1. Une plaisance en pleine évolution

Ces quarante dernières années ont été le théâtre d'une véritable explosion de l'activité de la plaisance et des loisirs nautiques (1.1.1) dont nous poserons les caractéristiques (1.1.2) avant de poursuivre notre recherche.

1.1.1. Démocratisation des activités de loisirs nautiques

Une réelle démocratisation s'est opérée depuis les années 1970 conduisant à une augmentation exponentielle du nombre de pratiquants ainsi qu'à une diversification des loisirs nautiques. Comme le souligne le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (2012)²⁰ « le nombre de plaisanciers atteint aujourd'hui 4 millions et les immatriculations de bateaux de plaisance augmentent d'environ 25 000 unités par an ». Son essor s'est réellement opéré à partir des trente glorieuses, notamment suite à la victoire transatlantique en solitaire d'Eric Tabarly en 1964. Cette démocratisation des activités de plaisance fut possible grâce à la combinaison de plusieurs facteurs favorables. Ainsi, l'augmentation du pouvoir d'achat, dû à la croissance économique, les innovations technologiques, une évolution socioculturelle conduisant à une certaine émancipation et « l'apparition de nouveaux aventuriers de la mer à la recherche de records et de défis » (Légiplaisance, 2014)²¹ ont concouru à cette croissance exponentielle. Là où la plaisance était essentiellement une source de quiétude, elle acquiert désormais une dimension sportive où le surpassement et la performance prennent une place de plus en plus importante.

²⁰ Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (2012), Plaisance et loisirs nautiques, Disponible sur internet : <http://archives-presse.developpement-durable.gouv.fr/-Plaisance-et-loisirs-nautiques,1527-.html>

²¹ Légiplaisance (2014), *Le droit de la plaisance*, Edition l'Ancre Marine

1.1.2. Que sont la plaisance et les loisirs nautiques ?

Avant d'aller plus loin, et pour bien comprendre ce phénomène de croissance, il est important de savoir à quoi ces activités se rapportent. L'association Légiplaisance (2014)²² définit la plaisance comme « les activités destinées à l'agrément ou encore au loisir ». C'est ce qui marque la différence avec la navigation professionnelle. Contrairement à la plaisance commerciale, la plaisance sportive et de loisir est considérée majoritairement comme "désintéressée" et sans but lucratif. Il faut néanmoins émettre certaines nuances. En effet, la plaisance peut être réalisée à titre professionnel lorsqu'elle est sportive et peut également être économique à travers les « yachting professionnel, les navires de plaisance à utilisation commerciale, l'emploi par le propriétaire ou la fourniture par un prestataire d'un équipage » (Légiplaisance, 2014)²³. De plus, selon l'article L.5000-2 du Code des transports :

« Sont dénommés navires pour l'application du présent code : 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci. 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial ».

A travers cet article, l'association Légiplaisance (2014)²⁴ souligne que sont alors considérés sous l'appellation "navire de plaisance", non seulement les navires de plaisances à proprement parlé, mais également les objets liés à la plaisance et ayant pour finalité le loisir ou le sport.

Par ailleurs, les activités de plaisance et de loisirs nautiques sont des activités qui se pratiquent en mer et en eau douce. Les lacs, les rivières et la mer sont des espaces diversifiés où se rencontrent de multiples activités. En eau douce sont essentiellement pratiquées la navigation fluviale, la navigation sur les lacs et plans d'eau, avec notamment la planche à voile, le scooter

²² Légiplaisance (2014), Op. cit.

²³ Légiplaisance (2014), Ibid.

²⁴ Légiplaisance (2014), Ibid.

et ski nautique, l'aviron et la navigation sur les rivières et eaux vives avec le rafting, la canoë-kayak, la nage en eaux vives et la baignade. En mer, les principales activités sont la voile légère (dériveur, catamaran par exemple), la croisière côtière, la plongée (en bouteille et en apnée), la natation, les sports de glisse (surf, bodyboard, kitesurf, planche à voile, canoë-kayak), et les sports motorisés (scooter, ski nautique, motonautisme). Dans le cadre de notre recherche, nous nous attacherons aux activités pratiquées en mer, et plus pratiquement à la plaisance.

1.2. Le droit de la plaisance

Ainsi, face à cette "envolée" des activités nautiques, la réglementation a dû se développer pour permettre à chacun de pouvoir continuer à profiter sereinement de cette espace de liberté. La mer est un espace de vie collectif où professionnels et particuliers cohabitent **(1.2.1)**. Victor Hugo souligne que « la mer est un espace de rigueur et de liberté. Y perdre la rigueur c'est perdre la liberté », et pour que cette rigueur puisse exister, une législation spécifique a été mise en place **(1.2.2)** mais son application reste complexe **(1.2.3)**.

1.2.1. Une cohabitation nécessaire

Le littoral constitue une zone de partage qu'il est important de préserver. Afin de permettre cette cohabitation, Chauvin (2010)²⁵ souligne qu'il est indispensable que chacun des acteurs de la mer prenne l'autre en considération pour pouvoir mieux l'appréhender. En effet, selon cet auteur, « il est nécessaire, dans une activité collective, que l'ensemble des acteurs construisent et maintiennent une représentation partagée portant a) sur la situation extérieure mais aussi b) sur les buts poursuivis, c) sur les plans élaborés et choisis et d) sur les rôles de chacun ». Par ailleurs, afin de pouvoir vivre collectivement sur l'eau, une « représentation mentale partagée » semble importante et permettrait une meilleure coordination. Pour que l'activité collective soit

²⁵ Chauvin C. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, pp. 14-21

possible, l'anticipation des actions de l'autre semble indispensable. Pour Chauvin (2010)²⁶, ces deux éléments, à savoir « la représentation partagée » et « l'inter-prédictibilité » sont les clés de la vie en communauté sur l'eau, et notamment dans le cadre des « situations d'anticollision ». Mais pour que cette coordination puisse se faire dans les meilleures conditions, il semble primordial que chacun ait une bonne connaissance de la réglementation générale et « la connaissance commune du règlement international pour prévenir les abordages en mer (ColReg) » (Chauvin, 2010)²⁷. Apparaît alors la notion du droit de la plaisance.

1.2.2. Définition du droit de la plaisance

Le droit de la plaisance est relatif à un ensemble de règles structurant les activités et concernant à la fois le navire et le plaisancier. L'association Légiplaisance (2014)²⁸ le définit comme « le droit qui organise l'ensemble des relations juridiques liées aux activités nautiques pratiquées à des fins de loisir, de compétition et ou de tourisme ».

Si le droit de la plaisance peut être classé dans le droit maritime, il ne faut néanmoins pas faire d'amalgame avec le droit commercial. Il ne faut prendre en compte que les activités « désintéressées » comme le précise la réglementation et la jurisprudence. Selon la Directive 2013/53 dite "bateau" du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur, « le bateau de plaisance et les véhicules nautiques à moteur sont des bateaux destinés à être utilisés à des fins sportives et de loisir ». L'association des termes « plaisance » et « juridique » semble paradoxale en mettant en opposition les notions « de plaisir, de liberté, et de distraction » avec la notion de « juridique ». Mais, si la mer est un espace de liberté, il doit également être un espace de sécurité. Ainsi, « c'est bien là tout l'intérêt de cet antagonisme, où liberté individuelle et intérêt général doivent sans cesse s'équilibrer, où règles de droit et activités de plaisance doivent s'appréhender mutuellement » (Légiplaisance, 2014)²⁹.

²⁶ Chauvin (2010), Ibid.

²⁷ Chauvin (2010), Ibid.

²⁸ Légiplaisance (2014), Op. cit.

²⁹ Légiplaisance (2014), Op. cit.

1.2.3. Quelle réglementation pour le droit de la plaisance ?

Bien que nécessaire, la lecture du droit de la plaisance ne semble pas évidente du fait de l'absence de texte qui lui sont spécifiques et de la pluralité des sources.

Avec la démocratisation des pratiques nautiques, notamment caractérisée par la diversification des activités et des usagers de la mer, une certaine « perte de contrôle » de la plaisance s'est opérée. Les pratiques, de plus en plus individuelles, tendent à sortir des cadres préalablement établis par « les réseaux d'association, les cercles nautiques et les clubs de voile » (Légiplaisance, 2014)³⁰. Là où la plaisance de loisir était très parcellaire, l'engouement et le développement des activités nautiques observés à partir des années 60, notamment en zones littorales, ont amené l'Etat à mettre en place une réglementation adaptée en vue d'une cohabitation sécurisée (Légiplaisance, 2014)³¹.

Cependant, si le droit maritime n'est pas nouveau et dispose de « bornes » relativement nettes, le droit de la plaisance, quant à lui, semble beaucoup plus vague et méconnu. Il s'avère souvent peu compréhensible pour les pratiquants de loisirs ou sports nautiques non formés au domaine juridique. Les règlements régissant le droit de la plaisance sont extraits de sources multiples et ne sont pas regroupés dans un même corps de texte. Le droit de la plaisance est constitué d'un agglomérat de normes pouvant être soit générales, et donc relatives aux activités maritimes dans leur ensemble dont la plaisance, soit propres à la plaisance. Du fait de l'absence d'une réglementation et de textes spécifiques légiférant le droit de la plaisance, il est difficile d'établir des limites au droit maritime permettant de mettre en évidence ce qui est propre au droit de la plaisance. En effet, la réglementation qui régit les droits et les devoirs de chaque pratique en mer est vaste. Elle fait la différence entre les activités en eau douce et celles en mer, prend en compte les spécificités de chaque activité, et couvre les sphères internationales et nationales.

³⁰ Légiplaisance (2014), Op. cit.

³¹ Légiplaisance (2014), Op. cit.

• Les sources internationales

Les sources du droit international sont constituées d'une part des conventions internationales et, d'autre part, du droit de l'Union Européenne.

Les conventions internationales se rapportent essentiellement au développement des activités maritimes, notamment en "droit maritime, en droit social maritime et en droit de la mer", mais très peu, si ce n'est pas du tout, au droit de la plaisance. Seule la Convention COLREG (ou RIPAM) s'applique à tous les navires quelle que soit "leur affectation nautique : commerce, pêche ou plaisance".

Le droit de l'Union européenne, quant à lui, tout comme les conventions internationales, ne s'applique pas à la plaisance. « Le droit de l'union européenne aborde la plaisance sous l'angle des normes de construction des navires de plaisance » (Mandin, 2014)³².

• Les sources nationales

Pour trouver des éléments relatifs au droit de la plaisance, il faut se tourner vers le droit national composé de textes et de la jurisprudence.

Mais, là encore, il n'existe pas une source législative unique regroupant l'ensemble des textes relatifs au droit de la plaisance. Il faut chercher dans la réglementation régissant le droit maritime, le code des douanes, le droit du sport ou encore le code des transports. Cependant, ces différentes sources du droit sont essentiellement tournées vers une réglementation administrative et technique.

La jurisprudence semble être la source la plus couramment utilisée dans le droit de la plaisance. Elle est relative à la plupart des décisions liées à la responsabilité qui étaient initialement prévues pour la navigation commerciale.

³² Mandin F. (2014), Neptunus, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20

Cependant, cette pluralité de sources textuelles et jurisprudentielles rend difficile leur accès et leur interprétation en vue d'une bonne application.

Odier (2010)³³ met en avant cette diversité de la réglementation en expliquant que, bien qu'elle soit riche et relativement complète, elle est surtout très dense à travers un « empilement de textes », et très peu accessible, notamment en langue française sur internet, à l'inverse du droit public français. Mandin (2014)³⁴ se pose les questions suivantes : « Est-ce que le droit de la plaisance existe ? Où se trouve-t-il ? ». Ce questionnement souligne le flou existant autour du droit de la plaisance qui ne fait l'objet d'aucun texte juridique. Bien qu'ayant un lien avec le droit maritime, le droit de la plaisance possède ses propres caractéristiques. Alors que le droit maritime est constitué du droit relatif à la navigation commerciale et à la pêche, le droit de la plaisance concerne la navigation « désintéressée ». Cependant, les sources de ce droit de la plaisance sont diffuses sans qu'aucune n'évoque clairement le terme. Ce droit « est composé d'un ensemble d'ilots mais ne présente pas, pour cette raison, une unité qui donne à le voir comme un tout cohérent. Il n'a rien d'un « continent juridique » » (Mandin, 2014)³⁵.

"Le droit de la plaisance est à la fois partout et nul part. Il peut, au gré d'un texte réglementaire, s'imposer avec force et évidence. Il peut aussi, à l'heure du contentieux, surgir d'un texte général, apparaître comme une excroissance de ce texte et finir par influencer les catégories juridiques en place." (Mandin, 2014)³⁶

Cette question de l'existence d'un droit de la plaisance a été soulevée par Lureau (1970)³⁷ qui met en évidence l'inadaptation du droit maritime au droit de la plaisance et, de ce fait, la nécessité de la création d'un droit propre. De plus, le développement des activités de loisirs nautiques a ouvert également le droit de la plaisance à un domaine plus large, celui du sport.

³³ Odier F. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime, Colloque sur le facteur humain lors des journées internationales de l'enseignement et de la recherche maritime les 25 et 26 mars 2010

³⁴ Mandin F. (2014), Op. cit.

³⁵ Mandin F. (2014), Op. cit.

³⁶ Mandin F. (2014), Op. Cit

³⁷ Lureau P. (1970), *Faut-il une loi pour la navigation de plaisance*, DMF, p. 323

Ainsi, cette pluralité des sources du droit de la plaisance, plutôt que de permettre une meilleure cohabitation des différentes activités nautiques de loisir comme ce devait être le cas, peut s'avérer source de complications. En effet, comme le souligne Chauvin (2010)³⁸, « l'existence de différents systèmes de règles, des règles formelles (le ColReg) d'une part et des règles informelles partagées par certains types de navires et propres à certaines zones de navigation d'autre part, peuvent être à l'origine de ces échecs ». L'ambiguïté relative à cette pluralité de normes concourt à la réalisation de diverses interprétations et comportements. La coexistence de différents systèmes de règles et d'acteurs qui ne se connaissent pas peut engendrer une incompréhension mutuelle et, de ce fait, devenir source d'accidents.

1.3. L'accidentologie en mer

Parallèlement à l'augmentation du nombre de pratiquants et à la multiplicité des textes légiférant le droit de la plaisance et tentant d'harmoniser la cohabitation de l'ensemble des acteurs de la mer, une augmentation du nombre d'accidents peut être observée (**1.3.1**). Les interventions des sauveteurs en mer surviennent essentiellement dans un contexte non professionnel (**1.3.2**) et leur nombre varie en fonction des localités et des périodes de l'année (**1.3.3**).

1.3.1. Une augmentation du nombre d'accidents

Alors que les chiffres concernant les accidents corporels de la route sont en très nette baisse, ceux du domaine maritime ne cessent de croître comme nous pouvons l'observer dans le tableau (1) issu du rapport 2016 du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer concernant les chiffres clés du transport³⁹.

³⁸ Chauvin C. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, p.14-21

³⁹ Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (2016), Chiffres clés du transport http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-3.pdf

	2005	2010	2014
Route			
Nombre d'accidents	84 525	67 288	58 191
Tués*	5 318	3 992	3 384
Blessés hospitalisés**	39 811	30 393	26 635
Ferroviaire			
Nombre d'accidents	138	155	177
Tués	79	68	66
Blessés	42	46	74
Aérien			
Nombre d'accidents	68	91	72
Tués	60	79	57
Blessés	47	55	57
Maritime (yc plaisance)			
Nombre d'évènements de mer ayant donné lieu à des opérations de sauvetage	5 011	6 642	7 710
Tués ou disparus	253	215	276
Blessés	576	674	598

Tableau 1 : Accidents corporels des transports
(Source : Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer)

1.3.2. Des interventions surtout axées sur les particuliers

La majorité des interventions, des décès ou des disparitions, concernent l'activité de plaisance. Le bilan annuel 2015 du CROSSA Etel⁴⁰ souligne que les opérations d'assistance et de sauvetage concernent essentiellement la plaisance et les loisirs nautiques avec 82% des interventions (figure 2). Le fait que les pratiquants d'activités de loisirs (plaisance et loisirs nautiques) soient majoritairement les bénéficiaires des opérations de sauvetage ou d'assistance menées par le CROSS, loin devant les professionnels de la mer, s'avère vrai pour l'ensemble des CROSS.

⁴⁰ CROSSA Etel (2015), *Bilan annuel 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer

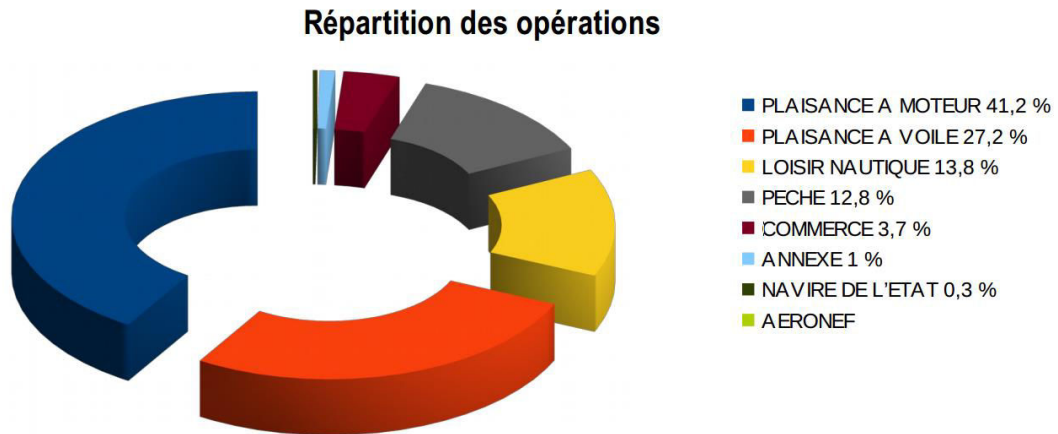


Figure 2 : Répartition des opérations de sauvetage en 2015 du CROSSA Etel

Malgré une légère amélioration en 2013, le nombre de personnes impliquées croît également depuis 2010 comme le montre le graphique ci-dessous (Figure 3).

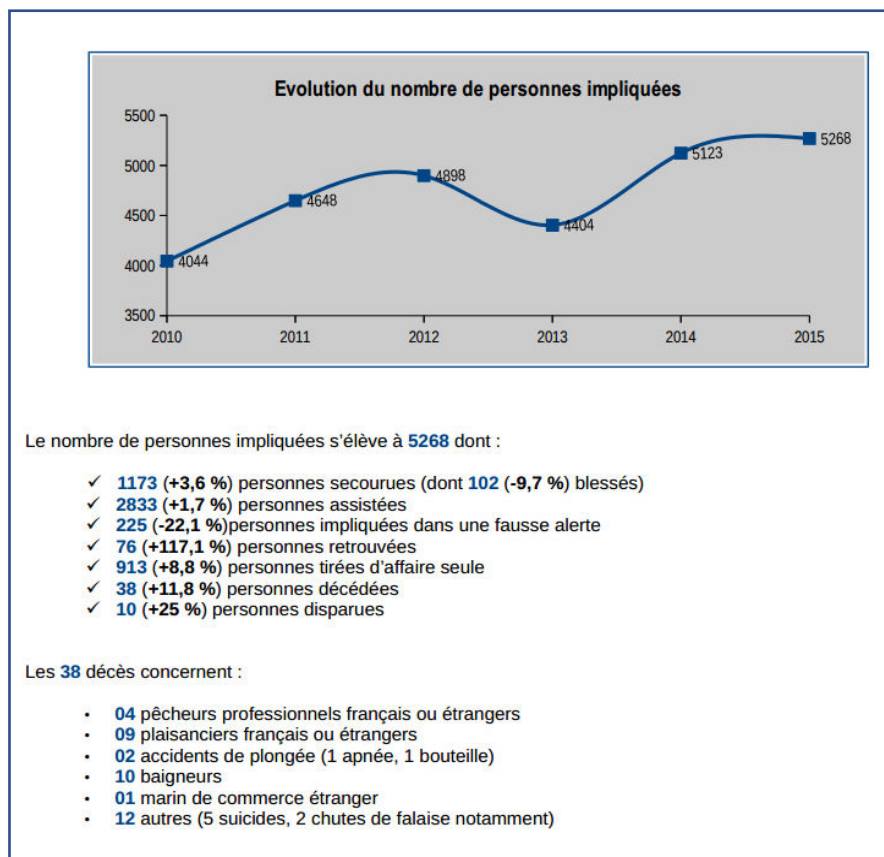


Figure 3 : Bilan humain 2015 du CROSSA Etel

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

1.3.3. Une accidentologie qui n'est pas figée

Le nombre d'accidents en mer n'est pas constant. Il évolue tout au long de l'année, parallèlement à l'activité en mer, (1.3.3.1) mais également en fonction de la localité (1.3.3.2).

1.3.3.1. Variation temporelle

Les interventions sont considérablement accrues pendant la période estivale (de juin à septembre) qui concentre toujours près de 58 % de l'activité SAR (Search and Rescue : la recherche et le sauvetage en mer) du CROSS Corsen⁴¹ par exemple, du fait d'une forte fréquentation du littoral. Le CROSSA Etel (Atlantique), et le CROSS la Garde (Méditerranée), révèlent des interventions près de 3 à 4 fois supérieures à celles des autres CROSS. Les excellentes conditions climatiques, qu'elles soient générales ou marines, semblent être un facteur décisif. De ces conditions favorables en découle donc un niveau d'activité de plaisance et de loisirs nautiques qui augmente. Au cours des périodes d'hiver, ces chiffres diminuent et la plus grande partie des interventions concernent alors essentiellement les navires professionnels (commerce, pêche, etc.).

1.3.3.2. Variation spatiale

Au-delà de la période estivale, une différence de cette volumétrie opérationnelle est également constatée sur les différentes zones maritimes couvertes par les six CROSS (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel, la Garde et Corse). L'ensemble de ces éléments est mis en avant dans le graphique (4) suivant extrait du bilan annuel 2015 du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer⁴².

⁴¹ CROSS Corsen (2015), Op. cit.

⁴² CROSS (2015), Plaisance et loisirs nautiques, Sauvetage en mer, Statistiques estivales 2015

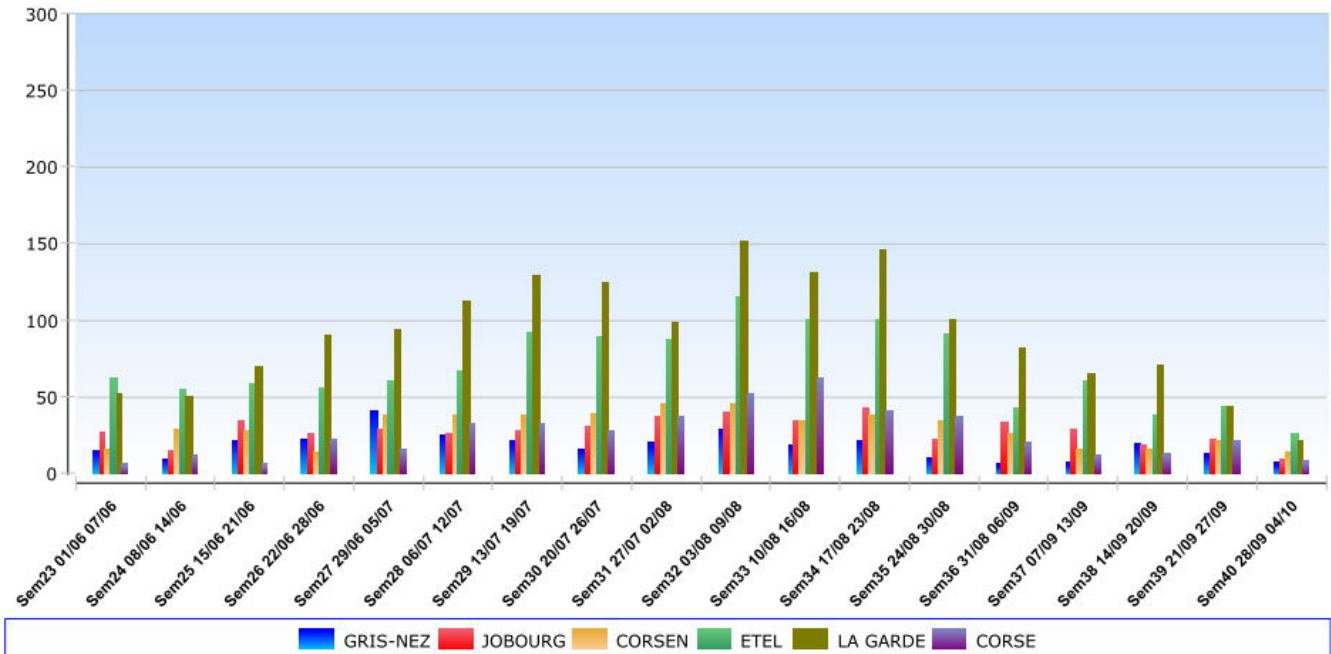


Figure 4 : Plaisance et loisirs nautiques - Répartition des opérations par CROSS en métropole du 01/06/15 au 30/09/15 (Source : CROSS, 2015)

Les chiffres de l'année 2015 mis en avant par le rapport annuel du CROSS Corsen (2015)⁴³ révèlent que 67% des accidents concernent la plaisance et que 90% des accidents ont lieu à moins de 12 nautiques de la côte. Les activités qui engendrent une intervention des opérations de secours (plaisance, loisirs nautiques et pêche côtière) se pratiquent en majorité dans la bande côtière, d'où une concentration accrue de l'activité opérationnelle dans cette zone.

1.4. Le facteur humain mis en cause dans les accidents

La majorité des interventions réalisées par les sauveteurs en mer semblent surtout due à des problèmes de comportements des pratiquants, et ce quel que soit le type d'activités nautiques pratiquées. Le facteur humain semble donc être la cause principale des accidents en mer (Hetherington, Flin et Mearns, 2006)⁴⁴ à travers notamment des comportements individualistes

⁴³ CROSS Corsen (2015), Op. cit.

⁴⁴ Hetherington, C., Rhona, F., Mearns, K. (2006), Safety in shipping: The human element, *Journal of Safety Research*, 37, p.401-411

(1.4.1), une mauvaise utilisation du matériel de sécurité (1.4.2), des mesures de sécurité ignorées (1.4.3), des connaissances (1.4.4) et une maîtrise technique insuffisantes (1.4.5) et enfin un niveau de confiance excessif dans la technologie (1.4.6).

1.4.1. Des comportements individualistes

Francis Vallat (2012)⁴⁵, Président fondateur du Cluster Maritime Français, rapporte les propos du Point qui souligne que « dans les naufrages, où il faut choisir entre vivre ou mourir, le comportement humain se rapporte à l'expression chacun pour soi ». Il explique que les Sauveteurs en Mer, comme la SNSM, doivent faire face à une évolution de la société en partie marquée par un « individualisme poussé jusqu'au mépris des règles élémentaires ». Il évoque également une évolution regrettable de la société à travers « le droit à ce que les sauveteurs risquent leur vie pour soi ». L'exemple durant l'été 2013 des "faux disparus" dans le Verdon illustre bien cela. Le coût des opérations de recherches engagées pour retrouver un couple, qui n'avait en fait pas disparu mais juste abandonné son canoë sans prévenir personne, s'est élevé à 65 000€, sans compter les risques pris inutilement par les sauveteurs (Journal Var Matin)⁴⁶.

1.4.2. Des fausses alertes

Selon l'article 322-14 du Code Pénal :

" Le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information dans le but de faire croire qu'une destruction, une dégradation ou une détérioration dangereuse pour les personnes va être ou a été commise est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Est puni des mêmes peines le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information

⁴⁵ Vallat F. (2012), Les défis à relever imposent des voies nouvelles, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122

⁴⁶ Bonnin S. (2013), *Verdon, les faux disparus ont coûté vraiment cher*, Journal Var Matin du 20 août 2013

faisant croire à un sinistre et de nature à provoquer l'intervention inutile des secours "

Malgré cela, une certaine inconscience est mise en avant. Près de 5% des alertes reçues par les sauveteurs en mer en 2015 sont de fausses alertes, c'est-à-dire des alertes injustifiées sans aucun lien avec une situation de détresse. Elles sont le plus souvent dues « à de mauvaises manipulations ou des déclenchements intempestifs (Inmarsat, ASN, balises), des témoignages erronés ou l'usage malveillant de signaux de détresse (signaux pyrotechniques, MAYDAY par radio) » (CROSSA Etel, 2015)⁴⁷. Plusieurs chiffres du CROSSA Etel (2015) illustrent cela :

- *Signaux pyrotechniques* : 3 % des opérations sont engagées suite à une observation de signaux pyrotechniques. Cependant, les fausses alertes liées à une telle observation représentent 72,7% des déclenchements de signaux. Les investigations mises en place et moyens d'intervention mobilisés suite au déclenchement de ces signaux sont importants alors que ces derniers sont la plupart du temps indépendants d'un réel événement en mer.
- *Balises de détresse SARSAT/COSPA* : en 2015, le nombre de fausses alertes liées au déclenchement de balises de détresse est important et s'élève à 69%
- *Appel sélectif numérique (ASN)* :

Le déclenchement injustifié des balises de détresse conduit à une mobilisation inutile des moyens de recherche et de sauvetage, et ceci au détriment d'autres vraies situations d'urgence et alertes réelles. Nous pouvons citer en exemple la fausse alerte en mer lancée en avril 2016 par un homme qui avait appelé deux fois les secours en mer afin de signaler un bateau en détresse ainsi qu'un homme à la mer. Ce canular avait mobilisé de lourds moyens pendant de nombreuses heures (une vedette de la SNSM, la brigade nautique, une équipe de pompiers et l'hélicoptère de la gendarmerie). Patrick Toustou (2017)⁴⁸, délégué de la SNSM dans l'Hérault, souligne deux risques dans cette affaire : « *le premier, c'est qu'en étant engagé sur une première*

⁴⁷ CROSSA Etel (2015), Op. cit.

⁴⁸ <https://www.francebleu.fr/infos/societe/condamne-de-la-prison-ferme-pour-avoir-lance-une-fausse-alerte-en-mer-1489424290>

opération, on ne peut pas aller porter secours à d'autres personnes qui seraient réellement en danger. Le deuxième : ce jour-là il y avait une mer agitée. Les hommes et femmes qui sont à bord prennent des risques ».

L'homme, condamné par le tribunal correctionnel de Béziers à 4 mois de prison et 600€ d'amendes, ne semble cependant toujours pas conscient de la gravité de son acte que la SNSM qualifie d'« acte irresponsable ».

1.4.3. Une négligence des mesures de sécurité

Des études menées dans le cadre de la sécurité maritime ont montré que la "prudence n'était pas systématique" (SNSM, 2013)⁴⁹. Une augmentation du nombre d'hommes à la mer ne portant pas leur gilet est observée, ainsi qu'une négligence de certains pratiquants en ce qui concerne le facteur météo avec également parfois une volonté de le défier. Une étude de l'IFOP (SNSM, 2013)⁵⁰ révèle que, par beau temps, moins de 50% des pratiquants portent leur gilet. Cela varie en fonction du sport pratiqué et de l'entourage (40% pour ceux qui pratiquent la voile, 44% pour la pêche en bateau, 63% en famille avec des enfants, 48% entre amis). Les freins invoqués sont: l'inconfort pour 48%, l'habitude pour 42%, n'en voient pas l'utilité pour 37%, sont moins performants pour 22%, lourd pour 17%, pas esthétique pour 11% et enfin cher pour 9%. Un rappel des règles de base de sécurité est donc nécessaire : « Avoir un gilet, c'est bien, le porter c'est mieux » (SNSM, 2013)⁵¹. Yves Lagane (2012)⁵², président de la SNSM, souligne que « nous devons aujourd'hui considérer comme irresponsable le fait de pratiquer la mer sans brassière de sauvetage sur une grande majorité des navires de plaisance ou embarcations de loisirs nautiques ».

⁴⁹ SNSM (2013), *Campagne "gilet de sauvetage"*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>

⁵⁰ SNSM (2013), la campagne de prévention pour l'incitation au port du gilet de sauvetage, *Sauvetage le magazine de la sécurité en mer*, 122

⁵¹ SNSM (2013), Op. cit.

⁵² Le Télégramme <http://www.letelegramme.fr/ig/generales/regions/bretagne/campagne-de-la-snsm-jamais-sans-mon-gilet-de-sauvetage-26-06-2012-1752841.php#rQ7VB1ehjIXujWZz.99>

L'exemple ci-dessous illustre parfaitement les événements caractéristiques des missions CROSS et montre la pertinence des conseils de prévention.

*"OP 1102 du 21/07/2012 - chavirement du "SLOUGHI" : un important dispositif de recherche aéromaritime est mis en place pour rechercher une petite embarcation de plaisance et ses 3 occupants partis en pêche dans le golfe de Fos alors que les conditions météorologiques étaient particulièrement défavorables. Le navire est retrouvé chaviré le 22/07 au matin. Les recherches qui se poursuivront toute la journée permettront de retrouver deux corps (aucun ne portait de gilet de sauvetage) ; la troisième personne est toujours portée disparue. **Des conditions météorologiques défavorables pourtant annoncées (fort mistral), conjuguées à une embarcation inadaptée et l'absence de port de gilet de sauvetage sont à l'origine de ce drame.**" (CROSS Med)⁵³*

Mais la météo ne semble pas la seule en cause car, comme l'explique Eric Lefebvre, directeur du CROSS Med, malgré des conditions météorologiques clémentes, la mer a quand même tué.

1.4.4. Un niveau de connaissances insuffisant

Plusieurs autres causes d'accidents, et récurrentes chaque année, sont mises en avant par les CROSS et la SNSM. En effet, ces derniers constatent que le niveau de connaissances nautiques des bons gestes et des bonnes pratiques est insuffisant pour de nombreux usagers de la mer. Le CROSS Corsen (2015)⁵⁴ souligne que « malgré d'incessants appels à la prudence, l'inexpérience et l'impréparation sont de plus en plus fréquemment à l'origine des sinistres, lorsqu'elles ne constituent pas des facteurs aggravants, notamment lors des périodes de mauvais temps ». En effet, l'activité de plaisance « en plein essor, accessible au plus grand nombre, est souvent pratiquée par des usagers mal préparés ou mal équipés et qui se retrouvent

⁵³ CROSS Med (2012), *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

⁵⁴ CROSS Corsen (2015), *Bilan d'activités 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer

donc parfois dans des situations difficiles » (CROSS Corsen, 2012)⁵⁵. 61% des accidents des navires de plaisance sont dus à des échouements pouvant s'expliquer par « une méconnaissance de la zone, un manque de maîtrise du sondeur ou d'attention visuelle, un défaut de lecture des cartes marines ou encore des défauts de manœuvre » (CROSS Med, 2015)⁵⁶. L'augmentation du nombre d'accidents implique de plus en plus de « non marins » ou de « marins occasionnels », ce qui peut notamment aboutir à une complexification des opérations à travers des témoignages imprécis, des difficultés de localisation, un affolement ou des réactions inappropriées » (CROSS Corsen, 2015)⁵⁷.

1.4.5. Une insuffisance dans la maîtrise technique et mécanique des navires

Le défaut d'équipement ou une mauvaise maîtrise technique et mécanique des bateaux sont également souvent à l'origine de situations complexes pour des pratiquants en moyenne peu expérimentés. En effet, plus de la moitié des opérations conduites au profit des navires de plaisance sont relatives à des problèmes techniques (avaries ou pannes diverses) qui résultent dans la majorité des cas d'un défaut d'entretien et d'un degré de préparation insuffisant. De nombreux accidents (pannes moteur ou pannes d'essence) se produisant sur des voiliers dont la propulsion n'est habituellement pas le moteur et peuvent notamment s'expliquer par « l'absence de nécessité de posséder un permis de conduire pour les navires de plaisance pour louer un voilier. [...] Ce type d'usagers de la mer, très occasionnels et se livrant à la pratique de la plaisance hors de toute structure est particulièrement difficile à sensibiliser » (CROSS Med, 2015)⁵⁸.

⁵⁵ CROSS Corsen (2012), *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

⁵⁶ CROSS Med (2015), *Bilan d'activités 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer

⁵⁷ CROSS Corsen (2015), Op. cit.

⁵⁸ CROSS Med (2015), Op. cit.

1.4.6. Un excès de confiance dans la technologie

Si la mauvaise maîtrise du matériel d'aide à la navigation (GPS, sondeur) est souvent mise en cause, une trop grande confiance en ces derniers (CROSS Med, 2012)⁵⁹ peut également être soulignée. La "technologisation" (Corneloup et al., 2002)⁶⁰ dans ces systèmes conduit le plus souvent à une inactivité et une baisse de vigilance du pratiquant. Bainbridge (1987)⁶¹ résume parfaitement cette idée en expliquant que « l'automatisation tend à réduire les connaissances de l'opérateur, [...] augmente le nombre des erreurs de routine et de manipulation des systèmes, elle déresponsabilise l'opérateur et finalement elle ne résout pas tout puisqu'elle expose à des paradoxes, notamment celui-ci : plus un système de contrôle est automatisé, plus la contribution humaine y est cruciale car ce qu'il reste au superviseur est alors ce que le concepteur n'a pas su automatiser parce qu'il n'a pas su le prévoir : ce sont les situations mal structurées et imprévues ». Selon la SNSM (2017)⁶² « la mer reste un partenaire exigeant qu'il faut savoir apprivoiser quand le progrès technologique, parfois trompeur, peut donner le sentiment que tous peuvent l'affronter sans préparation préalable ». Dujardin (2011)⁶³ appuie cette idée en expliquant que « l'e-navigation » ne peut être considérée comme « un garde-fou préventif définitif des accidents ». Le progrès peut s'avérer trompeur à travers une technologie donnant l'impression que la mer peut être « vaincue » sans aucune préparation (SNSM, 2017)⁶⁴

1.5. Face à ces accidents, une prévention indispensable

Afin de pallier le nombre d'accidents qui ne cesse de croître, « d'améliorer l'information et la connaissance liées à la pratique de ces différents loisirs nautiques et de permettre une pratique

⁵⁹ CROSS Med (2012), Ibid.

⁶⁰ Corneloup J. et Soulé B. (2002), La gestion du risque par les pratiquants d'activités sportives de nature, revue Espaces, 73

⁶¹ Cité par Mendel G. (1998), *L'acte est une aventure, du sujet métaphysique au sujet de l'acte pouvoir*, Paris, La Découverte et Syros

⁶² SNSM (2017), *La charte du citoyen*, disponible sur internet : <http://www.snsn.org/page/la-charte-du-citoyen-de-la-mer>

⁶³ Dujardin B. (2011), Synthèse du colloque sur le facteur humain, *Revue Maritime*, (490), 62.

⁶⁴ SNSM (2017), Op. cit.

de la mer plus responsable et plus sûre » (SNSM, 2013)⁶⁵, une prévention est mise en place à travers plusieurs outils (1.5.1) ainsi que des campagnes de prévention en mer (1.5.2).

1.5.1. Des outils à disposition des plaisanciers

- Un guide de sécurité à la navigation

En 2013 paru le guide Safetics, Check and Go (figure 5). Il s'agit d'une check-list des marins inspirée de celles de pilotage utilisées dans le cadre de l'aviation. Ce « mémo » est dédié à « améliorer les pratiques et réflexes à avoir à chaque étape de la navigation » (Armel le Cléac'n, navigateur et skipper professionnel français). Ce guide regroupe de façon synthétique les recommandations officielles, l'avis d'experts en sécurité maritime et également de nombreux retours d'expérience. Il s'agit d'un condensé de toutes les étapes cruciales à la navigation.

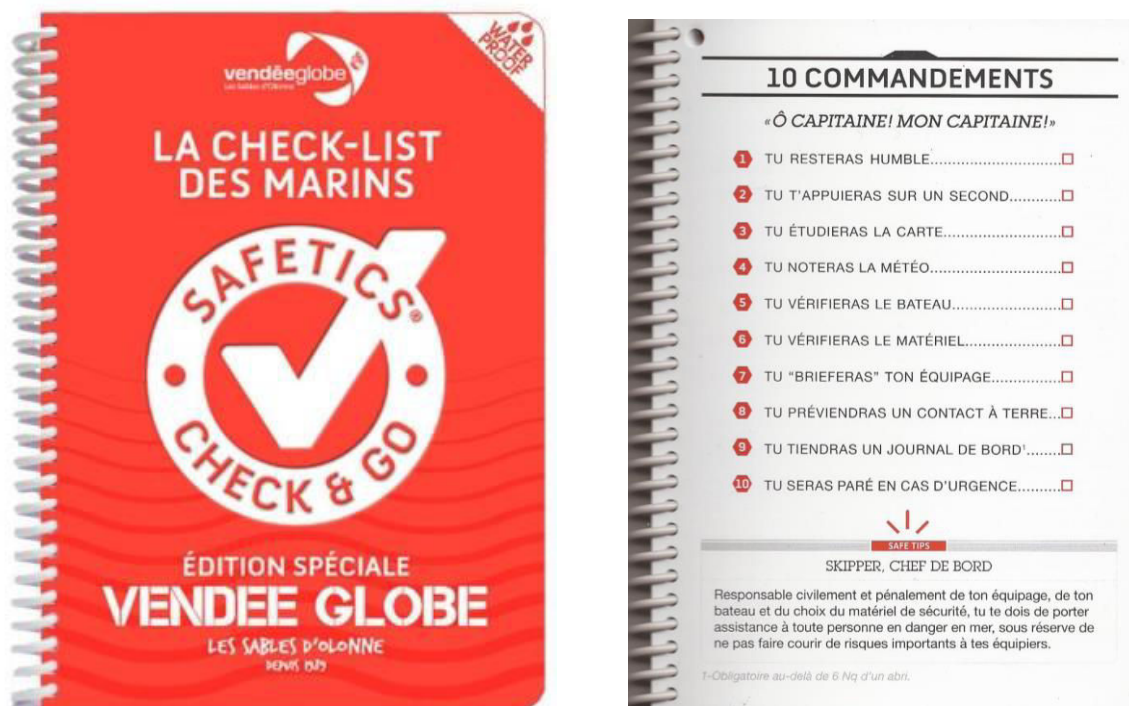


Figure 5 : 1^{ère} de couverture (à gauche) et 1^{ère} page (à droite)

⁶⁵ SNSM (2013), *Enjeux et objectifs*, disponible sur internet : <http://www.snsn.org/page/enjeux-et-objectifs>

- La charte des « Citoyens de la Mer »

Les sauveteurs en mer tentent de sensibiliser les vingt millions de Français qui pratiquent une activité nautique, occasionnelle ou non, au large ou sur le littoral, afin de faire évoluer les comportements grâce aux valeurs fondamentales du “Citoyen de la Mer”⁶⁶ (figure 6).

<p><u>Le citoyen de la mer responsable</u> 1 / S'informe au mieux du milieu maritime qu'il va pratiquer : météorologie, marées, courants, hydrographie, récifs, phénomènes particuliers locaux, réglementations spécifiques... 2 / Est conscient de ses possibilités et de ses limites. 3 / S'il part en mer, connaît et maîtrise l'engin nautique qu'il met en œuvre, ses caractéristiques de tenue de mer, ses règles de conduite, ses installations de sécurité. A partir du littoral, il s'informe des consignes de sécurité en vigueur localement. 4 / Connaît l'état de préparation de son équipage et s'assure de son équipement de sécurité individuelle adapté aux conditions de pratique de la mer.</p> <p><u>Le citoyen de la mer solidaire</u> 5 / Se prépare à l'éventualité de devenir lui-même un sauveteur ; dans cette perspective, il s'informe sur les contacts à prendre pour alerter les secours et connaît les premiers gestes qui sauvent. 6 / Surveille son environnement lorsqu'il est en mer, de manière à détecter rapidement toute anomalie ou tout danger affectant une personne en difficulté. 7 / Porte spontanément secours aux personnes en difficulté dans la mesure de ses capacités et donne l'alerte aux services spécialisés de coordination des opérations de sauvetage.</p> <p><u>Le citoyen de la mer respectueux</u> 8 / Entretient sa connaissance sur les habitudes et contraintes des autres acteurs qui pratiquent son environnement maritime. 9 / Ne se départit jamais de sa courtoisie dans ses contacts avec eux. 10 / Respecte scrupuleusement l'environnement</p>
--

Figure 6 : Charte du citoyen de la mer

1.5.2. Des campagnes de prévention

Afin de mener à bien ses missions, la SNSM diffuse régulièrement des campagnes d'appel au don, 79% de ses ressources étant privées (figure 7).

⁶⁶ SNSM (2013), Op. cit.



Figure 7 : Exemples de campagnes de don pour la SNSM

Au-delà de ces campagnes d'appel au don, la SNSM a lancé plusieurs campagnes de prévention.

En 2011, elle a lancé la campagne « Face à la mer, on est tous fragile » réalisée par l'UCC Ouest (Union des Conseils en Communication de l'Ouest) afin « de promouvoir une image renouvelée de la filière communication » (SNSM, 2011)⁶⁷. Afin d'augmenter son impact, cette campagne met en avant trois grands figures nautiques à savoir Olivier de Kersauzon, Michel Desjoyeaux et Bruno Sroka (figure 8). Cette campagne se décline en plusieurs supports à savoir : « 500 affiches de 2 et 12 m², 200 spots radios de 20 secondes, 1,3 millions de pages web et des insertions publicitaires dans des quotidiens ». La campagne de communication est estimée à environ 100 000 euros.

⁶⁷ SNSM (2011), cité par <http://www.voilesnews.fr/layout/set/print/News/Federation/18876-SNSM-Lancement-de-la-campagne-de-prevention-de-la-SNSM-Face-a-la-mer-on-est-tous-fragiles>



Figure 8 : Campagne de prévention en mer (SNSM, 2011)

Depuis 2012, une campagne de prévention pour sensibiliser au port du gilet de sauvetage a été lancée (figure 9). En effet, une étude réalisée par l'IFOP en 2011 sur un panel de 849 pratiquants d'activités nautiques a montré que plus de 50% de ces personnes ne portent pas, ou bien très occasionnellement, de gilet de sauvetage, par mauvais temps 34% des personnes ne le portent pas et 50% pour les moins de 25 ans (SNSM, 2017)⁶⁸. Cette campagne de prévention a été créée par Publicis Activ. Elle se décline à travers :

⁶⁸ SNSM (2017), *Campagne "gilet de sauvetage"*, disponible sur internet : <http://www.snsrm.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>

- Une campagne d'affichage via « 15 000 faces INSERT 60x80 sur les réseaux côtiers, 1 000 faces DECAUX (2m² ou 4x3), plus de 5 000 affiches 60x80 diffusées via les réseaux de la SNSM, le Secrétariat Général de la mer, la Fédération des ports de plaisance, et l'Institut National de la Consommation, le Yacht Club de France, la MACIF prévention et TRIBORD (Décathlon) » (SNSM, 2017)⁶⁹ et est relayée en presse
- Une campagne radio via 100 passages radios sur RMC
- Une campagne web via une « diffusion sur les sites de la SNSM, de la Direction des affaires Maritimes, des préfectures maritimes, des douanes et de l'Institut National de La Consommation et de l'ensemble des partenaires de la campagne » (SNSM, 2017).

Cette campagne met en scène des personnages dans des situations anachroniques : lors d'un mariage, d'un accouchement ou d'une partie de foot avec une accroche simple « *Sans lui, il (elle) ne serait pas là* » accompagnée de la signature « *En mer mettez toujours votre gilet de sauvetage* ». Le but de cette campagne décalée est d'attirer l'attention des usagers de la mer et d'agir sur leurs comportements.



Figure 9 : Campagne de prévention en mer (SNSM, 2012)

⁶⁹ SNSM (2017), Op. cit.

En 2014, c'est au tour de l'équipementier marin Guy Cotten de lancer une campagne de communication en s'associant avec l'agence de publicité CLM BBDO (figure 10). Cette campagne intitulée « *Une sortie en mer* » est un spot publicitaire interactif et immersif en ligne incitant lui aussi à porter son gilet de sauvetage. A travers cette vidéo, l'internaute est plongé dans la peau d'un marin tombé par-dessus bord après avoir été frappé par la bôme. Il doit alors « scroller » avec sa souris pour lutter pour sa survie et tenter de rejoindre le bateau. Le but de cette campagne web est une prise de conscience massive, l'internaute devenant alors acteur de sa survie.



Figure 10 : Campagne de prévention en mer Guy Cotten (2014)

1.5.3. Mais des comportements qui perdurent malgré tout

Cependant, malgré l'ensemble de ces initiatives, le nombre d'accidents persiste et croît comme nous avons pu le constater à travers les chiffres du tableau (1). Le CROSS La Garde (2012)⁷⁰ parle d'une "véritable explosion des chiffres" avec une hausse nette du nombre d'opérations de sauvetage qui a augmenté de 23% depuis 2010. Le journal Var-Matin (2013)⁷¹ exprime également clairement cette idée : « rien qu'au cours de la dernière semaine, les côtes varoises et azuréennes ont été le théâtre de drames à répétition. Et nous ne sommes même pas à la moitié

⁷⁰ CROSS Med (2012), *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

⁷¹ Pagès P.-L. (2013), *En mer, l'imprudence*, Journal Var Matin du 25 juillet 2013

de la campagne de sécurité des loisirs nautiques qui, traditionnellement, court du 1er juin au 30 septembre ».

1.6. Synthèse et apports

Cette première section nous a permis de cerner le contexte maritime et de mettre en évidence différentes causes qui concourent à la hausse des accidents en mer. Nous les avons synthétisées dans le tableau (2) ci-dessous

Causes des interventions des secours en mer	Caractéristiques
Comportements individualistes	<ul style="list-style-type: none"> - Principe du chacun pour soi - Mise en danger d'autrui
Fausses alertes	<ul style="list-style-type: none"> - Alertes non liées à une situation de détresse conduisant à une mobilisation inutile des secours
Négligence des mesures de sécurité	<p><i>Exemples :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Négligence du facteur météo - Non port du gilet de sauvetage
Niveau de connaissances insuffisant	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau de connaissances nautiques des bons gestes et des bonnes pratiques insuffisant - De plus en plus de « non marins » ou de « marins occasionnels »
Mauvaise maîtrise technique et mécanique des navires	<ul style="list-style-type: none"> - Plus de 50% des interventions des secours sont liées à des problèmes techniques - Non maîtrise technique pouvant être liée à l'absence de détention de permis mer dans certains cas (voiliers)
Excès de confiance dans la technologie	<ul style="list-style-type: none"> - La technologisation conduit à une baisse d'attention et à un manque de préparation - Le progrès inhibe les responsabilités

Tableau 2 : Synthèse des causes des accidents en mer

Là où les approches maritimes du littoral n'étaient essentiellement fréquentées que par des acteurs professionnels de la mer, elles sont désormais « submergées ». Les activités de plaisance et de loisirs nautiques en plein essor s'accompagnent d'une hausse constante du nombre d'interventions effectuées par les sauveteurs en mer. Cette accidentologie majoritairement côtière représente en effet 80% des opérations avec un pic d'activité constaté lors de la période

estivale. Beaucoup d'entre elles sont notamment dues à des comportements inadaptés des pratiquants de la plaisance et des loisirs nautiques, toujours plus nombreux chaque année. Dujardin (2011)⁷² rapporte les propos de Jean-Pierre Manic, directeur du Bureau Enquêtes Accidents / mer (BEAmer), qui a rappelé que 95 % des accidents maritimes pour ne pas dire 100 % étaient liés à un facteur humain. En effet, il apparaît que « le facteur humain est endogène au risque maritime comme il l'est à tout risque lié à un moyen de transport ».

Comme le souligne le Vice-Amiral d'Escadre Yves Joly, Préfet maritime de la Méditerranée, « la mer est un espace de liberté, cette liberté a un prix celui de la responsabilité individuelle en tout premier lieu ». Cependant, cette responsabilité individuelle est mise à mal à travers les différentes causes à l'origine des accidents que nous avons vues précédemment où le terme d'irresponsabilité ressort régulièrement. En effet, les accidents de conduite sont, le plus souvent, attribuables au facteur humain à travers des comportements qualifiés notamment d'irresponsables comme le soulignent Falco, Piccirelli, Girardi, Dal Corso et Nicola (2013)⁷³.

Nous allons désormais tenter de mieux comprendre ce comportement en nous penchant sur le concept d'irresponsabilité qui semble être au cœur de l'accidentologie maritime.

2. Le concept d'irresponsabilité

A travers une revue de littérature pluridisciplinaire qui aborde la notion d'irresponsabilité, même de façon parcellaire, nous tenterons de mettre en avant ses différentes caractéristiques. Nous commencerons par un état des lieux du concept d'irresponsabilité en Sciences de gestion (2.1) pour ensuite élargir l'étude de ce concept aux disciplines sources et ainsi faire ressortir différentes formes de l'irresponsabilité et aboutir à une définition du concept d'irresponsabilité

⁷² Dujardin B. (2011), Synthèse du colloque sur le facteur humain, *Revue Maritime*, (490), 62.

⁷³ Falco A., Piccirelli A., Girardi D., Dal Corso L., et Nicola, A. (2013), Risky riding behavior on two wheels : The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents, *Journal of safety research*, 46, p.47-57.

(2.2). Nous identifierons par la suite les situations (2.3) et les motivations (2.4) favorables à l'irresponsabilité.

2.1. Le concept d'irresponsabilité : un concept peu connu en marketing

Bien que couramment utilisé dans le langage, les références sur l'irresponsabilité en marketing sont rares. Alors que les sciences de gestion se sont beaucoup plus intéressées au concept de responsabilité qu'à celui d'irresponsabilité, il existe cependant quelques références à l'irresponsabilité sociale (2.1.1) marquée notamment par une ambivalence autour de la règle (2.2.2).

2.1.1. Mais déjà abordé en Sciences de gestion : l'irresponsabilité sociale de l'entreprise

Malgré de nombreux exemples de comportements qualifiés « d'irresponsables » au sein des organisations, comme la pollution, les injustices envers les employés ou encore les ventes de produits impropres à la consommation par exemple (Murphy et Schlegelmilch, 2013)⁷⁴, les études se concentrent essentiellement sur la notion de responsabilité sociale.

La responsabilité a été considérée en marketing plutôt sous l'angle de la consommation. Selon Webster (1975)⁷⁵, le consommateur socialement responsable « prend en compte les conséquences publiques de sa consommation privée et [...] essaie d'utiliser son pouvoir d'achat pour induire des changements dans la société ». La responsabilité s'exprime donc consciemment sous forme d'un rapport de force (acheter ou non certains biens ou services), afin « d'exprimer ses préoccupations sociales » (Roberts, 1995)⁷⁶. Lecompe (2005)⁷⁷ met

⁷⁴ Murphy E. et Schlegelmilch B. B. (2013), Corporate social responsibility and corporate social irresponsibility: Introduction to a special topic section, *Journal of Business Research* 66, p.1807-1813

⁷⁵ Webster Frederick E (1975), Determining the characteristics of the socially conscious consumer, *Journal of consumer research*, 2, p. 188-196.

⁷⁶ Roberts James A. (1995), Profiling levels of socially responsible consumer behavior : a cluster analytic approach and its implications for marketing, *Journal of marketing Theory and practice*, Fall 1995, p. 97-117

⁷⁷ Lecompe A. (2005), *La consommation socialement responsable: proposition et validation d'un cadre conceptuel intégrateur* (Doctoral dissertation, Université Pierre Mendès France (Grenoble)).

notamment en avant cinq facettes des préoccupations sociales et environnementales des consommateurs à savoir : le refus d'acheter aux entreprises possédant des pratiques condamnables, l'achat de produits-partage, la défense des petits commerces, l'achat de produits domestiques et enfin la réduction du volume de consommation. Cette consommation socialement responsable est liée à de nombreuses considérations identitaires et peut être relative à un acte libérateur pour se dégager de la société de consommation actuelle, un acte politique pour exister autrement que par le pouvoir d'achat ou encore un acte moral, la consommation socialement responsable incarnant le « bien » (Özçağlar-Toulouse, 2009)⁷⁸.

Plusieurs auteurs (Campbell, 2007⁷⁹; Lange & Washburn, 2012⁸⁰) soulignent cette tendance d'une concentration située surtout au niveau de la responsabilité sociale et du « doing good », plutôt que sur l'irresponsabilité sociale et du « avoiding bad ». En effet, il semblerait que communiquer sur le « doing good » serait meilleur pour l'image de l'entreprise, reflétant ainsi un aspect pro-social de son comportement, que de s'attarder sur le « avoiding bad » qui représente ce qui ne devrait pas être fait. Des études montrent d'ailleurs que la philanthropie constitue un outil souvent utilisé par les entreprises ayant une très mauvaise réputation (Brammer et Millington, 2005⁸¹ ; Williams et Barrett, 2000⁸²). Que ce soit sciemment ou non, certaines entreprises agissent de façon irresponsable et ont besoin d'une stratégie de communication (Jones, Bowd et Tench, 2009)⁸³ et voient alors dans les catastrophes importantes une solution efficace pour réhausser leur image (Muller et Kräussl, 2011)⁸⁴. Les bonnes actions vont ainsi compenser les mauvaises actions (Kotchen et Moon, 2011)⁸⁵. Une entreprise peut donc être socialement responsable et socialement irresponsable à la fois

⁷⁸ Özçağlar-Toulouse N. (2009), Quel sens les consommateurs responsables donnent-ils à leur consommation? Une approche par les récits de vie, *Recherche et Applications en Marketing*, 24(3), p.3-23.

⁷⁹ Campbell J. L. (2007), Why would corporations behave in socially responsible ways? An institutional theory of corporate social responsibility, *Academy of Management Review*, 32, p.946-967.

⁸⁰ Lange D., et Washburn N. T. (2012), Understanding attributions of corporate social irresponsibility. *Academy of Management Review*, 37(2), p.300-326.

⁸¹ Brammer S., et Millington A. (2005), Corporate reputation and philanthropy: An empirical analysis. *Journal of business ethics*, 61(1), p.29-44.

⁸² Williams R. J., et Barrett J. D. (2000), Corporate philanthropy, criminal activity, and firm reputation: Is there a link?, *Journal of Business Ethics*, 26(4), p.341-350.

⁸³ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009), Corporate irresponsibility and corporate social responsibility: competing realities, *Social Responsibility Journal*, 5(3), p.300-310.

⁸⁴ Muller A. et Kräussl R. (2011), Doing good deeds in times of need: A strategic perspective on corporate disaster donations, *Strategic Management Journal*, 32(9), p.911-929.

⁸⁵ Kotchen M. J. et Moon J. J. (2011), *Corporate social responsibility for irresponsibility* (No. w17254), National Bureau of Economic Research.

(Fombrun, Gardberg, et Barnett, 2000⁸⁶; Mishina, Block, Dykes et Pollock, 2010⁸⁷ ; Strike, Gao et Bansal, 2006⁸⁸).

Au-delà du « doing good », il paraîtrait donc intéressant de s'attarder également sur l'irresponsabilité sociale et le « avoiding bad » qui semble être une part importante de la responsabilité sociale. Comprendre le « avoiding bad » permettrait de prévenir l'irresponsabilité sociale (Jones, Bowd et Tech, 2009)⁸⁹. Lin-Hi et Müller (2013)⁹⁰ montrent notamment à travers une étude la relation existante entre la responsabilité sociale, l'irresponsabilité sociale et la perception de la responsabilité sociale. Cette étude met en avant le fait que « prévenir l'irresponsabilité sociale est la précondition centrale afin que les entreprises soient perçues comme responsables sur le long terme » (Lin-Hi et Müller, 2013)⁹¹.

Selon Lange et Washburn (2012)⁹², une des raisons qui montrerait également l'intérêt d'étudier les perceptions de l'irresponsabilité sociale est sa capacité à éveiller de façon importante la curiosité des individus. En effet, les actes responsables ne retiennent pas nécessairement l'attention car ils sont de l'ordre du « normal ». En revanche, des individus placés devant un événement ou un comportement négatif passeront plus de temps à y réfléchir, à rechercher des informations explicatives, à émettre un jugement, que devant des situations positives ou neutres. Les réactions générées par les individus seront plus fortes et donc plus importantes pour l'entreprise (Muller et Kräussl, 2011)⁹³. Par ailleurs, la prise en considération des comportements socialement irresponsables est importante car elle dépend de la perception des individus, à travers leur interprétation et leurs connaissances (Bitektine, 2011 cité par Lange et Washburn, 2012)⁹⁴. Ainsi, une entreprise ne sera irresponsable que parce qu'un individu le

⁸⁶ Fombrun C. J., Gardberg N. A. et Barnett M. L. (2000), Opportunity platforms and safety nets: Corporate citizenship and reputational risk, *Business and society review*, 105(1), p.85-106.

⁸⁷ Mishina Y., Dykes B. J., Block E. S. et Pollock T. G. (2010), Why "good" firms do bad things: The effects of high aspirations, high expectations, and prominence on the incidence of corporate illegality, *Academy of Management Journal*, 53(4), p.701-722.

⁸⁸ Strike V. M., Gao J. et Bansal, P. (2006), Being good while being bad: Social responsibility and the international diversification of US firms, *Journal of International Business Studies*, 37(6), p.850-862.

⁸⁹ Jones B., Bowd R. et Tench, R. (2009), Op. cit.

⁹⁰ Lin-Hi N., Müller K. (2013), The CRS Bottom Line: Preventing corporate social irresponsibility, *Journal of Business Research*, 66

⁹¹ Lin-Hi N., Müller K. (2013), Ibid.

⁹² Lange D. et Washburn N. T. (2012), Op. cit.

⁹³ Muller A. et Kräussl, R. (2011), Op. cit.

⁹⁴ Lange D. et Washburn N. T. (2012), Op. cit.

percevra comme tel. La considération de ce qui est socialement irresponsable ou non change en fonction des points de vue et dans le temps (Green et Armstrong, 2013)⁹⁵. L'interprétation du comportement irresponsable est alors subjective. Wry (2009)⁹⁶ va dans ce sens en indiquant que « les actions individuelles sont basées sur les perceptions et pas sur une réalité objective ».

Contrairement à la notion de responsabilité, celle d'irresponsabilité est beaucoup moins précise. Pourtant la responsabilité sociale est souvent définie par rapport à l'irresponsabilité sociale. En effet, la notion de responsabilité est abordée notamment quand de « mauvaises choses » surviennent. Il est donc important de considérer chaque terme séparément (Jones, Bowd et Tech, 2009)⁹⁷.

L'irresponsabilité sociale des entreprises a été introduite par Armstrong (1977)⁹⁸. Il définit l'acte irresponsable comme « une décision d'accepter une alternative qui est pensée par le décideur pour être inférieure à une autre alternative quand on considère les effets sur l'ensemble des parties. Généralement, cela implique un gain pour l'une des parties au dépend de la totalité du système » (Armstrong, 1977)⁹⁹. L'irresponsabilité sociale d'une entreprise est estimée par rapport à une norme (morale et/ou sociale) ou une loi (Wagner, Bicen et Hall, 2007¹⁰⁰; Hu et al., 2012¹⁰¹; Falco, Piccirelli, Girardi, Dal Corso et Nicola, 2013¹⁰²). Du côté des managers, Armstrong (1977)¹⁰³ envisage l'irresponsabilité comme un seuil à ne pas franchir : plutôt que de se demander "qu'est-ce que devrait faire un manager ?" il pose la question "qu'est-ce qu'il ne devrait pas faire ?". Selon lui l'irresponsabilité sociale apparaît lorsque le manager agit dans son seul intérêt, au détriment des autres. Pearce et Manz (2011)¹⁰⁴ vont dans ce sens en

⁹⁵ Armstrong J. S., et Green K. C. (2013), Effects of corporate social responsibility and irresponsibility policies, *Journal of Business Research*, 66(10), p.1922-1927.

⁹⁶ Wry T. E. (2009), Does business and society scholarship matter to society? Pursuing a normative agenda with critical realism and neoinstitutional theory, *Journal of Business Ethics*, 89: p.151-171.

⁹⁷ Jones B., Bowd R. et Tench R. (2009), Op. cit.

⁹⁸ Armstrong S.-J. (1977), Op. cit

⁹⁹ Armstrong S.-J. (1977), Ibid.

¹⁰⁰ Wagner T., Bicen P. et Hall Z.R. (2007), The dark side of retailing ; toward a scale of corporate social irresponsibility, *International Journal of Retail and Distribution Management*, 36, 2, 124-142

¹⁰¹ Hu J., Lee C.H., Wong H.R. et Kao T. (2012), Understanding corporate social irresponsibility on sports organizations, *International Business Research*, 5, 12, 46-58

¹⁰² Falco A., Piccirelli A., Girardi D., Dal Corso L., et Nicola A. (2013). Op.cit.

¹⁰³ Armstrong S.-J. (1977), Op. cit.

¹⁰⁴ Pearce C. L. et Manz C. C. (2011), Leadership centrality and corporate social irresponsibility (CSIR): The potential ameliorating effects of self and shared leadership on CSIR, *Journal of Business Ethics*, 102(4), p.563.

définissant l'irresponsabilité sociale comme étant « un comportement exécutif contraire à l'éthique qui montre le mépris pour le bien-être des autres, qui à son extrême se manifeste lorsque les dirigeants recherchent un gain personnel au détriment des employés, des actionnaires et d'autres acteurs de l'organisation, et même de la société en général ». L'irresponsabilité sociale des entreprises est assimilée au « vieux » modèle d'entreprises concentrées essentiellement vers la recherche de bénéfices (par exemple la crise des prêts subprimes), contrairement à la responsabilité sociale associée au « nouveau » modèle et dont les intérêts vont au-delà de la recherche de profits (Jones, Bowd et Tech, 2009)¹⁰⁵.

Cependant, au-delà de cette volonté délibérée que certaines entreprises ont d'agir au détriment des autres (corruption, élimination illégale des déchets industriels, évasion fiscale, etc.) dans le but d'augmenter leurs profits et d'atteindre des objectifs spécifiques, l'irresponsabilité sociale n'est pas toujours intentionnelle. En effet, certains préjudices causés ne le sont pas de façon délibérée mais peuvent être des dommages collatéraux de certaines activités, le résultat d'un enchaînement malheureux d'événements, ou bien de facteurs externes (tremblement de terre causant l'explosion d'une centrale nucléaire, effets secondaires d'un médicament apparaissant tardivement par exemple). Et plus les entreprises sont complexes, plus le risque d'irresponsabilité social est grand (Lin-Hi et Müller, 2013)¹⁰⁶.

Néanmoins, peu de recherches ont été menées. Lin-Hi et Müller (2013)¹⁰⁷ expliquent avoir effectué de nombreuses recherches dans la littérature en entrant les termes “CSI,” “CSIR,” “Corporate Social Irresponsibility,” “Corporate Irresponsibility,” “Corporat*Social Irresp*,” and “ Corporat* Irresp*” en tant que titres, mots clés ou résumés. Après avoir fait un tri par pertinence, ils en conclurent que, depuis 1962, 22 articles ont été écrits sur l'irresponsabilité sociale des entreprises dont quinze articles écrits depuis 2003. Cependant, ces auteurs soulignent que seulement 7 de ces articles en donnent une définition. Il ressort de toutes ces approches que « l'irresponsabilité sociale des entreprises est vue comme une action d'entreprise

¹⁰⁵ Jones B., Bowd R. et Tench R. (2009). Op. cit.

¹⁰⁶ Lin-Hi N., et Müller K. (2013), The CSR bottom line: Preventing corporate social irresponsibility. *Journal of Business Research*, 66(10), p.1928-1936.

¹⁰⁷ Lin-Hi N. et Müller K. (2013), Ibid.

immorale et/ou illégale avec des conséquences négatives pour les autres » (Lin-Hi et Müller, 2013)¹⁰⁸.

2.1.2. Et qui dépasse le cadre légal ou illégal

Selon Balch et Armstrong (2010)¹⁰⁹ certains comportements illégaux (allant à l'encontre des règles) réalisés par des entreprises, ce qu'ils nomment le "wrongdoing", peuvent être considérés comme normaux, et acceptés comme tel, dans un cadre où la compétitivité et la recherche de performance sont importantes et nécessitent un management agressif. Une certaine légitimité des actes illégaux apparaît alors. Les entreprises adoptent souvent un comportement socialement irresponsable afin de profiter des opportunités et d'éviter les coûts trop élevés (Kotchen et Moon, 2011)¹¹⁰. Ainsi, selon Armstrong (1977)¹¹¹, l'irresponsabilité n'est pas toujours illégale si le manager a respecté son rôle et sa fonction. "Font-ils le mal quand ils essayent de bien faire? Le mal n'arrive pas nécessairement quand les individus violent ce qu'ils pensent être de leur devoir, mais quand ils font consciemment ce qui est attendu d'eux" (Reich, 1971)¹¹². L'irresponsabilité sociale serait alors le résultat d'une pression extrinsèque (Ashforth and Anand, 2003¹¹³ ; Pearce et Manz, 2011¹¹⁴). Kelman et Hamilton (1989)¹¹⁵ qualifient le fait de suivre des ordres destructeurs de « crimes d'obéissance ». Les individus agissent alors comme des « suiveurs » et non comme des « décideurs » (Fox, 1996)¹¹⁶. Une étude réalisée auprès de 1800 abonnés du *Harvard Business Review* va dans ce sens et révèle que 82% des répondants affirment que leur entreprise a déjà eu recours à des pratiques non éthiques et que ces décisions seraient notamment dues à l'influence des supérieurs (Armstrong

¹⁰⁸ Lin-Hi N. et Müller K. (2013), Op. cit.

¹⁰⁹ Balch D. R., et Armstrong R. W. (2010), Ethical marginality: The Icarus syndrome and banality of wrongdoing, *Journal of Business Ethics*, 92(2), 291-303.

¹¹⁰ Kotchen M. J., et Moon J. J. (2011), *Corporate social responsibility for irresponsibility* (No. w17254). National Bureau of Economic Research.

¹¹¹ Armstrong S.-J. (1977), Ibid.

¹¹² Cité par Armstrong S.-J. (1977), Ibid.

¹¹³ Ashforth B. E. et Anand V. (2003), The normalization of corruption in organizations. *Research in organizational behavior*, 25, p.1-52.

¹¹⁴ Pearce C. L. et Manz C. C. (2011), Op. cit.

¹¹⁵ Kelman H. C. et Hamilton V. L. (1989), *Crimes of obedience: Toward a social psychology of authority and responsibility*, Yale University Press.

¹¹⁶ Fox D. R. (1996), The law says corporations are persons, but psychology knows better, *Behavioral Sciences & the Law*, 14(3), p.339-359

et Green, 2013)¹¹⁷. L'expérience de Milgram (1974)¹¹⁸ semble une bonne illustration de ce phénomène. En effet, dans ses conclusions, il explique que:

« Les gens ordinaires, faisant tout simplement leur travail, et sans aucune hostilité particulière de leur part, peuvent devenir des agents dans un terrible processus destructeur. En outre, même si les effets destructeurs de leur travail deviennent manifestement clairs et qu'on leur demande de mener des actions incompatibles avec les normes fondamentales de la morale, il y a peu de personnes disposant des ressources nécessaires pour résister à l'autorité »

Sous l'effet de la pression, souvent due à l'atteinte d'objectifs en vue d'une plus forte compétitivité, les individus peuvent dépasser le cadre éthique et auront tendance à déléguer leur responsabilité vers une autorité supérieure crédible en qui ils ont confiance.

Balch et Armstrong (2010)¹¹⁹ élaborent un modèle conceptuel pouvant expliquer ces comportements agressifs et banalisés situés à la marge de l'éthique. Ce modèle (figure 11) met en avant cinq variables explicatives à savoir:

- La *culture de compétition* relative à la pression liée à la volonté de conserver un avantage compétitif et impliquant la transgression des règles et des conventions et l'engagement dans un comportement éthique marginal
- Le *leadership des "fins biaisées"* relatif à une attention extrême portée sur l'objectif final, notamment financier, au détriment des moyens utilisés et tolérant ainsi les méfaits
- Le *"zèle missionnaire"* correspondant à un engagement excessif dans la mission sans tenir compte des dommages collatéraux
- La *legitimation du mythe* relative à un discours justifiant l'adoption de certains comportements

¹¹⁷ Armstrong J. S., et Green K. C. (2013), Effects of corporate social responsibility and irresponsibility policies, *Journal of Business Research*, 66(10), p.1922-1927.

¹¹⁸ Cité par Armstrong S.-J. (1977), Op. cit.

¹¹⁹ Balch, D. R. et Armstrong R. W. (2010), Ethical marginality: The Icarus syndrome and banality of wrongdoing, *Journal of Business Ethics*, 92(2), p.291-303.

- Le *cocon d'entreprise* correspondant à un cadre isolé ayant sa propre référence éthique et qui considère comme normaux certains comportements qui seraient jugés immoraux par les normes sociales standards

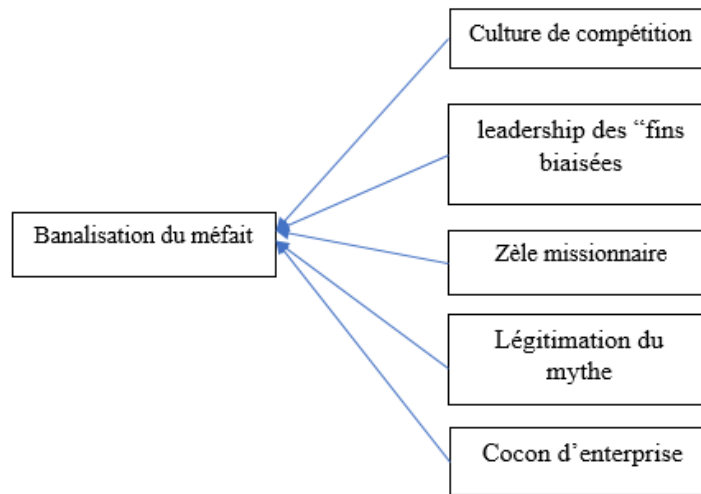


Figure 11 : Modèle conceptuel de la banalisation du "Wrongdoing" (Balch et Armstrong, 2009)

Crozier (1970)¹²⁰ souligne que, « toute l'évolution de la pratique des organisations au cours des cent dernières années a consisté à passer du règne de la morale au règne de la négociation ». A travers cette stratégie, un jeu s'installe entre respect et contournement des règles. Babeau et Chanlat (2008)¹²¹ soulignent que « l'organisation érige une structure qui limite la liberté de l'acteur. Mais cette limitation n'est pas complète en ce sens qu'il y a toujours une possibilité de jeu autour des attentes ». La responsabilité (RSE) et l'irresponsabilité (ISE) sociale des entreprises sont donc les deux extrémités d'un continuum, il n'y a pas de démarcation clairement définie (Tench, Sun et Jones, 2012)¹²². Armstrong (1977)¹²³ va dans ce sens et met en avant une autre définition de l'irresponsabilité sociale comme étant "ces comportements et actions qui sont illégaux ou légaux mais sévèrement insoutenables et/ou non étiques et donc totalement socialement inacceptables" (figure 12).

¹²⁰Crozier M. (1970), *La société bloquée*, Paris, Le seuil

¹²¹ Babeau O. et Chanlat J.F. (2008), La transgression, une dimension oubliée de l'organisation, *Revue française de gestion*, 3 (183), p. 201-219

¹²² Tench R., Sun W., et Jones B. (Eds.). (2012), *Corporate social irresponsibility: a challenging concept*, Emerald Group Publishing Limited

¹²³ Armstrong S.-J. (1977), Op. cit.

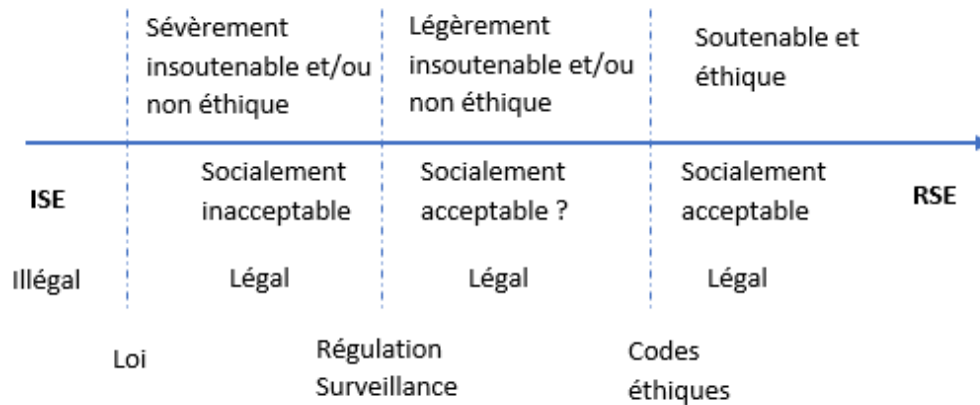


Figure 12 : Le continuum du ISE et RSE (Tench, Sun et Jones, 2012)

Bien que l'irresponsabilité sociale des entreprises soit représentée à son extrême par la violation de la loi (Jones, Bowd et Tench, 2009)¹²⁴, Lin-Hi et Müller (2013)¹²⁵ soulignent néanmoins qu'elle n'est pas toujours liée à des actes de violation à proprement parlé. En effet, pour ces auteurs, la violation d'une loi est une condition suffisante mais pas nécessaire pour définir un comportement socialement irresponsable. Il est possible d'affecter les autres sans pour autant que les actes réalisés soient illégaux. Lin-Hi et Müller (2013)¹²⁶ définissent ainsi l'irresponsabilité sociale des entreprises comme « des actions d'entreprise qui résident dans les désavantages et/ou le mal envers les autres acteurs ». Les comportements sont alors irresponsables tout en étant légaux (Lin-Hi et Blumberg, 2012)¹²⁷. Ces auteurs donnent notamment l'exemple des banques qui prennent d'énormes risques avec l'argent sans que cela soit illégal.

Pour Jones, Bowd et Tench (2009)¹²⁸, le continuum RSE-ISE n'est pas figé et l'axe ne doit pas être orienté uniquement dans un seul sens. Les individus, les groupes et les organisations évoluent entre les deux extrêmes. Le mouvement est bi-directionnel et dépend de facteurs environnementaux externes (politique, législation, technologie, finance, économie, culture,

¹²⁴ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009). Op. cit.

¹²⁵ Lin-Hi N., Müller K. (2013), Op. cit.

¹²⁶ Lin-Hi N., Müller K. (2013), Op. cit.

¹²⁷ Lin-Hi N. et Blumberg I. (2012), The link between self and societal interests in theory and practice, *European Management review*, 9

¹²⁸ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009). Op. cit.

etc.). L'un de ces facteurs peut agir vers la RSE tandis qu'un autre agira vers l'ISE, la RSE et la ISE étant toujours en évolution (Figure 13).

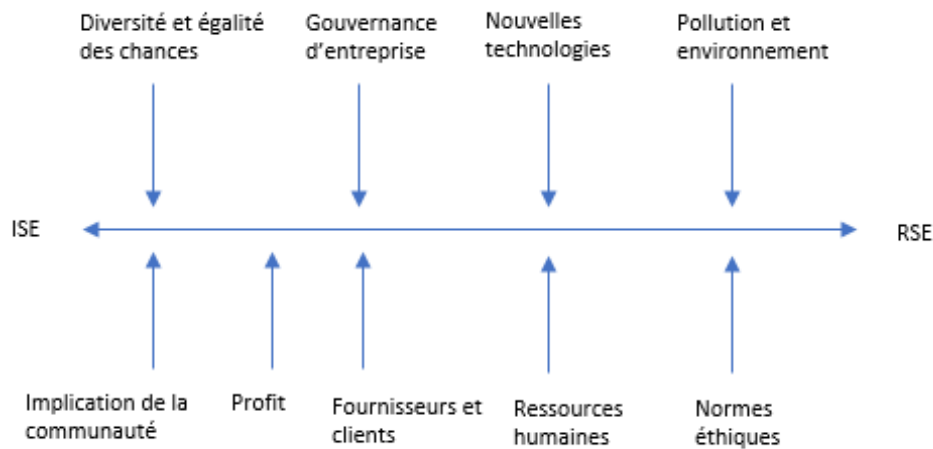


Figure 13 : Modèle dichotomique ISE-RSE (Jones, Bowd et Tench, 2009)

Jones, Bowd et Tench (2009)¹²⁹ soulignent également que des variables internes et externes interagissent et influencent le continuum RSE-ISE. Les entreprises fonctionnent en fonction de leurs droits, de leurs obligations et de leurs besoins qui évoluent dans le temps et en fonction des contextes. Jones, Bowd et Tench (2009)¹³⁰ présentent le modèle d'une sphère tournant sur son axe, le continuum (Figure 14). Les facteurs internes et externes peuvent agir sur la sphère ainsi que sur le mouvement de l'axe, et le mouvement de l'axe peut à son tour agir sur l'environnement externe et interne.

¹²⁹ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009). Op. cit

¹³⁰ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009). Ibid.

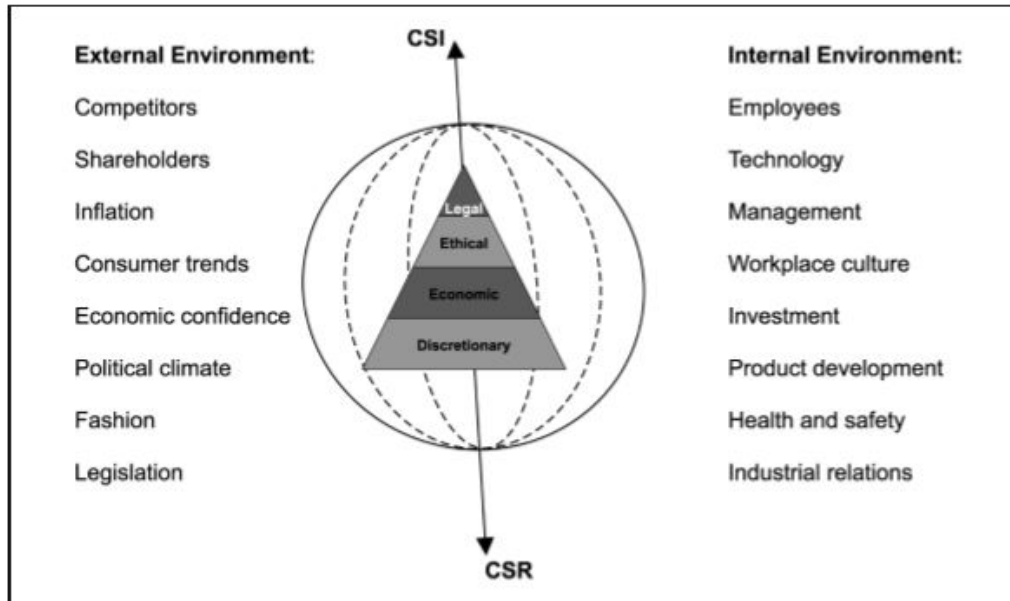


Figure 14 : Modèle dynamique environnemental ISE-RSE (Jones, Bowd et Tench, 2009)

2.1.3. Synthèse

Le comportement irresponsable repose donc sur un jeu trouble au sein de l'organisation. Leplat (1997)¹³¹ souligne qu'il existe souvent un écart entre ce qui est demandé et ce qui est réalisé. Les individus s'écartent de la règle ou de la norme pour agir dans leur propre intérêt et ceci souvent au détriment des autres (Armstrong, 1977)¹³². Il y a souvent un écart entre « ce que disent » les entreprises, pouvant être relatif la responsabilité sociale et « ce qu'elles font » pouvant être relatif à l'irresponsabilité sociale (Jones, Bowd et Tench, 2009)¹³³. L'irresponsabilité implique donc non seulement la violation d'une limite, d'une règle ou d'une norme morale ou juridique, mais revêt également une forme d'intelligence à travers l'élaboration de stratégies de détournement de la règle en vue de la satisfaction d'intérêts personnels. Müller (2013)¹³⁴ considère cependant que, bien qu'elle n'ait pas nécessairement un caractère illégal, l'irresponsabilité sociale correspond à une violation des droits humains, que

¹³¹ Leplat J., *Regards sur l'activité en situation de travail*, Paris, PUF, 1997

¹³² Armstrong S.-J. (1977), Op. cit.

¹³³ Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009). Op. cit

¹³⁴ Lin-Hi N., Müller K. (2013), Op cit.

Bishop (2008)¹³⁵ considère comme des "hypernorms", et dont la violation représente selon Cuesta, Valor et Holgado (2012)¹³⁶ « la pire des irresponsabilités ».

Il émerge donc de l'ensemble de ces approches et définitions des conséquences diverses et asymétriques : des gains individuels, une recherche de profits (pour le preneur de décision) versus des pertes collectives (pour les autres). Cependant ces éléments fournissent un faible éclairage sur la notion d'irresponsabilité qui reste mystérieuse et semble se soustraire au vocabulaire de sciences sociales contemporaines. Il semble alors nécessaire d'approfondir et peut-être d'ouvrir cette notion à de nouvelles approches. Pour saisir la complexité de ce phénomène, il nous a donc paru important de réaliser une revue de littérature pluridisciplinaire.

2.2. Les différentes formes d'irresponsabilité

L'irresponsabilité est une notion peu fréquente et équivoque en Sciences de gestion et une approche pluridisciplinaire, à travers notamment la sociologie, la psychologie, la philosophie, et le droit, semble nécessaire afin de préciser ce concept. Il ressort alors différentes formes de l'irresponsabilité prise en tant que dilution des responsabilités (2.2.1), rationalisation (2.2.2), individualisme (2.2.3), déterminisme (2.3.4) et prise de risques (2.2.5). L'irresponsabilité peut également être prise sous l'angle juridique (2.2.6) et revêt aussi une dimension positive (2.2.7).

2.2.1. Irresponsabilité et dilution des responsabilités

Il émerge de la littérature que l'irresponsabilité peut être relative à une dilution des responsabilités qui peut s'exprimer notamment à travers un transfert des responsabilités sur autrui.

¹³⁵ Cité par Cuesta M., Valor C. et Holgado P. (2012), Irresponsibility through corporate eyes : Reporting of human rights compliance by spanish listed companies, *International Journal of Business and Management*, 7(4), pp. 69-83

¹³⁶ Cuesta M., Valor C. et Holgado P. (2012), Ibid.

2.2.1.1. Irresponsabilité et délégation

Elle s'observe tout d'abord en sociologie à travers "l'irresponsabilité organisée" (Beck, 2001¹³⁷; Pardo, 2002¹³⁸). Il s'agit d'un concept qui explique comment, dans les sociétés contemporaines, l'augmentation des risques technologiques de nature involontaire et la responsabilité liée au danger se dissolvent dans un véritable « dédale bureaucratique ». Il est alors difficile de définir les responsabilités qui incombent à chaque individu ou aux institutions impliquées (Pardo, 2002)¹³⁹ car chacun est « cause et effet à la fois, et [que] personne ne peut donc être la cause de quoi que ce soit. Les causes se dissolvent dans l'interchangeabilité générale des acteurs et des circonstances, des réactions et des contre-réactions » (Beck, 1986)¹⁴⁰.

La "coresponsabilité", qui implique une dynamique participative aux responsabilités, semble alors être une solution. Cependant, les différents degrés de responsabilité existants entre les individus rendent son application difficile. Afin qu'elle puisse réussir, « tous et chacun ont le droit et le devoir de contribuer à la maximisation des moyens mis en œuvre et à créer des synergies positives ». Il s'agit alors de créer une dynamique en vue de développer « une culture participative qui dépasse la simple polarisation entre ceux qui commandent et ceux qui font » (Pardo, 2002)¹⁴¹. Cette coresponsabilité favorise donc le développement des réseaux. La responsabilité de chacun ne doit pas être isolée mais bien le résultat d'une véritable coordination de l'action. Cependant, une action collective peut s'avérer complexe, surtout dans le cadre d'une activité à risques, et devenir source de "dommages de masse" (Le Tourneau, 2003)¹⁴². Il est alors important de faire appel à certains spécialistes (techniques, juridiques ou médicaux par exemple) capables de maîtriser cette activité. « Toute activité faisant naître un risque pour autrui rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y ait à prouver une faute à son origine. [...] Le fondement de la responsabilité pour risque résulte sans doute dans la maîtrise que le responsable avait ou qu'il aurait dû normalement avoir des hommes ou des choses dont il répond » (Le Tourneau, 2003)¹⁴³. La responsabilité sociale d'une entreprise

¹³⁷ Beck U. (2001), *Redefining power 10 the global age : eight theses*, Dissent, .83-90.

¹³⁸ Pardo M. (2002), *Sociologie et risques : nouveaux éclairages sur les facteurs sociaux et la participation publique*, *MANA revue de sociologie et d'anthropologie*, 10, pp. 285-305

¹³⁹ Pardo M. (2002), *Ibid.*

¹⁴⁰ Beck U. (2001), *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier

¹⁴¹ Pardo M. (2002), *Op. cit.*

¹⁴² Le Tourneau P. (2003), *La responsabilité civile*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"

¹⁴³ Le Tourneau P. (2003), *Ibid.*

apparaît donc à travers la maîtrise d'une activité et l'ensemble des intervenants pouvant conduire à cette maîtrise afin de diminuer les risques. Cette coresponsabilité nécessitant une intervention extérieure permet de gérer les impacts de façon responsable mais « profiter de l'activité à risque en externalisant les réalisations du risque sur le milieu, c'est la définition même de l'irresponsabilité sociale » (Vallaey, 2011)¹⁴⁴. Dans ce cas, la charge de la responsabilité n'est plus imputée à celui qui est à l'origine du fait mais à un individu extérieur "anonyme". Vallaey (2011)¹⁴⁵ parle de « créer ce sujet, à partir d'une situation systémique originellement anonyme, où les préjudices diffus et les impacts de masse sont dus à des mécanismes sériels d'inter-rétro-actions sans auteurs ». L'association des individus peut donc contribuer à une diminution des risques mais peut aussi conduire à un transfert ou une diffusion des responsabilités où plus personne n'est alors responsable (Tomkins, Victor et Adler, 1992)¹⁴⁶. Pour Pardo (2002)¹⁴⁷ au contraire, « les responsabilités font partie de la citoyenneté ; si quelqu'un n'est responsable de rien, ce sera exclusivement parce qu'il ne détient aucun pouvoir (la loi, en déclarant une personne incapable, lui ôte la responsabilité) ».

2.2.1.2. Irresponsabilité et spécialisation

Cette délégation des responsabilités peut conduire à un processus de spécialisation qui inhibe toute tentative de responsabilisation des individus alors non spécialistes (Thayer, 1975 ; Tomkins, Victor et Adler, 1992¹⁴⁸ ; Vallaey, 2011)¹⁴⁹. Il s'agit d'un processus de "rationalisation du monde" engendré par des experts en vue d'une meilleure optimisation de ce monde. Ce phénomène se définit comme « un processus d'optimisation de domaines d'action collective séparés, chacun selon sa propre logique d'efficacité accrue et ses propres moyens cognitifs et instrumentaux » (Vallaey, 2011)¹⁵⁰. Cela nécessite alors une réelle différenciation des domaines pour une meilleure spécialisation et une plus grande efficacité. Cependant, cette

¹⁴⁴ Vallaey F. (2011), *Les fondements éthiques de la responsabilité sociale*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie Créteil, Université de Paris-Est

¹⁴⁵ Vallaey F. (2011), Ibid.

¹⁴⁶ Tomkins A. J., Victor B., et Adler R. (1992), Psycholegal aspects of organizational behavior: Assessing and controlling risk. dans D. K. Kagehiro et W. S. Laufer (Eds.), *Handbook of psychology and law* (pp. 523-541). New York: Springer-Verlag.

¹⁴⁷ Pardo M. (2002), Op. cit.

¹⁴⁸ Tomkins A. J., Victor B., et Adler R. (1992), Op. cit.

¹⁴⁹ Thayer L. (1975), Specialization and irresponsibility, *Perspect. Biol. Med.*, 18:332, 1

¹⁵⁰ Vallaey F. (2011), Ibid

spécialisation crée une ségrégation des différents domaines et conduit à l'ignorance et à l'incompétence. Morin (2002)¹⁵¹ souligne le problème de cette "hyper spécialisation" en expliquant que « le progrès admirable des connaissances s'accompagne d'une régression de la connaissance par la domination de la pensée parcellaire et compartimentée au détriment de toute vision d'ensemble ». Selon lui, cette spécialisation conduit à des effets collatéraux en retirant l'intelligence de la notion d'ensemble. Il s'agit alors d'une "intelligence aveugle" qui « détruit les ensembles et les totalités, elle isole tous ses objets de leur environnement. Elle ne peut concevoir le lien inséparable entre l'observateur et la chose observée. Les réalités clés sont désintégrées. Elles passent entre les fentes qui séparent les disciplines » (Morin, 2002)¹⁵². Les spécialistes eux-mêmes deviennent incompétents pour tout ce qui ne touche pas leur domaine de compétences.

Cette spécialisation peut notamment se manifester à travers la technologisation. Morin (2002)¹⁵³ parle d'irresponsabilité sociale et politique des sciences à travers l'ignorance et l'aveuglement produits par les processus technoscientifiques « qui échappent à la conscience et à la volonté des scientifiques eux-mêmes ». Selon lui, le savoir devient "ésotérique et anonyme" et, ce qu'il appelle le "non-savoir citoyen", conduit à une augmentation des incompétences et, de ce fait, à une augmentation des risques. Pour lui, ce non-savoir citoyen, dû au développement des techno-sciences, s'applique également sur le plan politique où les problèmes et décisions sont devenus techniques et donc "ésotériques" pour le citoyen. Ce non-savoir, source d'incompétences, conduit ainsi à une absence de responsabilisation humaine.

2.2.1.3. Irresponsabilité et anonymat

Dans le cadre de la psychologie sociale, l'irresponsabilité, selon une vision freudienne, peut se rapporter à une "disparition progressive du Moi" ¹⁵⁴, souvent observée dans une foule. Un phénomène de désindividualisation se produit alors. L'individu n'est donc plus à la recherche

¹⁵¹ Morin E. (2002), *Pour une politique de civilisation*, Arléa

¹⁵² Morin E. (2002), *Ibid.*

¹⁵³ Morin E. (2002), *Ibid.*

¹⁵⁴ Freud S. (2010), *Psychologie des foules et analyse du moi*, Essai de psychanalyse, Paris, Payot & Rivages,

d'une identité propre mais au contraire cherche à s'effacer. Sa personnalité s'évanouit (Le Bon, 2006)¹⁵⁵. Se sentant anonyme parmi d'autres, son sentiment de responsabilité par rapport à une situation va alors disparaître car, « dans une avalanche, aucun flocon ne se sent jamais responsable » (Poète Stanislaw Jerzy Lec)¹⁵⁶. Deux cas de figures sont alors possibles. Dans le premier cas, l'anonymat, engendré par la foule, va permettre une diffusion de responsabilité. L'individu va ainsi prendre de la distance par rapport à une situation donnée et déléguer sa responsabilité aux autres membres de l'assemblée, ce que Darley et Latané (1968)¹⁵⁷ appellent « l'effet témoin ». Face à une personne dans le besoin, chaque individu du groupe présent va attendre qu'un autre intervienne, surtout si la personne en difficulté leur est étrangère. Ainsi, plus le nombre d'observateurs augmente, moins ils interviendront. Dans le second cas, la désindividualisation se traduit par des actes violents ou des réactions "stupides" que les individus n'auraient pas habituellement. Pour Freud (1921)¹⁵⁸, la foule peut se rapporter à une "horde primitive" au sein de laquelle on observe une "levée des interdits du refoulement sexuel". Elle va créer des conditions permettant à l'individu de se débarrasser de ses refoulements pulsionnels inconscients (Le Bon, 2006)¹⁵⁹. La désindividualisation, créée par l'anonymat ou le changement d'apparence, favorise les comportements violents ou transgressifs, phénomène souvent observé dans le cas des meurtres en temps de guerre¹⁶⁰.

2.2.2. Irresponsabilité et rationalisation

Un individu peut également décider de prendre de la distance avec ses actes et la responsabilité qu'il a envers eux en tentant de les rationaliser. Ce phénomène peut notamment s'observer à

¹⁵⁵ Le Bon G. (2006), *Psychologie des foules*, Paris, PUF, Quadrige

¹⁵⁶ Cité par Vallaeys F. (2011), Op. cit.

¹⁵⁷ Darley, J. M. et Latané, B. (1968), Bystander intervention in emergencies: diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 377-383.

¹⁵⁸ Freud S. (2010), Op. cit.

¹⁵⁹ Le Bon G. (2006), Op. cit.

¹⁶⁰ Dufoing F., Guerre, morale, propagande et psychologie sociale, Notes sur la possibilité et la légitimité des guerres

travers la théorie du désengagement moral élaborée par Bandura (1986)¹⁶¹ et la théorie de la neutralisation (Sykes et Matza, 1957)¹⁶².

- **Théorie du désengagement moral**

Selon Bandura (1986)¹⁶³, l'individu ressent le besoin de se justifier face à sa conscience après chaque action réalisée pour vérifier son adéquation avec ses valeurs. Chaque individu dispose donc d'un système d'auto-régulation morale lui permettant d'évaluer la conformité de ses actions à venir avec ses standards moraux. Un individu capable de s'auto-réguler va pouvoir être en accord avec ses principes et lutter contre les pressions sociales. Cependant, ces mécanismes, acquis pendant la phase de socialisation, ne sont pas infaillibles et plusieurs processus psychosociaux peuvent les désactiver. De nombreuses recherches en psychologie sociale et en criminologie montrent que le processus cognitif joue un rôle important dans les comportements criminels et beaucoup sont dus à des "distorsions cognitives" (Vanderstukken, Schiza, Archer et Pham, 2005)¹⁶⁴. Des stratégies sont mises en place par les individus afin de se "disculper" et de justifier leurs comportements, même si ces derniers ne sont pas conformes à leurs valeurs. Ces stratégies de désengagement morale permettent ainsi à un individu d'adopter un comportement irresponsable.

Dans la littérature, il existe huit mécanismes de désengagement moral pouvant être rassemblés sous quatre groupes (Bandura, Barbaranelli, Caprara, et Pastorelli, 1996¹⁶⁵ ; Arripe-Longueville, 2008)¹⁶⁶ :

- Le premier groupe, qualifié de "*requalification de la conduite*", se compose de la justification morale, de l'utilisation d'euphémismes et de la comparaison avantageuse. Sur le plan cognitif,

¹⁶¹ Bandura, A. (1986), *Social foundations of thought and action : A social cognitive theory*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall

¹⁶² Sykes G. M., et Matza D. (1957), Techniques of neutralization: A theory of delinquency, *American sociological review*, 22(6), 664-670.

¹⁶³ Bandura, A. (1986), Op. cit.

¹⁶⁴ Vanderstukken O., Schiza G., Archer E. et Pham T. (2005), Évaluation des distorsions cognitives chez des agresseurs sexuels auprès d'une population carcérale française, *L'agression sexuelle: Coopérer au-delà des frontières*, Cifas, 275-294.

¹⁶⁵ Bandura A., Barbaranelli C., Caprara G.V., et Pastorelli C. (1996), Mechanisms of moral disengagement in the exercise of moral agency, *Journal of Personality and Social Psychology*, 71 , 364-374

¹⁶⁶ d'Arripe-Longueville F., Debois N., Corrion K. et Weiss, M. R. (2008). Les conduites de transgression chez les jeunes engagés dans la pratique compétitive du basket-ball: étude de certains mécanismes d'auto-régulation et de prévention.

il fait basculer un comportement de néfaste à acceptable. La *justification morale* est une forme de "prétexte" permettant de transformer un comportement transgressif en moralement acceptable en le mettant au service d'objets louables socialement. *L'utilisation d'euphémismes*, quant à elle, va rendre acceptable une conduite nocive par des effets de langage. Ces effets vont permettre d'atténuer une notion afin de réduire la responsabilité personnelle de l'individu engagé. Et enfin, la *comparaison avantageuse* va permettre à l'individu de rendre ses actes acceptables face à des actes encore plus nuisibles.

- Le deuxième groupe consiste à "*obscurcir le lien causal entre l'individu et la victime*" et se compose du déplacement de responsabilité et de la diffusion de responsabilité. Le *déplacement de responsabilité* est notamment observé à travers l'expérience de Milgram où la responsabilité des actes néfastes engagés par les individus va être déléguée à une autorité légitime. Les individus vont alors se servir de la pression sociale pour justifier leurs actes. Enfin, avec la *diffusion de responsabilité*, la responsabilité personnelle d'une faute va être diminuée et diluée au sein du groupe. « Quand tout le monde est responsable, personne ne l'est réellement » (Dufoing)¹⁶⁷.

- Le troisième groupe est axé autour de la "*reconsidération des effets négatifs*" avec la *minimisation* ou *distorsion des conséquences*. Les conséquences et dommages causés à autrui se situent à distance et donc loin de la conscience morale.

- Le dernier groupe est centré sur la "*disqualification de la conduite*" à travers la déshumanisation et l'attribution de blâme. La *déshumanisation* consiste à retirer à la victime toute émotion, sentiment ou caractère humain en la rabaissant à un rang "bestial". En ce qui concerne l'*attribution de blâme*, les personnes justifient leurs actes nuisibles comme étant des actes défensifs par rapport à une menace extérieure. Ils se placent alors en victime.

En plus de ces huit mécanismes de désengagement moral, un neuvième a été ajouté à savoir, la désensibilisation graduée. Elle se manifeste par des actes répétitifs qui, pris individuellement paraissent moralement sans conséquence. Cependant la "normalisation" de cette violence va

¹⁶⁷ Dufoing F, Op. cit.

permettre d'accroître son intensité. Ce neuvième mécanisme pourrait être intégré dans le troisième groupe intitulé "reconsidération des effets négatifs".

- **La théorie de la neutralisation**

La théorie de la neutralisation (Sykes et Matza, 1957)¹⁶⁸, est une théorie importante en criminologie et est utilisée dans plusieurs disciplines comme la psychologie (Bandura et al., 1996)¹⁶⁹ et la sociologie (Becker, 1985)¹⁷⁰. Les individus concernés ne rejettent en général pas la norme mais au contraire évoluent avec elle. Ces individus « conventionnels » (Odou et Bonin, 2014)¹⁷¹ utilisent des techniques de neutralisation pour pallier la culpabilité ressentie lors d'un écart à cette norme (Divard, et Gabriel, 2013)¹⁷² et ainsi parvenir à l'objectif fixé à travers l'adoption d'un comportement hors norme. Cette théorie apporte une compréhension au paradoxe existant entre la norme à laquelle l'individu adhère et le comportement transgressif qu'il souhaite cependant mettre en œuvre. Ainsi, les techniques de neutralisation sont des « processus narratifs permettant de justifier l'écart à la norme, tout en conservant l'adhésion au système normatif en vigueur, et de prévenir l'apparition du sentiment de culpabilité lié à la transgression de la norme » (Odou et Bonin, 2014)¹⁷³. A l'origine, les techniques de neutralisation établies par Sykes et Matza (1957)¹⁷⁴ étaient initialement au nombre de cinq et ont ensuite été complétées lors de nouvelles recherches (Maruna et Copes, 2005 ; McGregor, 2008 ; Harris et Dumas, 2009 cités par Odou et Bonin, 2014¹⁷⁵). La classification originelle est la suivante :

¹⁶⁸ Sykes G. M. et Matza D. (1957), Op. cit.

¹⁶⁹ Bandura A., Barbaranelli C., Caprara G.V., et Pastorelli C. (1996), Op. cit.

¹⁷⁰ Becker H. S. (1985). *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, Paris, A. M. Métailié.

¹⁷¹ Odou P. et Bonnin G. (2014). Les stratégies de neutralisation de la pression normative par les consommateurs: le cas du téléchargement illégal. *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 29(1), 114-133.

¹⁷² Divard R. et Gabriel P. (2013), Comprendre les comportements volontairement déviants en termes de paiement : application de la théorie de la neutralisation au téléchargement illégal de musique, *Revue Française de Gestion*, 2013, 39 (230), 101-117

¹⁷³ Odou P. et Bonnin G. (2014). Op. cit.

¹⁷⁴ Sykes G. M. et Matza D. (1957). Op. cit.

¹⁷⁵ Odou, P., & Bonnin, G. (2014). Les stratégies de neutralisation de la pression normative par les consommateurs: le cas du téléchargement illégal. *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 29(1), 114-133.

- Le déni de responsabilité : l'individu ne se considère pas comme personnellement responsable du comportement dont on l'accuse, mais comme la victime de circonstances et de facteurs qu'il ne peut maîtriser
- Le déni de dommage : le comportement incriminé n'est pas considéré comme étant grave si aucune conséquence néfaste n'en découle
- Le déni de victime : un individu considère qu'il n'y a aucune victime de son comportement ou bien que cette dernière est responsable de ce qui s'est passé
- La condamnation des accusateurs : il s'agit ici de relativiser les accusations portées si elles ont été faites par des individus considérés comme ayant également des comportements douteux ou condamnables ce qui décrédibiliserait leur jugement
- L'invocation de loyautés plus élevées : le comportement préjudiciable réalisé serait fait dans une perspective plus importante que la règle enfreinte.

Nous retrouvons bien, à travers la théorie du désengagement moral et la théorie de la neutralisation, la notion d'irresponsabilité présente notamment sous la forme d'un déni de responsabilité.

2.2.3. Irresponsabilité et individualisme

Cette absence de contrainte se retrouve également à travers l'individualisme. Pour Garcias (2012)¹⁷⁶ cet individualisme est lié à un détachement de l'individu par rapport à ses semblables et à une volonté de prise de pouvoir. Selon lui, « la souveraineté de l'individu se confond avec le phénomène régressif d'atomisation sociale, et l'on parlera d'un individualisme esthétisant mais socialement irresponsable ». Il s'agit d'une "élite" qui ne voit pas « au-dessous du vol de leur pensée la masse grouillante de la multitude inconnue » (Reclus, 1908)¹⁷⁷. Cet individualisme conduirait les individus au narcissisme, sans autre souci que leur propre existence. « C'est partout la recherche de l'identité propre et non plus de l'universalité qui

¹⁷⁶ Garcia R. (2012), *Nature humaine et anarchie : la pensée de Pierre Kropotkine*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Lyon, Ecole Normale Supérieure de Lyon

¹⁷⁷ Garcia R. (2012), *Ibid.*

motive les actions sociales et individuelles » (Lipovetsky, 1983)¹⁷⁸. Arendt (2005)¹⁷⁹ parle d'une absence de prise de conscience morale où l'individu, tourné uniquement vers lui, agit spontanément, sans introspection ou "dédoulement de soi". En effet, « la responsabilité pour autrui ne saurait découler d'un engagement libre » (Levinas, 1987)¹⁸⁰. Ce rejet de l'autre conduit à une véritable "hégémonie du Moi".

D'un point de vue psychologique, l'individualisme serait ici une des caractéristiques de la société de consommation actuelle essentiellement tournée vers la recherche de fantaisie et de plaisir (Kede Onana, 2011)¹⁸¹. Les individus ne tiennent plus compte des valeurs universelles, des règles et des normes mais suivent désormais leurs pulsions et désirs à travers une spontanéité irresponsable et incontrôlable. Kede Onana (2011)¹⁸² parle alors de la « décomposition du Moi dans le puzzle des pulsions » et, selon lui, « l'individualisme contemporain n'est pas moral ou juridique, mais psychologique : à chacun son opinion et son point de vue ; le vécu est identifié à la dispersion des situations et des émotions ».

Les travaux du philosophe Bruaire (2003)¹⁸³ montrent d'ailleurs un parallèle entre l'irresponsabilité et la notion de liberté. Prise sous l'angle de l'autonomie d'acquisition des connaissances, la liberté, que Bruaire (1993)¹⁸⁴ nomme d'ailleurs "la détermination par soi-même, l'action autonome", revêt alors un caractère positif. Le concept d'autonomie signifie ici "se donner à soi-même sa propre loi". Il s'agit alors d'une action volontaire et raisonnée liée à des choix permettant à l'individu de se déterminer, d'être sa propre cause. En revanche, prise sous le sens d'indépendance, la notion de liberté revêt un caractère négatif. L'individu agit alors sans aucune contrainte ni limite et peut faire "tout ce qui lui plaît". L'indépendance correspond alors à la "non-dépendance", ou plus précisément à la capacité de dire "non". Cela se manifeste par le choix de l'individu d'ignorer le monde extérieur à lui et de rejeter toute influence extérieure. Hobbes (2003)¹⁸⁵ définit la liberté dans le *Léviathan* comme l'"absence d'obstacles

¹⁷⁸ Cité par Castillo M. (1995), *Les embarras de l'individualisme postmoderne*, Colloque international de Göteborg, Avril 1995

¹⁷⁹ Arendt H. (2005), *Responsabilité et jugement*, Paris, Payot

¹⁸⁰ Vallaey F. (2011), Op. cit.

¹⁸¹ Kede Onana M. (2011), *l'éducation à la citoyenneté : dressage ou libération ?*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université Paris-Est

¹⁸² Kede Onana M. (2011), Ibid.

¹⁸³ Bruaire C. (1993), *La dialectique*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"

¹⁸⁴ Bruaire C. (1993), Ibid.

¹⁸⁵ Hobbes T. (2003), *Leviathan*, Paris, Gallimard, "folio essais"

extérieurs" et la capacité « qu'a chacun d'user comme il le veut de son pouvoir propre, pour la préservation de sa propre nature, autrement dit de sa propre vie ». Cependant, selon le paradigme de la responsabilité de Levinas abordée en philosophie, l'homme doit aller au-delà de sa liberté et être responsable des autres car si « j'existe, je suis responsable passivement envers autrui » (Monod, Cornut, Pointier, Delacôte, Lenglet, Lacoste et Muniesa, 2011)¹⁸⁶. Se pose alors la question du périmètre de cette responsabilité. Vallays (2011)¹⁸⁷ met alors en avant le dilemme de la responsabilité globale à travers notamment la *Charte de la Terre et celle de la Déclaration Universelle d'Interdépendance* qui évoquent le fait que "l'humanité est responsable du monde" mais également des générations futures. Cette responsabilité devient globale car elle dépasse la responsabilité morale personnelle pour aller vers une "action collective de l'humanité" (Apel, 2001)¹⁸⁸.

“Qu’il s’agisse du danger de guerre nucléaire ou de la crise écologique, c’est bel et bien l’humanité comme totalité qu’ils concernent ; ainsi observe-t-on ici, pour la première fois dans l’histoire universelle, une situation dans laquelle les hommes, eu égard au danger commun encouru, sont mis en demeure d’assumer en commun la responsabilité morale. Ainsi pourrait-on (...) caractériser la nouveauté inhérente à la situation contemporaine de l’humanité en faisant valoir que le nouveau problème résiderait donc dans la nécessité d’une macro éthique. Il s’agirait donc pour une telle éthique – par-delà la responsabilité morale de l’individu vis-à-vis de son prochain mais par-delà aussi la responsabilité de l’homme politique au sens usuel de la « raison d’Etat » – d’organiser à l’échelle planétaire la responsabilité de l’humanité quant aux conséquences (et aux effets secondaires) découlant de ses actes collectifs.” (Apel, 2001)¹⁸⁹

Pour Appel (2001)¹⁹⁰, il est important que l'humanité puisse assumer la responsabilité de l'ensemble de ses méfaits. Il propose de développer une " macroéthique" c'est à dire de placer la morale et l'éthique sur la scène internationale. Il s'agirait donc d'une responsabilité illimitée. Or, selon Vallays (2011)¹⁹¹, il est impossible d'être responsable de tout car la responsabilité doit être "limitée, attribuée à des sujets imputables, et leur être opposable". La responsabilité

¹⁸⁶ Monod J.-C., Cornut A., Pointier A., Delacôte S., Lenglet M., Lacoste A. et Muniesa F. (2011), Philosophie et finance : aux prises avec la responsabilité, *Debating Innovation*, 1(1), 28-41

¹⁸⁷ Vallays F. (2011), Op. cit.

¹⁸⁸ Cité par Vallays F. (2011), Ibid.

¹⁸⁹ Cité par Vallays F. (2011), Ibid.

¹⁹⁰ Cité par Vallays F. (2011), Ibid.

¹⁹¹ Vallays F. (2011), Ibid.

semble se situer entre le "devoir" et le "pouvoir" ce qui soulève plusieurs questions : Est-on responsable de toutes nos actions au risque d'être responsable de tous les méfaits du monde ? De la même manière, doit-on restreindre notre responsabilité à des actes intentionnels pour éviter les effets collatéraux et ainsi éviter de se sentir concerné par les injustices du monde car "ce n'est pas notre faute" ? (Corrion, Long, Smith et Arripe, 2009)¹⁹². Cela renvoie à un problème plus ancien qui est le dilemme de l'imputation, à savoir l'imputation des conséquences indésirées et négatives de nos actions et la perte de la maîtrise des événements. Ce dilemme, datant du Moyen Age, et traité par Saint-Thomas d'Aquin sous le nom de "théorie du double effet", a été repris par Ricœur (1994)¹⁹³ de la façon suivante :

“Le dilemme est le suivant : d’une part, la justification par la seule bonne intention revient à retrancher de la sphère de responsabilité les effets secondaires du moment qu’on choisit de les ignorer ; le précepte de « fermer les yeux sur les conséquences » se mue alors en mauvaise foi, celle de qui « se lave les mains » des suites. D’autre part, la prise en charge de toutes les conséquences, y compris les plus contraires à l’intention initiale, aboutit à rendre l’agent humain responsable de tout de façon indiscriminée, autant dire de rien dont il puisse assumer la charge.” (Ricœur, 1994)

Il est difficile d'avoir une responsabilité illimitée car prendre à sa charge ce que l'on ne peut assumer devient irresponsable. La volonté de vouloir être responsable de tout engendre l'irresponsabilité (Monod et al., 2011)¹⁹⁴.

2.2.4. Irresponsabilité et déterminisme

L'irresponsabilité serait par ailleurs liée au déterminisme. En effet, pour le philosophe Tarde (1890)¹⁹⁵ « considérer la responsabilité comme une conséquence du libre-arbitre, c'est la rendre incapable de résister à l'opposition du déterminisme ». Sa doctrine sur la responsabilité naît par

¹⁹² Corrion K., Long L., Smith A.L., Arripe F. (2009), It's Not My Fault; It's Not Serious: Athlete Accounts of Moral Disengagement in Competitive Sport, *The Sport Psychologist*, 23, 388-404

¹⁹³ Cité par Cossette R. (2013), *Ethique de la communication appliquée aux relations publiques*, Québec, Presse Universitaire du Québec.

¹⁹⁴ Monod J.-C., Cornut A., Pointier, Delacôte S., Lenglet M., Lacoste A. et Muniesa F. (2011), Op. cit.

¹⁹⁵ Tarde G. (1972), *La philosophie pénale*, 4 éd., Paris, Éditions Cujas

opposition au déterminisme et à l'irresponsabilité qui en découle. L'irresponsabilité serait donc ici liée au déterminisme, c'est-à-dire au fait que l'ensemble des événements qui se produisent le sont dans une relation de cause à effet. La nature des causes peut être diverse (physique, psychologique ou autre) et ces causes sont indépendantes de la volonté de l'homme. Tarde (1890)¹⁹⁶ souligne donc que « l'individu est irresponsable, non point parce que son action a été inévitablement déterminée, causée, mais parce qu'elle a été déterminée par une cause extérieure au moi, à l'être social ». Spinoza (1677)¹⁹⁷ parle de "l'illusion du libre-arbitre". Cette notion se retrouve dans le domaine juridique que nous verrons par la suite à travers l'irresponsabilité pénale, qui implique la non-imputabilité des faits commis par un individu due à une absence de libre-arbitre et de volonté, et l'irresponsabilité institutionnelle qui protège, dans certaines mesures, le Président et les parlementaires, des actes, votes ou opinions émis au cours de l'exercice de leurs fonctions.

2.2.5. Irresponsabilité et prise de risques

Pour Irwin (1990)¹⁹⁸ « la prise de risques peut se définir comme un comportement volontaire, dont les résultats sont incertains et comportent une certaine probabilité de conséquences négatives pour le sujet, mais qui est malgré tout mis en œuvre dans l'espoir d'en obtenir un bénéfice en retour ». A travers cette définition, il en ressort le caractère volontaire et accepté de la prise de risques en vue de l'obtention d'un gain personnel. Le sujet se trouve dans une situation d'incertitude dans laquelle il doit faire un choix se basant, d'une part sur le danger potentiel et, d'autre part, sur ses capacités et compétences personnelles (Banet, 2010)¹⁹⁹. Il s'agit ici de risques intentionnels pris par l'individu agissant en toute conscience du danger et dont la finalité est, soit un gain personnel, soit relative à une fonction (policier, militaire, pompier). Elle peut alors avoir une double connotation et paraître soit normale, valorisante et

¹⁹⁶ Tarde G. (1972), Ibid.

¹⁹⁷ Spinoza B. (1677), *Éthique*, partie III, prop. 9, scolie, cité par Feltz, B. (2013). Plasticité neuronale et libre arbitre. *Revue philosophique de Louvain*, 111(1), 27-52.

¹⁹⁸ Cité par Banet A. (2010), *Conscience du risque et attitudes face aux risques*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2

¹⁹⁹ Banet A. (2010), Ibid.

représenter un acte de courage ou d'utilité publique, soit être considérée comme une faute, une imprudence, une transgression et une irresponsabilité (Kouabenan et al., 2006)²⁰⁰.

Cependant, le risque peut également revêtir un aspect involontaire, c'est-à-dire non "maîtrisable et inconnu", à caractère événementiel donc sans lien avec l'individu. Banet (2010)²⁰¹ prend l'exemple de la sécurité routière et des véhicules motorisés à deux roues. En effet, bien que l'utilisation d'une moto soit une prise de risques délibérée et volontaire, elle diffère cependant de celle due à un motard roulant à plus de 200km/h et qui est dans ce cas "provoquée" par "l'attitude ou le comportement du motard". Des études réalisées par Miller et Taubman-Ben-Ari (2010)²⁰² ont révélé plusieurs styles de conduite qu'ils définissent par « la façon dont le conducteur choisit de conduire ou ses habitudes de conduite ». Quatre styles de conduite sont ainsi mis en avant :

- **Le style "irresponsable et négligent"** caractérisé par la violation des normes, des règles et la recherche de sensations fortes.
- Le style "anxieux" marqué par la vigilance et le respect des règles de sécurité. La prise de risque dans ce cas est involontaire.
- Le style "hostile et agressif" caractérisé par la colère, l'agressivité, l'irritabilité et l'hostilité.
- Le style "patient et prudent" caractérisé par le respect des règles, la courtoisie et l'anticipation des actions des autres conducteurs.

La prise de risques volontaire implique nécessairement l'acceptation du danger qui suppose la responsabilité de celui qui s'engage même si le danger comporte une part d'inconnu indépendante de la volonté de l'individu (Kouabenan et al., 2006)²⁰³. Hillson et Murray-Webster (2012)²⁰⁴ définissent l'attitude face au risque comme « un état conscient face à une incertitude qui peut avoir un effet positif ou négatif sur des objectifs ». Ils élaborent un spectre des attitudes

²⁰⁰ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*, Bruxelles, De Boeck

²⁰¹ Banet A. (2010), Op. cit.

²⁰² Miller G., Taubman-Ben-Ari O. (2010), Driving styles among young novice drivers – the contribution of parental driving styles and personal characteristics, *Accident Analysis and Prevention*, 42, 558-570

²⁰³ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), Op. cit.

²⁰⁴ Hillson D. et Murray-Webster R. (2012), *Understanding and Managing Risk Attitude*, 2 ed, Aldershot, Gower

révélant le degré d'acceptation du risque et dégagent ainsi cinq attitudes différentes selon que les risques soient "risk paranoid", "risk avers", "risk tolerant", "risk seeking" ou "risk addicted". Le niveau d'acceptation du risque est différent selon les individus. L'un pourra trouver une situation risquée et un autre non. Il n'y a donc pas une estimation universelle d'un risque comme le montre la figure (15) suivante :

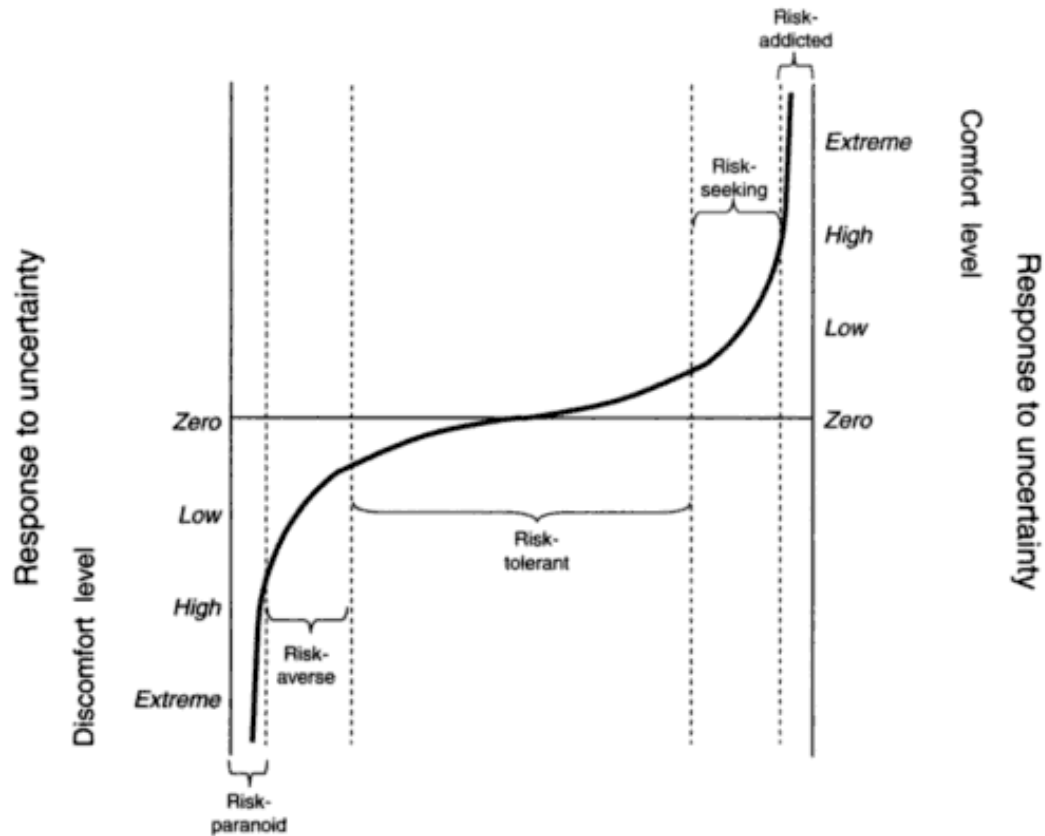


Figure 15 : Spectre d'attitudes face aux risques
(Hillson et Murray-Webster, 2012)

Selon Ladrière (1996)²⁰⁵, cette implication marque une certaine "éthique de la responsabilité" et concourt au processus identitaire. En effet, dans le cadre de certaines pratiques sportives, l'engagement corporel est alors représentatif de certaines valeurs. Mais, bien que cette prise de risques volontaire soit le plus souvent le reflet d'un contrôle et d'une responsabilité, certaines dérives liées à une "envie d'agir" peuvent se produire et vont au-delà ce qui est perçu comme

²⁰⁵ Ladrière J. (1996), *Éthique et responsabilité*, Paris, Beauchesne

raisonnable et accepté par les normes sociales. Dans ce cas, la prise de risques est considérée comme « insupportable, inacceptable, déviante et/ou irresponsable » (Kouabenan et al., 2006)²⁰⁶.

2.2.6. Approche juridique de l'irresponsabilité

Si les disciplines sources abordent de façon plus ou moins explicite la notion d'irresponsabilité, cette dernière est en revanche clairement exprimée sur le plan juridique à travers l'irresponsabilité pénale (2.2.5.1) et l'irresponsabilité institutionnelle (2.2.5.2).

2.2.6.1. Irresponsabilité pénale

« C'est, en droit pénal, la volonté de commettre l'acte interdit qui constitue la faute (*culpa*) intentionnelle ou d'imprudence, et définit de ce fait la culpabilité » (Vilar, 2013)²⁰⁷. Dans le cadre du droit pénal, il n'est pas possible de dire "responsable mais pas coupable". En revanche, la question se pose de l'imputabilité. Peut-on toujours reprocher une infraction à quelqu'un ? En effet, pour que la responsabilité d'un individu soit pleinement engagée, il est nécessaire qu'il ait, d'une part « disposé de son libre-arbitre, voulu et compris son acte (imputabilité), d'autre part, qu'il ait commis une faute (culpabilité) » (Renout, 2012)²⁰⁸. Il arrive parfois que ce ne soit pas le cas car « certains états peuvent altérer sa conscience et la volonté libre avec laquelle il se détermine à l'action » (Vilar, 2013)²⁰⁹. C'est notamment le cas dans le cadre de causes subjectives, ou objectives de non-culpabilité qui excluent la pleine responsabilité d'un individu.

²⁰⁶ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), Op. cit.

²⁰⁷ Vilar L., Responsabilité (droit) - Responsabilité pénale, *Encyclopaedia Universalis* [en ligne], consulté le 31 juillet 2013.
URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/responsabilite-droit-responsabilite-penale/>

²⁰⁸ Renout H. (2012), *Droit pénal général*, 16 éd, Paris, Larcier Eds

²⁰⁹ Vilar L. (2013), Op. cit.

- **Les causes subjectives de non-culpabilité**

Elles sont relatives à des circonstances liées directement à l'individu ayant commis les faits et qui affectent ses facultés intellectuelles et son libre-arbitre. Bien que responsable civilement, l'individu sera alors déclaré irresponsable sur le plan pénal. Cela comprend (Renout, 2012)²¹⁰ :

- Les troubles psychiques ou neuropsychiques (art. 122-1) qui abolissent ou altèrent le discernement.
- La contrainte (art. 122-2) qui abolit la volonté et le libre-arbitre de l'individu qui n'a alors pas le choix du comportement à adopter.
- L'erreur de droit (art. 122-3) liée à l'ignorance ou à la mauvaise interprétation d'une règle de droit ainsi qu'à la bonne foi de l'individu pensant agir dans la légalité. Elle est cependant admise de façon exceptionnelle.
- La minorité (art. 122-8). L'âge de la responsabilité pénale en France est fixé à l'âge de la majorité, soit 18 ans. Avant la loi du 9 septembre 2002, plusieurs degrés d'irresponsabilité existaient. Jusqu'à l'âge de 13 ans, il s'agissait d'une irresponsabilité absolue, et entre 13 et 16 ans, d'une irresponsabilité relative. Cependant, la hausse soudaine de la délinquance juvénile a conduit à un rétablissement des sanctions classiques (Vilar, 2013)²¹¹. Désormais, « la responsabilité pénale du mineur est liée à sa capacité de discernement, cet âge sera variable, dépendant essentiellement de la maturité et de la personnalité du mineur, ainsi que des circonstances de commission de l'infraction » (Renout, 2012)²¹².

²¹⁰ Renout H. (2012), Op. cit.

²¹¹ Vilar L. (2013), Op. cit.

²¹² Renout H. (2012), Op. cit.

- **Les causes objectives de non-culpabilité**

Elles sont relatives à des circonstances extérieures à l'individu ayant commis l'infraction. Du fait de la justification de l'acte, l'infraction n'est pas reconnue comme tel et la responsabilité de l'individu est alors dérogée. Ces causes sont (Renout, 2012)²¹³ :

- L'ordre ou l'autorisation de la loi ou du règlement (art. 122-4), « enjoint ou permis par la loi ou le règlement, l'acte perd son caractère d'infraction ».
- Le commandement de l'autorité légitime (art. 122-4) fait également perdre à l'acte son infraction. Il faut cependant que l'ordre émane d'une autorité publique et non privée (cas d'un militaire tuant un ennemi en temps de guerre ou d'un automobiliste grillant un feu sur demande d'un agent de la circulation par exemple).
- La légitime défense (art. 122-5 et 122-6), qui fait disparaître la responsabilité pénale et civile de l'individu qui, en riposte à une atteinte injustifiée s'est protégé en commettant une infraction.
- L'état de nécessité (art. 122-7) correspondant à une situation au sein de laquelle un individu va commettre une infraction pour se protéger ou protéger autrui ou des biens face à un "danger actuel ou imminent". Il ne faut cependant pas qu'il y ait une disproportion entre le l'acte et la menace.

2.2.6.2. Irresponsabilité institutionnelle

En droit constitutionnel, l'irresponsabilité institutionnelle est un procédé juridique qui permet aux hommes de l'Etat de bénéficier d'une protection en transférant leur responsabilité et donc

²¹³ Renout H. (2012), Ibid.

les conséquences de leurs décisions, à autrui. Les hommes d'Etat pouvant bénéficier de cette irresponsabilité sont :

- Le Président de la République qui dispose parmi ses statuts (en plus des incompatibilités et de l'inviolabilité) d'une irresponsabilité absolue et permanente le rendant non responsable des actes effectués en sa qualité de président (Foillard, 2013)²¹⁴ (article 67 du titre IX de la Constitution). Il ne peut alors faire l'objet d'aucune action engagée à son encontre pendant, ni même après son mandat, pour les actes accomplis dans le cadre de l'exercice de ses fonctions (deux exceptions : crimes contre l'humanité (article 58 alinéa 2C) et « manquement à ses devoirs manifestement incompatible avec l'exercice de son mandat » (article 68)).

- Les parlementaires : d'après l'article 26 alinéa 1C de la Constitution « aucun membre du parlement ne peut être poursuivi, recherché, arrêté, détenu ou jugé à l'occasion des opinions ou votes émis par lui dans l'exercice de ses fonctions ». Il s'agit ainsi de permettre aux parlementaires de bénéficier d'une liberté d'opinion et d'expression. Cette protection ne doit cependant pas être « interprétée comme un privilège d'impunité à l'encontre de l'égalité de tous devant la loi » (Gicquel, 2002)²¹⁵. Il s'agit d'une "immunité particulière" qui comprend l'irresponsabilité, liée à la liberté de parole, et l'inviolabilité qui rend impossible l'arrêt d'un parlementaire sans l'accord de son Assemblée, excepté dans le cas d'un flagrant délit (Baumont, 2003)²¹⁶. Ceci s'inscrit dans la logique de séparation des pouvoirs afin de protéger les parlementaires de "poursuites intempestives et injustifiées" en protégeant le "pouvoir du vouloir" et en préservant de ce fait l'indépendance (Foillard, 2013)²¹⁷.

²¹⁴ Foillard P. (2013), *Droit constitutionnel et institutions publiques*, 19 éd, Paris, Larcier Eds

²¹⁵ Cité par Baumont D. (2003), Liberté d'expression et irresponsabilité des députés, *CRDF*, 2, 33-48

²¹⁶ Baumont D. (2003), *Ibid.*

²¹⁷ Foillard P. (2013), *Op. cit.*

2.2.7. Ambivalence de l'irresponsabilité, une dimension positive

Si l'irresponsabilité a surtout une connotation négative, elle peut néanmoins revêtir une dimension positive.

- **L'irresponsabilité comme source d'innovation**

En effet, elle peut notamment être associée à l'idée de découverte et de prise de conscience. Cela se voit notamment à travers l'art où l'artiste va prendre volontairement, dans un processus créatif, une attitude irresponsable pour choquer, marquer les esprits, et faire prendre conscience d'une réalité. L'art devient un instrument de provocation et tend à faire réagir.

« Tant qu'un public reconnaîtra les limites dépassées par des artistes tels que les frères Chapman, leur œuvre aura du sens car elle sera encore jugée obscène. L'obscénité devient un garde-fou, une sirène qui met en alerte dans le but de réveiller les consciences. Il ne s'agit pas de porter devant les tribunaux les directeurs de musées ; comme ce fut le cas pour Henri Claude Cousseau du CAPC de Bordeaux suite aux plaintes déposées contre l'exposition « Présumés innocents ». On devrait pouvoir être choqué sans ressentir le besoin de censurer. Si on veut protéger ses enfants d'œuvres dérangeantes, on est en droit de les amener dans un lieu de divertissement, un parc d'attraction par exemple. Mais qu'on ne confonde pas lieu de divertissement et musée ».
(Cadaureille, 2009)²¹⁸

Pour Cadaureille (2009)²¹⁹ « l'irresponsabilité de ces artistes serait donc un moyen de rester en contact avec les limbes et, à travers les régressions de l'enfant, de l'idiot ou du fou, d'accéder aux limites d'une société. Ils réactualisent ses limites et digèrent petit à petit l'obscénité du monde. L'art va parfois trop loin par irresponsabilité mais sa folie cache peut-être son désir d'équilibre ». L'irresponsabilité illustre alors une capacité de création, d'institution sociale. Pour Hastings, Nicolas, Passard (2012)²²⁰ « c'est prendre le risque de ruiner le fragile équilibre sur lequel repose l'ordre social, mais c'est aussi, plus ou moins consciemment, déplacer les frontières acceptées par les membres d'une même société dans le but de fonder de nouveaux

²¹⁸ Cadaureille C. (2009), L'irresponsabilité pour une liberté transgressive, *Marges. Revue d'art contemporain*, (09), 51-67.

²¹⁹ Cadaureille C. (2010), Op. cit.

²²⁰ Hastings M., Nicolas L. et Passard C (2012), Op. cit.

cadres cognitifs, de nouveaux systèmes de valeurs ». L'innovation est alors source de désordre bousculant l'ordre établi et permettant une avancée. Elle devient source d'un apprentissage en créant une vision nouvelle. Meirieu (2003)²²¹ parle d'un « chemin de travers, avec un certain goût de l'aventure » où il serait possible de « retrouver le goût de la clandestinité ». De la même façon que les normes, les tabous évoluent et ont tendance à disparaître laissant la porte ouverte au changement.

- **L'irresponsabilité comme acte de courage**

Par ailleurs, comme nous l'avons vu précédemment, l'irresponsabilité peut se manifester à travers une prise de risques volontaire dans le cadre d'une volonté de secourir. Dans ce cas elle se place en acte héroïque accepté par la société (Kouabenan et al., 2006)²²².

- **L'irresponsabilité comme levier de performance**

Enfin, nous avons également souligné qu'il pouvait y avoir une certaine légitimité à l'irresponsabilité, notamment dans un domaine de forte compétitivité nécessitant l'adoption d'un management agressif (Armstrong, 1977)²²³. Dans ce cas, le manager essaye de faire ce qu'il faut afin d'améliorer les performances de l'entreprise. Il réalise alors ce qu'il estime être "de son devoir" (Reich, 1971)²²⁴.

²²¹ Meirieu, Ph. (2003) Apprentissage et transgression, Texte de conférence donnée par Philippe Meirieu dans le cadre des entretiens Nathan

²²² Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir, Bruxelles, De Boeck, 348 p.

²²³ Armstrong S.-J. (1977), Ibid.

²²⁴ Cité par Armstrong S.-J. (1977), Ibid

2.2.8. Synthèse

A l'issue de la revue de littérature, il ressort différentes formes d'irresponsabilité pouvant être classées de la façon suivante (tableau 3) :

		Critères d'évaluation de l'irresponsabilité, par rapport à :	
		Des caractéristiques individuelles	Des normes « extérieures » (collectives)
Conséquences	Négatives	Désengagement Pulsion Incompétence Surestimation de ses capacités Sous-estimation des risques acceptables (du danger, pour soi et pour autrui)	Illégalité Immoralité Transgression
	Positives	Autonomie, libre-arbitre	Créativité

Tableau 3 : Synthèse de la revue de littérature pluridisciplinaire

Nous pouvons constater que le concept d'irresponsabilité a été abordé, soit sous forme de comportements spécifiques, soit sous forme d'état mental. L'approche comportementale insiste sur la transgression de la loi et des normes collectives, formelles ou conventionnelles. Ces comportements sont essentiellement centrés sur l'individu, avec peu ou pas de considération des conséquences de ses actes sur le bien-être d'autrui. Quant à l'approche sous forme d'état mental, on parlera alors d'attitude envers l'irresponsabilité, une forme de désengagement individuel qui intervient soit avant la prise de décision (il qualifie le fait de ne pas se soucier des conséquences de ses actions) soit après la prise de décision (il qualifie alors le fait de ne pas en assumer les conséquences). Pour la poursuite de notre recherche, nous retiendrons essentiellement l'approche comportementale transgressive, celle-ci étant plus facilement observable que l'approche attitudinale.

Au terme de cette recension, et en intégrant les différences facettes évoquées dans la revue de littérature jusqu'à présent, nous proposons de définir le comportement irresponsable de la façon suivante :

«Comportement de l'individu qui, dans un contexte et/ou dans un environnement social particuliers, entreprend un dépassement des normes formelles (lois, règlements...) ou informelles (mœurs, habitudes, coutumes...) pouvant avoir des conséquences positives ou négatives sur lui-même et/ou sur autrui».

Une fois défini le concept d'irresponsabilité, une autre question importante se pose : qu'est-ce qui nous pousse à être irresponsable ? Nous allons désormais aborder les situations et les motivations qui sous-tendent l'adoption d'un comportement irresponsable.

2.3. Les situations favorables à l'irresponsabilité

L'objectif de notre recherche est d'explorer le concept d'irresponsabilité. Cela signifie notamment comprendre dans quelles conditions ce comportement apparaît. Il s'agit la plupart du temps de sources externes faisant référence aux situations dans lesquelles se trouve un individu et qui sont favorables à l'irresponsabilité. Lin-Hi et Müller (2012)²²⁵ évoquent une forme non intentionnelle des comportements irresponsables. Ainsi, l'action impactant négativement autrui n'est pas toujours réalisée de façon délibérée. Il n'y a aucune préméditation lors de la réalisation de l'acte qui est souvent le fruit d'une "succession d'événements infortunés".

²²⁵ Lin-Hi N., Müller K. (2013), The CRS Bottom Line: Preventing corporate social irresponsibility, *Journal of Business Research*, 66

Plusieurs situations peuvent ainsi favoriser l'irresponsabilité comme l'influence sociale (2.3.1), des circonstances particulières (2.3.2), une évolution spatiale et temporelle des règles (2.3.3), des situations source d'erreurs (2.3.4) et une inertie de la règle et de la pratique (2.3.5).

2.3.1. L'influence sociale

Les expériences de Asch (1956)²²⁶ et Shérif (1956, 1971)²²⁷ mettent en avant le phénomène de "conformisme" et soulignent que l'appartenance à un groupe conduit l'individu à adopter ses valeurs, sans qu'aucune pression ne soit nécessairement réalisée. Pour Tarde (1903)²²⁸, l'imitation constitue un processus fondamental. Les valeurs du groupe sont considérées comme des normes sociales partagées par l'ensemble des individus. Pour Shérif et Shérif (1969)²²⁹, cette norme serait « une échelle évaluative indiquant une latitude acceptable et une latitude inacceptable pour le comportement, l'activité, les comportements, les croyances, ou tout autre sujet concernant les membres d'une unité sociale ». Ainsi, chaque individu du groupe se sert de cette norme comme d'un fil conducteur et ne doit pas s'écarter de ce qui est toléré par le groupe. Les groupes sociaux constituent des sous-cultures qui possèdent leurs propres normes (Bergeron et al., 1979)²³⁰. Ogien (1995)²³¹ souligne que « le respect des prescriptions du système normatif général peut être suspendu lorsque les circonstances obligent un individu à obéir à celles d'un système normatif particulier (groupes religieux, organisation criminelle ou clandestine, groupes de pairs, relation d'amitié, code d'honneur et de solidarité de la famille, etc.) ». Il y a donc une hiérarchie des valeurs et des normes qui vont avoir un degré d'influence différent sur les individus (Hillson et Murray-Webster, 2012)²³². Reynaud (1995)²³³ va dans ce sens et part du constat établi depuis longtemps par la sociologie des organisations qu'il existe dans toute structure sociale des règles explicites et implicites. Chaque individu se trouve

²²⁶ Asch S. E. (1956), Studies of independence and conformity: I. A minority of one against a unanimous majority, *Psychological monographs: General and applied*, 70(9), 1.

²²⁷ Cité par Dufoing F., Op. cit.

²²⁸ De Tarde G. (1903), *The laws of imitation*. H. Holt.

²²⁹ Cité par Banet A. (2010), *Conscience du risque et attitude face aux risques chez les motocyclistes*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2.

²³⁰ Bergeron J.L., Côte-Léger N., Jacques N. et Belanger L. (1979), Les aspects humains de l'organisation, Gaëtan Morin

²³¹ Ogien A. (1995), Sociologie de la déviance, Armand Colin

²³² Hillson D. et Murray-Webster R. (2012), *Understanding and Managing Risk Attitude*, Aldershot, Gower

²³³ Reynaud J.D. (1995), *Le conflit, la négociation et la règle*, Paris, éd. Octares

consciemment ou inconsciemment entouré par un réseau d'interactions et de corrélations socio-économiques et socioculturelles. Selon la théorie de la régulation sociale de cet auteur, les règles sociales sont le fruit d'une interaction de différents groupes sociaux ayant leur propre système de valeurs. Babeau et Chanlat (2008)²³⁴ appuient sur le fait que les règles ne sont pas un « *donné* de l'organisation, mais un *construit* collectif ».

La structure de fonctionnement du groupe est favorable à l'intégration et à l'encadrement psychologique de ses membres en vue d'une plus grande solidarité et d'un meilleur contrôle. Si l'on se réfère à l'École de Chicago, les facteurs sociaux joueraient un rôle important dans les comportements irresponsables (Ogien, 1996)²³⁵ et les criminels seraient sujets à une "pathologie sociale" (Babeau, 2007)²³⁶. L'environnement social les entourant aurait un impact sur leur comportement. « L'habitude criminelle se contracte dans un environnement social qui rend acceptable, à ceux qui y évoluent, un certain degré de déviance par rapport aux normes posées par les lois dont se dote une société » (Ogien, 1996)²³⁷. Un phénomène de mimétisme se produit. Il semblerait que le comportement criminel résulte d'un effet d'apprentissage où se conformer aux valeurs de ses pairs est plus important que de se conformer à celles de la société. Sutherland (1949)²³⁸ explique ce phénomène à travers la théorie de « l'association différentielle » : « l'hypothèse de l'association différentielle est que le comportement criminel est appris en association avec ceux qui définissent ces comportements favorablement et isolément par rapport à ceux qui le définissent défavorablement. Une personne ne s'engagera dans de tels agissements criminels que si et seulement si le poids de la définition favorable dépasse celui des définitions défavorables ».

Cette influence sociale du groupe concourt à forger l'identité de l'individu qui se réfère à un modèle et le considère comme un idéal auquel il souhaite ressembler par ses attitudes personnelles et ses comportements (Banet, 2010)²³⁹. Selon Aubert (2005)²⁴⁰, « on a telle ou telle

²³⁴ Babeau O. et Chanlat J.F. (2008), La transgression, une dimension oubliée de l'organisation, *Revue française de gestion*, 3 (183), 201-219

²³⁵ Ogien A. (1996), Sociologie de la déviance, *Revue française de marketing*, 37(4), 653-655

²³⁶ Babeau O. (2007), Thèse Le manager et la transgression ordinaire des règles : le cas des sociétés de conseils en management, université Paris Dauphine, Sciences de Gestion

²³⁷ Ogien A. (1996), Sociologie de la déviance, *Ibid.*

²³⁸ Sutherland E.H. (1949), *Ibid.*

²³⁹ Banet A. (2010), *Ibid.*

²⁴⁰ Aubert N., Gruere P., Jabes J., Laroche H. et Michel S. (2005), *Management, aspects humains et organisationnels*, Paris, PUF

attitude parce qu'on a telle ou telle valeur et non l'inverse [...] une valeur donnée peut conduire à des attitudes différentes, voire opposées chez la même personne ». Cela s'observe notamment chez les adolescents pour qui les valeurs et les normes véhiculées par la société vont avoir un rôle de construction identitaire à travers leurs attitudes et leurs conduites comme la recherche de « performance, de dépassement de soi, d'hédonisme, de réalisation personnelle » (Favresse et De Smet, 2008)²⁴¹. Ils vont essayer de susciter l'admiration du groupe à travers certains de leurs comportements comme par exemple le fait de "tenir l'alcool". Hillson et Murray-Webster (2012)²⁴² expliquent ce désir de faire partie d'une communauté à travers cinq besoins à savoir les besoins d'affiliation, de sécurité, d'estime et de pouvoir, de coopération, et d'identification.

Ainsi, l'appartenance à un groupe peut favoriser la création de situations antisociales et conduire à l'irresponsabilité. Le groupe fonctionne comme un système organisationnel "complexe et coercitif" (Long et al., 2008)²⁴³ agissant sur les notions de responsabilité de l'individu dont le rôle est défini. Métayer (2001)²⁴⁴ établit une comparaison avec les codes sociaux des sociétés traditionnelles qui fixent les responsabilités. De la même façon, le groupe forme un tout dont chaque individu ne constitue qu'un "maillon" et, de ce fait, aura recours au transfert ou à la diffusion de responsabilité. Pour Etchegoyen (1999)²⁴⁵, il s'agit d'un "emboîtement des responsabilités" et « l'individu peut détourner l'interpellation vers un autre agent, situé en amont dans la chaîne des causes ou plus haut dans la hiérarchie des pouvoirs » (Métayer, 2001)²⁴⁶.

2.3.2. Des circonstances particulières

Certaines circonstances et opportunités peuvent avoir une influence sur le comportement devenant alors irresponsable.

²⁴¹ Favresse D., De Smet P. (2008), *Tabac, alcool, drogues et multimédias chez les jeunes en Communauté française de Belgique. Résultats de l'enquête HBSC 2006*, SIPES (ESP de l'ULB), Bruxelles

²⁴² Hillson D. et Murray-Webster R. (2012), *Understanding and Managing Risk Attitude*, Aldershot, Gower

²⁴³ Long T, Pantaleon N, Faccenda L. (2008), Op. cit.

²⁴⁴ Métayer M., (2001), Vers une pragmatique de la responsabilité morale, *Lien Social et Politiques*,46,19-30

²⁴⁵ Etchegoyen A. (1999), Op. cit.

²⁴⁶ Métayer M. (2001), Op. cit.

A travers la littérature, nous pouvons observer qu'avoir un comportement irresponsable n'est pas nécessairement une constante mais peut être modulé en fonction des éléments physiques au sein desquels évoluent les individus. En psychologie, et dans le cadre de la sécurité routière, Buisson (2009)²⁴⁷ parle d'une "adaptation aux circonstances" et cite Roche, chercheur au CNRS, pour qui « entre l'accélérateur et le pied du chauffeur, il n'y a rien, à part le cerveau ». L'individu dispose d'une "marge de liberté" qu'il a la possibilité de faire évoluer et d'adapter au gré des circonstances. Buisson (2009)²⁴⁸ souligne ainsi que « sur la route, l'humain le plus rationnel peut adopter des comportements imprévisibles et faire preuve de manque de maturité [...]. L'incohérence du comportement reflète la déchirure entre ce que l'individu peut, ce qu'il désire et ce qu'il doit ». Chaque circonstance est particulière et unique et amène ainsi les individus à agir plus en fonction des opportunités que des normes (Dubet et Martucelli, 1998)²⁴⁹. C'est donc la perception que les individus ont d'une situation qui va influencer leurs attitudes et leurs comportements comme le montrent la figure (16) réalisée par Hillson et Murray-Webster (2012)²⁵⁰.

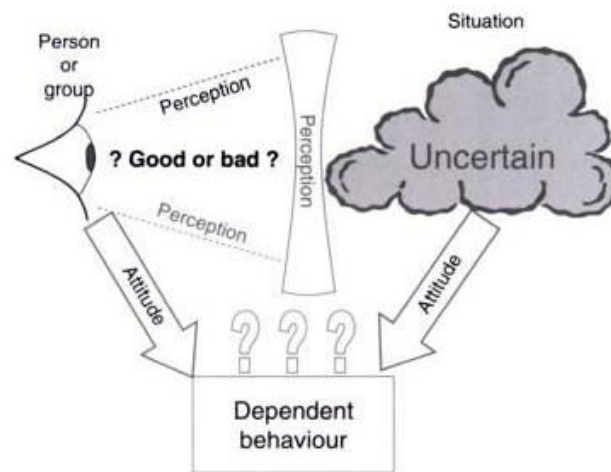


Figure 16 : Comportements dans un environnement incertain
(Hillson et Murray-Webster, 2012)

²⁴⁷ Buisson N. (2009), *Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route, Qui sont les stagiaires permis à points ?*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2

²⁴⁸ Buisson N. (2009), Ibid.

²⁴⁹ Dubet F., Martucelli D. (1998), *Dans quelles société vivons-nous ?*, Paris, Éditions du Seuil

²⁵⁰ Hillson D. et Murray-Webster R. (2012), *Understanding and Managing Risk Attitude*, 2 ed, Aldershot, Gower

Le cadre sportif en est un bon exemple. Shields et Bredemeier (2001)²⁵¹ ont mis en avant la théorie du raisonnement du jeu qui montre que, dans le cadre de la compétition, le raisonnement moral est alors orienté vers l'égoïsme. Le rapport avec les règles du jeu, et leur éventuelle transgression, va alors dépendre de leurs avantages ou désavantages pour l'équipe. La compétition va exacerber la recherche de gains personnels et de la victoire "à tout prix" à travers notamment l'expression "la fin justifie les moyens". Les besoins de l'adversaire ne sont pas pris en compte. Pour Long, Pantaleon et Faccenda (2008)²⁵², il s'agit d'un "espace déconscientisé" amenant à une inhibition des conduites pro-sociales. Le jeu engendre un phénomène de "disculpabilisation" où les responsabilités personnelles de l'individu vont être mises de côté.

Par ailleurs, comme nous l'avons vu précédemment, la foule permet à l'individu de se détacher de ses responsabilités grâce au statut d'anonyme qu'elle lui confère car « la masse, comme telle, est toujours anonyme et irresponsable » (Jung, 1946)²⁵³. L'individu va alors, soit prendre de la distance par rapport à une situation en déléguant sa responsabilité aux autres membres de la foule, c'est "l'effet témoin" (Darley et Latané, 1968)²⁵⁴ que nous avons déjà évoqué, soit commettre des actes violents :

« Isolé, c'était peut-être un individu cultivé, en foule c'est un instinctif, par conséquent un barbare. Il a la spontanéité, la violence, la férocité, et aussi les enthousiasmes et les héroïsmes des êtres primitifs. [...] L'individu en foule acquiert un sentiment de puissance invincible lui permettant de céder à des instincts, que, seul, il eût forcément réfréné. Il y cédera d'autant plus volontiers que, la foule étant anonyme, et par conséquent irresponsable, le sentiment de responsabilité, qui retient toujours les individus, disparaît entièrement » (Le Bon, 2006)²⁵⁵.

²⁵¹ Cité par Long T, Pantaleon N, Faccenda L. (2008), Op. cit.

²⁵² Long T, Pantaleon N, Faccenda L. (2008), Op. cit.

²⁵³ Jung C.G. (1946), *L'homme à la découverte de son âme*, Paris, Ed. du Mont-Blanc

²⁵⁴ Darley, J. M. et Latané, B. (1968), Bystander intervention in emergencies: diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 377-383.

²⁵⁵ Le Bon G. (2006), *Psychologie des foules*, Paris, PUF, Quadrige

2.3.3. Une évolution spatiale et temporelle des règles

Toute organisation sociale humaine est composée de règles et de lois permettant son fonctionnement et évoluant dans l'espace et dans le temps (Tyrode et Bourcet, 2000)²⁵⁶. Les limites morales ne sont pas figées (Hastings, Nicolas et Passard, 2012)²⁵⁷. Ce mouvement des frontières est révélateur de changements de valeurs, de croyances d'une société. Sirinelli (2006)²⁵⁸ met en avant cette "temporalité", cet "air du temps". Les normes évoluent avec les mœurs et sont relatives à ce que Sirinelli (2006)²⁵⁹ appelle "la sensibilité d'une époque" car « ce qui choquait l'année précédente apparaît bénin, voire anodin, l'année suivante ».

"Ces attitudes deviennent, sinon banales, en tout cas plus courantes dans cette effervescence socio-culturelle multiforme qui gagne alors une partie des jeunesses occidentales. Mais la posture des « provos » se veut, de surcroît, subversive. À la même époque, la mini-jupe de Carnaby Street choque ou séduit, irrite ou émoustille, elle n'est pourtant pas réellement provocatrice, au sens où on l'entend ici. Ou, plus précisément, la transgression qu'elle représente est si vite absorbée qu'une nouvelle norme se crée où la mini-jupe, rapidement, détonne peu et étonne moins encore. " (Sirinelli, 2006)²⁶⁰

La culture de masse est un élément clé dans les modifications opérées dans les comportements et les idéaux. L'acceptation collective concourt à la banalisation de certains comportements pour les faire tomber dans la "normalité". Les pratiques allant à l'encontre des règles se mettent en place de façon légère et imperceptible et ces règles deviennent alors banales et acceptées. Il s'agit alors d'une « transgression ordinaire » des règles (Chanlat et Babeau, 2011)²⁶¹. Bien qu'il soit répandu, habituel et connu de chacun, le franchissement d'une règle se fait ici de façon involontaire ou délibéré. Ces transgressions ordinaires apparaissent en contraste avec les

²⁵⁶ Tyrode Y et Bourcet S. (2000), Conduites de transgression, Encycl Méd Chir, Editions Scientifiques et Médicales Elsevier SAS, Paris, Psychiatrie, 37-905-A-10

²⁵⁷ Hastings M., Nicolas L. et Passard C (2012), Op. cit.

²⁵⁸ Sirinelli J-F (2006), La norme et la transgression. Remarques sur la notion de provocation en histoire culturelle, Vingtième siècle, *revue d'histoire*, 93, 7-14

²⁵⁹ Sirinelli J.F. (2006), Op. cit.

²⁶⁰ Sirinelli J.F. (2006), Ibid.

²⁶¹ Babeau O., Chanlat J.F. (2011), Déviance ordinaire, innovation et gestion, *Revue Française de Gestion*, Lavoisier, 37 (210)

transgressions dites "organisées" qui sont des actes délibérés visant à se soustraire de l'ordre établi et souvent relatif à la cupidité des acteurs. Contrairement à la transgression ordinaire, qui elle est tolérée, la transgression organisée, quant à elle, est condamnée.

Par ailleurs, les lois, les règles, les normes, les coutumes et les valeurs sont propres à chaque peuple, à chaque société et à chaque communauté. Pour Wary (2012)²⁶² ce qui est rejeté dans certaines cultures peut être admis et considéré comme étant la norme pour d'autres. Babeau (2007)²⁶³ de son côté évoque Secondat et Montesquieu (1748)²⁶⁴ et leur écrit *Esprit des lois* à travers lequel ils dressent un portrait des différentes coutumes, mœurs et lois qui régissent chaque civilisation. Cet écrit met notamment en avant les différences dues au climat et à l'adaptation que les hommes doivent faire pour vivre. Ainsi, les hommes du Nord seraient plus robustes et manifesteraient plus de confiance en eux que le peuple du Sud. De façon plus générale, ce sont l'histoire et l'environnement au sein desquels se trouve un individu qui forgeraient les lois. La culture joue donc un rôle important dans le rapport que les individus ont avec la loi. Il apparaîtrait par exemple que les cultures latines sont plus "laxistes" dans leur respect des lois contrairement aux cultures scandinaves et anglo-saxonnes (Babeau, 2007)²⁶⁵. Babeau (2007)²⁶⁶ évoque notamment l'intitulé "Faut-il obéir à la loi?" écrit en 2001 par le magazine *Le Monde des Débats* pour mettre en avant un certain état d'esprit.

Par ailleurs, comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, il apparaîtrait que l'évolution de la règle joue un rôle moteur dans la société. Durkheim (1894)²⁶⁷ indique que c'est un « facteur de la santé publique, une partie intégrante de toute société saine ». Il est ainsi parfois nécessaire qu'il y ait du désordre afin de rétablir l'ordre. Après le désordre survient la création d'un nouvel ordre. Le désordre est donc ponctuel. Babeau (2007)²⁶⁸, la règle suit un cycle de vie particulier qui est :

²⁶² Wary J. (2012), De la notion de transgression pour l'étude d'une œuvre moderniste : le cas de l'œuvre d'Elizabeth Bowen, in Maxime BREYSSSE (coord.), 1ère Journée d'Étude des doctorants du CIRLEP, Université de Reims – Champagne Ardenne, Centre Interdisciplinaire de Recherches sur les Langues Et la Pensée

²⁶³ Babeau O. (2007), Thèse Le manager et la transgression ordinaire des règles : le cas des sociétés de conseils en management, université Paris Dauphine, Sciences de Gestion

²⁶⁴ Secondat C. L. et de Montesquieu B. (1748), De l'esprit des lois. *XII, vii*.

²⁶⁵ Babeau O. (2007), Op. cit.

²⁶⁶ Babeau O. (2007), Ibid.

²⁶⁷ Durkheim E. (1894), *Les règles de la méthode sociologique* (1894), Paris, P.U.F., 14e édition, 1960

²⁶⁸ Babeau O. (2007), Op. cit.

- les transgressions des règles
- la naissance d'une nouvelle règle pour remplacer la précédente
- l'"usure" de cette nouvelle norme qui est alors progressivement transgressée à son tour avant l'apparition d'une nouvelle norme

Babeau (2007)²⁶⁹ représente ce cycle de vie de la règle à travers la figure (17) suivant :

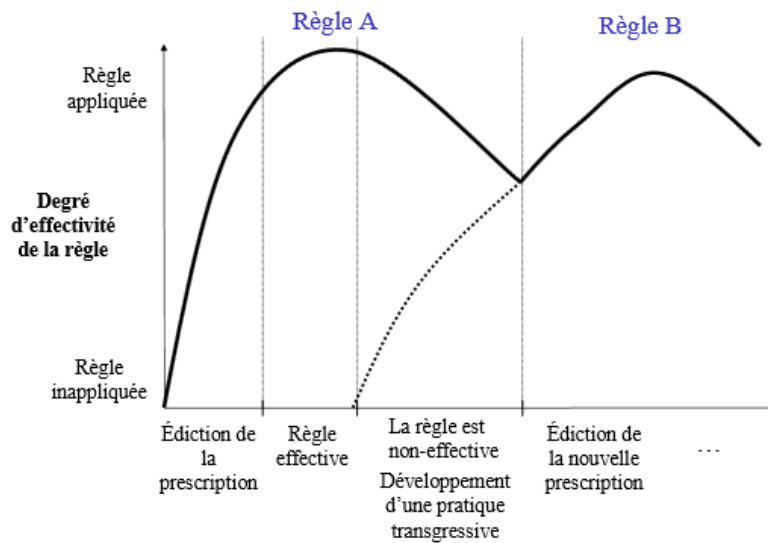


Figure 17 : cycle de vie d'une règle (Babeau, 2007)

2.3.4. Des situations source d'erreurs

Certaines situations peuvent conduire à un « écart à la règle » pouvant être qualifié « d'erreur humaine » (Reason, 1990²⁷⁰ ; Leplat, 1985²⁷¹). Reason (1990)²⁷² la définit comme « un écart entre l'action exécutée par l'opérateur et l'action correspondant à la tâche, c'est-à-dire l'action qui aurait dû être faite compte tenu des circonstances et des caractéristiques de la tâche ». Ces erreurs humaines sont liées à la psychologie et à la psychologie ergonomique et cognitive (Le

²⁶⁹ Babeau O. (2007), Ibid.

²⁷⁰ Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge university press.

²⁷¹ Leplat J. (1985), *Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail*, Paris, A. Colin

²⁷² Reason J. (1990), Op. cit.

Bris, 2014)²⁷³. L'action est réalisée de bonne foi. Ces erreurs humaines sont inhérentes aux actions réalisées dans des environnements à risques (Le Bris, 2014)²⁷⁴, et peuvent être la résultante de plusieurs choses à savoir, l'incompétence, l'ignorance, la méconnaissance d'une règle, ou encore une règle inadaptée.

2.3.4.1. Le manque de compétence

Devant certaines situations, certains individus n'ont pas les capacités ou les compétences pour agir comme il le faudrait (Leplat, 1985)²⁷⁵. Il existe donc un écart entre le comportement approprié qu'il faudrait réaliser et le comportement effectivement réalisé par l'individu qui ne dispose pas de toutes les clés pour analyser la situation et adopter le comportement adéquat.

Cette incompétence peut être couplée à un oubli dû à un état de fatigue excessif conduisant à la réalisation incomplète de tâches, ou encore un état de stress paralysant ou inhibant les capacités de réflexion de l'individu pourtant rationnel. Jegaden (2010)²⁷⁶ évoque notamment le stress chez les marins et le *fight or flight* anglo-saxon (fuir ou combattre) qui est relatif à un choix et donc une évaluation préalable de la situation en vue de la réalisation d'une action. Cette phase cognitive où l'on évalue la menace et ses capacités pour y faire face est appelée la « double évaluation de Lazarus » (Jegaden, 2010)²⁷⁷. Cette phase cognitive va rencontrer la phase émotionnelle d'un individu pour conduire à un comportement, faire face à la menace ou pas. Si cet individu a le sentiment de ne pas pouvoir gérer une situation, le stress apparaît conduisant alors à une *inhibition de l'action*.

Le stress et la fatigue pouvant être engendrés par certaines situations influencent ainsi la concentration ainsi que les capacités intellectuelles et physiques nécessaires à la réalisation d'une action optimale.

²⁷³ Le Bris S. (2014), Improvisation Vs (méta) règles : effets sur la fiabilité d'une organisation hautement fiable. Le cas d'une équipe passerelle dans la Marine nationale, Thèse de doctorat, Ecole doctorale Sciences de l'Homme, des Organisations et de la Société, Université de Rennes 1

²⁷⁴ Le Bris S. (2014), Ibid.

²⁷⁵ Leplat J. (1985), Op. cit.

²⁷⁶ Jegaden D. (2010), Le stress et l'ennui chez les marins, *Revue Maritime*, (489), 48.

²⁷⁷ Jegaden D. (2010), Ibid.

2.3.4.2. L'ignorance ou la méconnaissance d'une règle

Bien qu'il soit dit « nul n'est censé ignorer la loi », il semble difficile de pouvoir appliquer cet adage aux vues du grand nombre de règles existantes. Babeau (2007)²⁷⁸ va dans ce sens en évoquant une « furie réglementaire ». Il semblerait que le non-respect d'une règle ne soit pas nécessairement délibéré mais peut être relatif à une méconnaissance même de l'existence de la règle. Pour Leplat (1992)²⁷⁹, cette ignorance peut notamment être relative à une « mauvaise définition de la tâche ».

2.3.4.3. Des règles inadaptées

- Des règles sujettes à interprétation

Dans le domaine maritime, Chauvin (2010)²⁸⁰ souligne que « l'existence de différents systèmes de règles, des règles formelles (le ColReg) d'une part et des règles informelles partagées par certains types de navires et propres à certaines zones de navigation d'autre part, peuvent être à l'origine de ces échecs ». La coexistence de différents systèmes de règles et d'acteurs qui ne se connaissent pas peut engendrer une incompréhension mutuelle et devenir source d'accidents. Par ailleurs, l'ambiguïté relative à cette pluralité de normes concourt à la réalisation de diverses interprétations et peut alors aboutir à des comportements irresponsables.

Par ailleurs, Crozier et Friedberg (1977)²⁸¹ soulignent le jeu existant autour de la règle au sein des organisations. Si la règle a une fonction initiale de restriction des incertitudes, il s'avère qu'elle en crée de nouvelles permettant ainsi une certaine marge d'interprétation. La règle est alors détournée par les acteurs à leur profit. « Plus il y a de règles, plus il est possible de définir

²⁷⁸ Babeau O. (2007), Op. cit.

²⁷⁹ Leplat J., (1992), Simulation and generalization Work context: some problems and comments. In B. Brehmer (Ed.), Models in Human Activities in Work Context (15-24). Roskilde, Denmark : Riso National Laboratory

²⁸⁰ Chauvin C. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, pp. 14-21

²⁸¹ Crozier M., Friedberg E. (1977), *L'acteur et le système*, Paris, Le Seuil

une stratégie personnelle en jouant sur leurs imperfections ou sur la lettre même des textes » (Babeau et Chanlat, 2008)²⁸².

- Une certaine rigidité des règles

De plus, certaines situations demandent une capacité d'adaptation et donc de s'écarter de la règle. Il est donc nécessaire d'avoir une marge de sécurité afin de pouvoir pallier les situations imprévues (Thiétard et Forgues, 2006)²⁸³ car « la recherche d'ordre par le biais de la planification peut être perturbante si elle n'est pas corrélée à une marge de manœuvre ». Bien que l'existence de lignes directrices soient nécessaires pour gérer certaines situations, Thiétard et Forgues (2006)²⁸⁴ évoquent les travaux de Weick (1977)²⁸⁵ sur la mission d'Apollo 3 pour illustrer que « la recherche d'ordre de la part des planificateurs de la Nasa s'oppose aux conditions de mise en œuvre des directives auxquelles l'équipage du Skylab est soumis ». L'équipage ne dispose d'aucune marge de manœuvre pour réaliser les expérimentations nécessaires pour trouver par lui-même le mode d'organisation approprié. L'ordre est alors une source de chaos. Selon Thiétard et Forgues (2006)²⁸⁶ l'excès de règles serait dû au besoin d'être rassuré car « les gestionnaires réduisent ainsi la dissonance créée par un sentiment d'impuissance face à une réalité trop complexe et imprévisible pour être gérée ». L'ordre serait ainsi comme « une tentative de construction d'îlots de certitude et de rationalité au sein desquels une action finalisée peut être envisagée » (Thiétard et Forgues, 2006)²⁸⁷. Cependant, certaines situations demandent une prise de recul et la capacité de réaliser des compromis entre le respect de la règle et l'adaptation à l'imprévu. La transgression devient donc nécessaire et s'assimile à un compromis entre la règle et la pratique (Reynaud, 1989)²⁸⁸.

²⁸² Babeau O. et Chanlat J.F. (2008), La transgression, une dimension oubliée de l'organisation, *Revue française de gestion*, 3 (183), 201-219

²⁸³ Thiétard R.A. et Forgues B., (2006), La dialectique de l'ordre et du chaos dans les organisations, *Revue française de gestion*, 160, 47 à 66.

²⁸⁴ Thiétard R.A. et Forgues B., (2006), Ibid.

²⁸⁵ Weick K.E. (1977), Organisation Design: Organizations as Self-Designing Systems, *Organizational Dynamics*, 6, 31-46.

²⁸⁶ Thiétard R.A. et Forgues B., (2006), Op. cit.

²⁸⁷ Thiétard R.A. et Forgues B., (2006), Op. cit.

²⁸⁸ Reynaud, J.-D. (1989), Les règles du jeu, Paris: Armand Colin.

Comme le remarque Morel (2002)²⁸⁹, beaucoup de collisions proviennent d'un échec à identifier les intentions de l'autre et de la lecture difficile de « l'accord implicite » qui peut conduire à des situations qualifiées d'absurdes. En effet, plusieurs exemples montrent que des navires sont entrés en collision après avoir soit viré dans le même sens pour s'éviter, soit après que l'un d'eux ait coupé la route de l'autre pour le laisser passer, alors que s'ils avaient conservé leur trajectoire initiale, tout ce serait bien passé (Morel, 2002)²⁹⁰. Bien que l'équipage ait repéré le danger de collision, le manque de communication entre les bateaux sur la manœuvre à effectuer a conduit à ce qu'ils voulaient justement éviter. Dans la plupart des cas, les navires ont pourtant respecté les règles d'abordage. Le manque de recul par rapport à la situation peut être destructeur. Pourzanjani (2001)²⁹¹ note que 46 % des officiers n'avaient pas clairement indiqué leur intention de manœuvre et que 23 % des officiers n'avaient pas détecté ou interprété correctement le signal alors que celui-ci avait été correctement émis.

Leplat (1992)²⁹² va dans ce sens et met en avant le fait que certains comportements irresponsables peuvent être dues à des règles inadaptées pouvant même se révéler par moment contradictoires. Moorman et Miner (1998)²⁹³ et Le Bris (2014)²⁹⁴ mettent l'accent sur le caractère restreignant que peut avoir la règle car « une mémoire procédurale trop importante peut représenter un frein à la flexibilité autant que le poids de la structure (et notamment des règles), peut contraindre la capacité des acteurs à s'adapter à une situation » (Le Bris, 2014)²⁹⁵. L'excès de procédures et de connaissance de ces procédures peut inhiber la capacité d'adaptation d'un individu à une situation particulière. Il n'arrive alors plus à prendre le recul nécessaire pour une analyse efficace de la situation en vue de l'adoption d'un comportement adapté.

²⁸⁹ Morel C. (2002), *Les décisions absurdes. Sociologie des erreurs radicales et persistante*, Paris, Gallimard.

²⁹⁰ Morel C. (2002), *Ibid.*

²⁹¹ Pourzanjani M. (2001), *Analysis of Human Error in Coordinating Ship's Collision Avoidance Action*, 2nd International Conference on Collision and Grounding of Ships, 85-91

²⁹² Leplat J., (1992), *Op. cit.*

²⁹³ Moorman C., Miner A. S., (1998), Organizational Improvisation and Organizational Memory, *The Academy of Management Review*, 23 (4), 698-723.

²⁹⁴ Le Bris S. (2014), *Op. cit.*

²⁹⁵ Le Bris S. (2014), *Ibid.*

2.3.5. Inertie de la règle et de la pratique

Certains sociologues considèrent l'homme comme un être intentionnel qui ne serait pas strictement rationnel (Bamberger et Sonnenstul, 1998)²⁹⁶ mais agirait pour de bonnes raisons. L'adoption d'un comportement irresponsable peut être lié à une certaine inertie de la règle et/ou de la pratique.

- **L'inertie de la règle**, appelée transgression par "caducée" est relative à l'existence de règles obsolètes qui ne sont plus adaptées aux nouvelles situations. Ces règles caduques persistantes conduisent à leur transgression du fait de l'adaptation des comportements aux nouvelles évolutions. La règle ne s'est alors pas adaptée aux nouvelles pratiques

- **L'inertie de la pratique**, quant à elle, est relative à des pratiques qui restent figées alors que la règle a évolué. De faibles moyens de pression venant des pouvoirs publics tentent de faire changer les pratiques, mais il se produit un effet de résistance au changement. Badeau (2007)²⁹⁷ illustre cela en citant Badinter (2001)²⁹⁸ :

"Quand la loi est votée, alors commence pour son auteur la longue série des épreuves et des désillusions. [...] Que de lois votées n'entrent jamais en application ! Elles ne disparaissent pas pour autant. Elles demeurent simplement l'expression d'une forme d'art législatif, sorte de lois virtuelles conçues par le ministre et votées par le Parlement qui ne connaîtront jamais l'épreuve du réel".

La résistance au changement est avant tout la conséquence d'un mécanisme de dissonance cognitive. L'individu va avoir du mal à accepter une chose et son contraire, deux idées opposées. Si cela se produit, un état d'inconfort survient que l'individu cherchera à fuir. Cela se produit parfois quand un comportement ou une attitude est contraire aux valeurs ou principes de l'individu. De la même façon, une personne qui aura agi pendant des années selon un certain

²⁹⁶ Bamberger P. et Sonnenstuhl W. (1998), *Deviance in and on organizations, Research in sociology of organization*, 15, JAI Press

²⁹⁷ Babeau O. (2007), Op. cit

²⁹⁸ Le Monde des débats (2001), Faut-il obéir à la loi ?, n°27, juillet-août 2001

nombre de principes et valeurs profondément ancrés, aura énormément de mal à les modifier, et aura alors tendance à ignorer, voire rejeter les nouvelles idées ou règles instituées.

2.3.6. Synthèse

Cette revue de littérature sur les situations qui favorisent les comportements irresponsables soulignent l'importance des facteurs extérieurs. Ces comportements ne sont pas liés à l'intention d'un individu et font essentiellement référence à des contraintes extérieures qui ne peuvent être maîtrisées. Ainsi, l'environnement social, que ce soit par conformisme, recherche d'identité ou volonté de déléguer sa responsabilité, concourt à l'adoption de comportements irresponsables. Il en va de même pour les circonstances particulières liées à certaines contraintes ou opportunités rencontrées. Certaines situations peuvent, quant à elles, entraîner des erreurs et aboutir à une mauvaise prise de décision menant là encore à l'adoption d'un comportement irresponsable. Les règles ou les pratiques obsolètes peuvent également conduire un individu à adopter un comportement irresponsable, cet individu voulant s'adapter à de nouvelles évolutions ou au contraire résister au changement.

2.4. Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

Au-delà de ces sources externes, il existe des sources internes qui poussent au comportement irresponsable et que nous pouvons traduire comme étant des motivations. Il s'agit alors d'identifier ces motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables.

2.4.1 Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, des variables médiatrices non stables

En sociologie, les motivations sont relatives à ce qui permet au comportement de se dessiner (Wilson, 2000)²⁹⁹. En psychologie, la motivation correspondrait à un « construit hypothétique, utilisé afin de décrire les forces internes et / ou externes produisant le déclenchement, la direction, l'intensité et la persistance du comportement. » (Vallerand et Thill, 1993)³⁰⁰. Les motivations influeraient sur l'adoption d'un comportement mais également sur son maintien. Cependant, selon la théorie du renversement d'Apter (1982)³⁰¹, elles seraient fluctuantes et seraient relatives à « des dispositions psychologiques plus ou moins temporaires à rechercher certaines situations ou à adopter certaines attitudes plutôt que d'autres » (Scaon, 2011)³⁰². Les motivations évolueraient donc en fonction des situations et aboutiraient à des comportements issus « de l'expérience phénoménale qui renvoie à l'appréciation subjective de la relation entre soi et le monde » (Scaon, 2011)³⁰³. Cela est intéressant étant donné l'importance de l'environnement dans l'adoption d'un comportement irresponsable.

2.4.1.1. Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable : des motivations situationnelles³⁰⁴

Le modèle hiérarchique développé en psychologie permet de placer les motivations dans un cadre situationnel (Vallerand et Miquelon, 2008)³⁰⁵.

Au sommet de la hiérarchie se trouve la motivation globale. Elle constitue une motivation générale d'un individu pour la réalisation d'un acte, sa raison principale. Il s'agit de la

²⁹⁹ Wilson, J. (2000). Volunteering. *Annual Review of Sociology*, 26, 215-240

³⁰⁰ Vallerand, R. J., & Thill, E. E. (1993). Introduction au concept de motivation. In *Introduction à la psychologie de la motivation*, Etudes Vivantes, 3-38.

³⁰¹ Apter M.J. (1982), The experience of motivation: The theory of psychological reversals. New York, NY: Academic Press

³⁰² Scaon S. (2011), Les souhaits des personnes en fin de vie: un inventaire systématique et structuré, Collection Psychologie cognitive, ISSN 1962-6355, EPU, Éditions Publibook université

³⁰³ Scaon S. (2011), Ibid.

³⁰⁴ Au sens de Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Le Modèle Hiérarchique: Une analyse intégrative des déterminants et conséquences de la motivation intrinsèque et extrinsèque, dans *Bilans et perspectives en Psychologie Sociale*. (R Joule., Vol. 2, p. 163-203), Presses Universitaires de Grenoble.

³⁰⁵ Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Ibid

motivation la plus stable. Elle n'est rattachée à aucun comportement en particulier et « peut être perçue comme une différence interindividuelle et [...] est issue de la perspective de la psychologie de la personnalité » (Vallerand et Miquelon, 2008) ³⁰⁶.

Le second niveau hiérarchique des motivations correspond au niveau contextuel. Il est relatif à la motivation présente dans une « sphère d'activités » particulière que constituent les différents contextes de vie (loisirs, éducation, relations interpersonnelles) (Emmons, 1995 cité par Vallerand et Miquelon, 2008) ³⁰⁷. Les motivations des individus diffèrent donc en fonction des contextes.

Enfin, au premier niveau hiérarchique se trouve le niveau situationnel. La motivation situationnelle est relative à la motivation que possède un individu au moment où il effectue une activité. Cela correspond à « l'ici et maintenant » et a trait à un état motivationnel et non une caractéristique stable (Vallerand et Miquelon, 2008) ³⁰⁸. Il s'agit d'un état passager de motivation. Les motivations situationnelles sont relatives aux « motivations des personnes au moment même où elles en font l'expérience » (Vallerand et Miquelon, 2008) ³⁰⁹. Elles occupent une part importante dans l'adoption d'un comportement irresponsable qui est sensible aux changements liés à son environnement.

La stabilité d'une motivation dépend de sa place hiérarchique. Plus elle est proche du sommet, plus sa stabilité est grande. Il existe une influence entre les motivations qui peut se manifester par un « effet descendant » (« Top-Down ») ou ascendant (« Bottom-Up ») (Vallerand et Miquelon, 2008) ³¹⁰. Dans « l'effet descendant », chaque motivation a un effet plus important sur la motivation qui lui est directement inférieure. A l'inverse, dans l'« effet ascendant », chaque motivation possède un effet plus important sur la motivation placée directement au-dessus. Par exemple, dans le cadre de l'adoption d'un comportement irresponsable dans le domaine de la plaisance, un individu pourra, à force d'avoir une motivation situationnelle en présence d'une tierce personne à bord (ne pas porter son gilet de sauvetage pour ne pas passer pour un débutant par exemple), développer une motivation contextuelle envers la plaisance (ne

³⁰⁶ Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Ibid

³⁰⁷ Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Ibid

³⁰⁸ Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Ibid

³⁰⁹ Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008), Ibid

³¹⁰ Vallerand, R. J., & Miquelon, P. (2008). Op. cit.

jamais porter son gilet de sauvetage lors de la pratique de l'activité de plaisance, qu'il y ait du monde à bord ou non).

Dans le cadre de notre travail de recherche, nous nous intéresserons aux motivations situationnelles à adopter un comportement irresponsable, ce dernier étant sensible aux variations liées à l'environnement (figure 18).

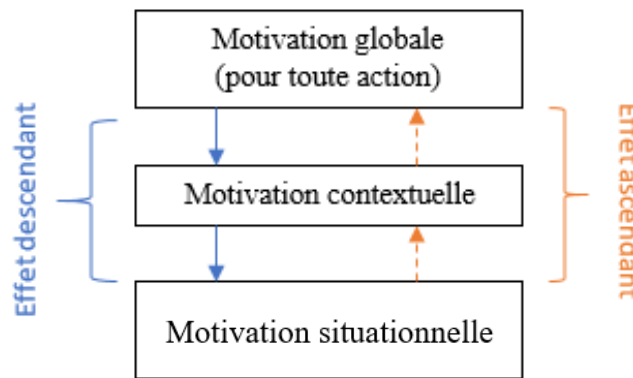


Figure 18 : Le modèle hiérarchique selon Vallerand et Miquelon (2008)

2.4.1.2. La fonction médiatrice des motivations

Bien que de nombreuses recherches mettent en avant l'effet direct des antécédents sur les comportements, le modèle des 3M (Mowen et Sujun, 2005)³¹¹ stipule quant à lui l'existence d'effets médiateurs. Selon ce modèle, les traits de personnalité constitueraient les premiers antécédents à l'adoption d'un comportement irresponsable. Ces traits de personnalité auraient une influence sur l'ensemble de nos comportements. Viendraient ensuite des niveaux de traits plus superficiels spécifiques à chaque comportement. Les motivations correspondraient alors à des traits « de surface » agissant directement sur le comportement (Mowen et al, 2007)³¹². Les motivations joueraient alors le rôle de médiateurs entre les antécédents et le comportement irresponsable. Leur connaissance serait donc un bon prédicteur de ces comportements et elle

³¹¹ Mowen J. C. et Sujun H. (2005), Volunteer Behavior: A Hierarchical Model Approach for Investigating Its Trait and Functional Motive Antecedents, *Journal of Consumer Psychology*, 15(2), 170-182.

³¹² Mowen J. C., Park S. et Zablah A. (2007), Toward a theory of motivation and personality with application to word-of-mouth communications, *Journal of business research*, 60(6), 590-596.

permettrait une meilleure compréhension des différents mécanismes menant à l'adoption d'un comportement irresponsable. Dans ce sens, nous allons désormais les relever.

2.4.2. Recensement des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable à travers une revue de littérature

Plusieurs motivations à l'irresponsabilité sont citées ou peuvent être identifiées à travers la littérature interdisciplinaire. Le tableau 4 suivant présente ces différentes motivations de façon non exhaustive.

Management	
Campbell (2007) ³¹³	Comprendre l'irresponsabilité sociale pour la prévenir, donner une perception responsable des entreprises
Lin-Hi et Müller (2013) ³¹⁴	Augmenter son profit, atteindre des objectifs spécifiques, Comprendre l'irresponsabilité sociale pour la prévenir
Lange et Washburn (2012) ³¹⁵	Eveiller la curiosité, attirer l'attention sur un événement négatif, réfléchir sur un événement négatif, rechercher des informations explicatives, émettre un jugement, augmenter la réaction des individus, comprendre l'irresponsabilité sociale pour la prévenir, donner une perception responsable des entreprises
Armstrong et Green (2013) ³¹⁶ , Armstrong (1977) ³¹⁷ , Balch et Armstrong (2009) ³¹⁸	Intérêts personnels égoïstes, faire ce qui est attendu par les autres, être compétitif, effet de zèle
DeMarCarty (2009) ³¹⁹	Recherche de profits, compétitivité, conquérir de nouveaux territoires, tromper
Ferry (1962) ³²⁰	Séduire
Fox (1996) ³²¹	Maximisation du profit, suivre les ordres, recherche de pouvoir

³¹³ Campbell, J. L. (2007), Why would corporations behave in socially responsible ways ? An institutional theory of corporate social responsibility, *Academy of Management Review*, 32, 946–967.

³¹⁴ Lin-Hi N., et Müller K. (2013), The CSR bottom line : Preventing corporate social irresponsibility. *Journal of Business Research*, 66(10), 1928-1936.

³¹⁵ Lange D. et Washburn N. T. (2012), Understanding attributions of corporate social irresponsibility. *Academy of Management Review*, 37, 300–326.

³¹⁶ Armstrong J. S., et Green K. C. (2013), Effects of corporate social responsibility and irresponsibility policies, *Journal of Business Research*, 66(10), p.1922-1927.

³¹⁷ Armstrong, J. S. (1977). Social irresponsibility in management. *Journal of Business Research*, 5, 185–213.

³¹⁸ Balch, D. R., & Armstrong, R. W. (2010). Ethical marginality: The Icarus syndrome and banality of wrongdoing. *Journal of Business Ethics*, 92(2), 291-303.

³¹⁹ deMaCarty P. (2009), Financial returns of corporate social responsibility, and the moral freedom and responsibility of business leaders, *Business and Society Review*, 114, 393–433.

³²⁰ Ferry, W. H. (1962), Forms of irresponsibility, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 343, 65–74

³²¹ Fox D. R. (1996), The law says corporations are persons, but psychology knows better. *Behavioral Sciences & the Law*, 14, 339–359

Muller et Kräussl (2010) ³²²	Motivations stratégiques, intérêts économiques, anticiper, gérer les incertitudes
Pearce et Manz (2011) ³²³	Gains personnels, poursuite de ses propres objectifs, satisfaire les autorités supérieures
Wagner, Bicen et Hall (2007) ³²⁴	Minimiser les coûts, maximiser les profits
Sociologie	
Beck (1986 ³²⁵ , 2001 ³²⁶)	Rejet de la faute sur autrui, partage des pouvoirs, redéfinition des responsabilités
Jones, Bowd et Tench (2009) ³²⁷	Recherche de profits, gains financiers, satisfaire autrui
Palmer et Matthews (2006)	Intérêts personnels
Bandura (1999) ³²⁸ , Sykes et Matza (1957) ³²⁹	Se déculpabiliser, se détacher de ses actes
Karmen (1981) ³³⁰	Intérêts économiques, maximiser les profits et diminuer les coûts
Alter (2002) ³³¹	Innover
Economie	
Ireland (2010) ³³²	Inciter à prendre plus de risques
Psychologie	
Kupermann (2013)	Création sublimatoire, inspirer la culture
Apter (1982) ³³³	Recherche de liberté, se débarrasser des contraintes
Freud (1921) ³³⁴ , Le Bon (2006) ³³⁵ , Darley et Latané (1968) ³³⁶	Ne pas s'engager, se détacher des contraintes
Kede Onana (2011) ³³⁷	Recherche de fantaisie, recherche de plaisir, suivre ses pulsions et désirs, rechercher des sensations

³²² Muller A. et Kräussl, R. (2011), Op. cit.

³²³ Pearce C. L. et Manz C. C. (2011), Op. cit.

³²⁴ Wagner T., Bicen P. et Hall Z. R. (2008), The dark side of retailing: Towards a scale of corporate social irresponsibility, *International Journal of Retail and Distribution Management*, 36, 124–142

³²⁵ Beck U., *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1986.

³²⁶ Beck U., Bonß W. (Hrsg.), *Die Modernisierung der Moderne*, Frankfurt am Main, Suhrkamp, 2001.

³²⁷ Jones B., Bowd R. et Tench R. (2009), Op. cit.

³²⁸ Bandura . (1999), Moral disengagement in the perpetration of inhumanities, *Personality and Social Psychology Review*, 3(3), 193-209

³²⁹ Sykes G. M. et Matza, D. (1957), Op. cit.

³³⁰ Karmen A. A. (1981), Auto theft and corporate irresponsibility, *Crime, Law and Social Change*, 5(1), 63-81.

³³¹ Alter N. (2002), L'innovation : un processus collectif ambigu. In N. Alter (Ed.), *Les logiques de l'innovation*, Paris : La Découverte.

³³² Ireland P. (2010), Limited liability, shareholder rights and the problem of corporate irresponsibility, *Cambridge Journal of Economics*, 34, 837–856

³³³ Apter M. (1982), *The experience of Motivation : The theory of Psychological reversals*, London ; New York : Academic Press

³³⁴ Freud S. (2010), *Psychologie des foules et analyse du moi*, Essai de psychanalyse, Paris, Payot & Rivages

³³⁵ Le Bon G. (2006), Op. cit.

³³⁶ Darley, J. M. et Latané, B. (1968), Bystander intervention in emergencies: diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 377-383.

³³⁷ Kede Onana M. (2011), l'éducation à la citoyenneté : dressage ou libération ?, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université Paris-Est

Bruaire (2003) ³³⁸	Recherche de liberté, recherche d'autonomie, recherche d'indépendance, ne pas avoir de contrainte
Kouabenan et al. (2006) ³³⁹	Construction identitaire, recherche de sensations, recherche d'expériences variées, complexes et intenses, désir de prendre des risques
Philosophie	
Vallaëys (2012) ³⁴⁰	Prendre de la distance, se libérer des contraintes, ne pas se soucier des autres, profiter des avantages sans se soucier des conséquences
Garcias (2012) ³⁴¹	Prendre le pouvoir, se détacher d'autrui, rester centré sur soi
Arendt (2005) ³⁴²	Rester centré sur soi, se mettre en avant
Miller et Taubman-Ben-Ari (2010) ³⁴³	Recherche de sensations fortes
Monod et al. (2011) ³⁴⁴ , Ricoeur (1994)	Tout prendre en charge, être responsable de tout
Arts	
Cadaureille (2009) ³⁴⁵	Découvrir, faire prendre conscience, faire réagir, innover, se libérer
Histoire / Politique	
Hasting, Nicolas et Passard (2012) ³⁴⁶	Innover, se dépasser, faire évoluer les pratiques et les mentalités, changer le monde, atteindre des objectifs
Sirinelli (2006) ³⁴⁷	Provoquer, choquer, se démarquer

Tableau 4 : les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable identifiées dans la revue de littérature pluridisciplinaire

A la lecture de ce tableau, plusieurs commentaires peuvent être faits :

- Des motivations multiples et variées peuvent être recensées
- Il ne semble exister aucun instrument de mesure de ces motivations
- Ces motivations sont essentiellement issues de la littérature anglo-saxonne. Il serait donc intéressant de réaliser une étude sur la population française

³³⁸ Bruaire C. (1993), *La dialectique*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"

³³⁹ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*, Bruxelles, De Boeck

³⁴⁰ Vallaëys F. (2011), *Les fondements éthiques de la responsabilité sociale*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université de Paris-Est.

³⁴¹ Garcia R. (2012), *Nature humaine et anarchie : la pensée de Pierre Kropotkine*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Lyon, Ecole Normale Supérieure de Lyon

³⁴² Arendt H. (2005), *Responsabilité et jugement*, Paris, Payot

³⁴³ Miller G., Taubman-Ben-Ari O. (2010), Driving styles among young novice drivers – the contribution of parental driving styles and personal characteristics, *Accident Analysis and Prevention*, 42, 558-570

³⁴⁴ Monod J.-C., Cornut A., Pointier, Delacôte S., Lenglet M., Lacoste A. et Muniesa F. (2011), Op. cit.

³⁴⁵ Cadaureille C. (2010), Op. cit.

³⁴⁶ Hastings M., Nicolas L. et Passard C (2012), *Paradoxe de la transgression*, CNRS Editions, 300 p.

³⁴⁷ Sirinelli J.F.(2007), La norme et la transgression. Remarques sur la notion de provocation en histoire culturelle, Vingtième siècle, *revue d'histoire*, 93, 7-14

L'une des principales perspectives qui a été utilisée pour comprendre la motivation dans le cadre de comportements risqués ou transgressifs est l'emploi de la théorie de l'autodétermination (Deci et Ryan, 1985³⁴⁸). Elle cherche à comprendre et à expliquer la dynamique motivationnelle qui pousse un individu à s'engager ou non dans une activité. Elle met en avant différentes formes de motivations caractérisées par leur degré d'autodétermination, c'est-à-dire le degré avec lequel une activité est effectuée avec un sentiment de libre choix et de cohérence interne (Deci et Ryan, 2002)³⁴⁹. Ce modèle se compose de trois grandes formes de motivations organisées selon un continuum : la motivation intrinsèque (l'individu pratique une activité pour le plaisir et la satisfaction qu'il en retire)³⁵⁰, la motivation extrinsèque (va souvent au-delà de la pratique de l'activité et est dirigée par des facteurs externes (punition, récompenses, obligations, pression sociale...))³⁵¹ et enfin l'amotivation (absence de motivation). Chaque forme de motivation est associée à un niveau d'autodétermination qui se caractérise par un degré de satisfaction plus ou moins élevé des besoins fondamentaux.

Bien que nous puissions utiliser la théorie de l'autodétermination pour répartir les motivations que nous avons dégagées, celles-ci n'abordent néanmoins pas toutes les facettes de cette théorie et se répartissent de manière spartiate. Nous faisons donc le choix de les regrouper en deux autres grandes catégories, les motivations égoïstes d'une part et les motivations altruistes

³⁴⁸ Deci E. et Ryan R.M. (1985), *Intrinsic Motivation and Self-Determination in Human Behavior*, New York: Plenum Press

³⁴⁹ Ryan R.M. et Deci E.L. (2002), *Overview of self-determination theory: an organismic dialectical perspective*, dans: Deci E.L., Ryan R.M. (Eds.), *Handbook of self-determination research*. University of Rochester Press, Rochester, NY, 3–33.

³⁵⁰ Elle peut être classée selon trois types à savoir :

- La motivation intrinsèque à la connaissance relative au plaisir d'un individu lorsqu'il apprend et découvre de nouvelles choses à travers la pratique d'une activité
- La motivation intrinsèque à l'accomplissement qui fait référence au plaisir que ressent une personne lorsque l'activité pratiquée lui permet de créer de nouvelles choses ou de se surpasser
- La motivation intrinsèque de stimulation relative à la pratique d'une activité pour les plaisirs liés aux sensations qui en découlent, notamment à travers les sens.

³⁵¹ Quatre types de motivations extrinsèques classées en fonction de leur degré d'autodétermination sont mises en avant par Deci et Ryan (1985)

- la régulation externe : l'individu agit soit pour satisfaire une demande externe ou une pression sociale, ou éviter quelque chose de désagréable (punition)
- la régulation introjectée : l'activité est ici pratiquée afin de pallier des sentiments négatifs, comme la culpabilité par exemple, et tenter d'acquiescer l'approbation des autres. En d'autres termes, ce type de motivation se rapproche d'une régulation du comportement par l'ego. Bien que cette motivation soit interne, elle n'est cependant pas autodéterminée car elle est relative à une certaine pression émise par l'individu.
- La régulation identifiée : bien que l'activité soit réalisée à des fins externes, elle prend de l'importance pour l'individu qui la valorise et s'identifie à travers cette activité
- La régulation intégrée : l'individu choisit librement de s'engager dans une activité parce qu'il perçoit une relative concordance et une harmonie entre l'activité et ses principes de vie. L'individu peut alors se motiver lui-même en plus de la source externe initiatrice de l'action

d'autre part. Concernant les motivations égoïstes, nous sommes ici dans le cadre d'une irresponsabilité négative où les individus sont essentiellement centrés sur eux-mêmes, sur leurs intérêts propres (2.4.2.1). Dans le cadre des motivations altruistes les actes d'irresponsabilité acquièrent une dimension positive où les motivations des individus dépassent le cadre personnel et son alors tournées vers autrui (2.4.2.2).

2.4.2.1. Les motivations égoïstes

L'un des principaux éléments qui ressort de l'irresponsabilité est la satisfaction d'intérêts personnels. L'individu va alors être centré sur lui, sur ses besoins, ses désirs. Il s'agit d'une irresponsabilité réalisée de façon intentionnelle (Lin-Hi et Müller, 2012)³⁵² où les actions effectuées de façon délibérée le sont dans une dynamique personnelle. Les individus agiront en fonction des avantages et du plaisir que peuvent leur procurer certains comportements par rapport à d'autres. Ce peut être le plaisir des résultats obtenus mais également le plaisir du comportement transgressif lui-même. Selon le principe de la loi du moindre effort et du maximum de récompense, l'individu réalise des transgressions de routine par convenance personnelle en contournant les procédures.

- **Rechercher des gains personnels**

L'irresponsabilité est souvent motivée par la recherche de profits personnels qui poussent l'individu à agir dans son seul intérêt. Poussé à l'extrême, l'individu ne va se préoccuper que de lui, de ses attentes, sans se soucier des "dommages collatéraux". S'applique alors le proverbe "la fin justifie les moyens". Cette recherche de gains personnels met alors en avant le côté "pratique" de l'irresponsabilité à travers sa dimension utilitariste relevée dans la littérature (Assaily, 1992)³⁵³.

³⁵² Lin-Hi N., Müller K. (2013), The CRS Bottom Line: Preventing corporate social irresponsibility, *Journal of Business Researc*, 66

³⁵³ Cité par Routier G. (2011), *De l'engagement au désengagement corporel, Une approche sociologique plurielle des dynamiques, ruptures et permanences identitaires face à l'acceptation du danger dans les sports de nature*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Sciences Humaines et Sociales, Rennes, Université Haute Bretagne Rennes 2.

- **Rechercher une certaine liberté**

L'individu irresponsable cherche à se dégager de toutes les contraintes extérieures et obligations. Il va vouloir agir sans avoir à se justifier et sans se soucier des conséquences de ses actes. Il reste alors centré sur lui-même, et cherche à rester autonome et indépendant. Aveugle à tout ce qui l'entoure, il fait ce que bon lui semble, sans se soucier des contraintes environnantes (Vallaëys, 2012³⁵⁴ ; Bruaire, 2003³⁵⁵).

Les individus peuvent également s'abandonner aux circonstances (Ngueusta, 2012)³⁵⁶. Ils vont alors vivre l'instant présent sans chercher à réfléchir ou anticiper. Ils vont, pour certains, se fier au destin.

- **Se mettre en valeur**

L'adoption d'un comportement irresponsable peut permettre à l'individu de se démarquer des autres, notamment à travers l'image qu'il renvoie. L'acte naît alors dans la relation avec l'autre et n'existe que parce que l'autre est là. Cela lui permet de se distinguer, de se valoriser sur un plan narcissique ce qui lui confère une certaine "prestance" pouvant lui permettre d'intégrer "l'élite" (Assaily, 1992)³⁵⁷. Il y a une volonté de domination et de détachement par rapport à autrui. Le comportement irresponsable peut ainsi être la manifestation d'un narcissisme et d'un individualisme exacerbés, comme nous avons pu le voir précédemment, conduisant à une véritable quête du pouvoir. L'individu se place alors en véritable "souverain" ayant pour seule volonté de dominer les autres (Garcias, 2012)³⁵⁸.

³⁵⁴ Vallaëys F. (2011), *Les fondements éthiques de la responsabilité sociale*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université de Paris-Est

³⁵⁵ Bruaire C. (1993), *La dialectique*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"

³⁵⁶ Ngueusta R. (2012), *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents de trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie Sociale et Environnementale, Grenoble, Université de Grenoble

³⁵⁷ Cité par Routier G. (2011), Op. cit.

³⁵⁸ Garcia R. (2012), *Nature humaine et anarchie : la pensée de Pierre Kropotkine*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Lyon, Ecole Normale Supérieure de Lyon

- **Rechercher des sensations**

- Rechercher des sensations fortes

Une des stimulations recherchées à travers l'irresponsabilité est la recherche de sensations fortes. L'individu cherche à faire monter son adrénaline à travers de nouvelles expériences intenses. A travers elles il cherche notamment à dépasser ses limites. Ce "jeu aux limites" procure des émotions conduisant à des comportements risqués (drogue, alcool, sports risqués...) (Zukermann, 2000³⁵⁹; Stranger, 1999)³⁶⁰).

- Rechercher des sensations de plaisir

Le plaisir peut se manifester à travers une recherche de fantaisie ou de spontanéité lorsque l'individu laisse aller ses désirs ou ses pulsions (Kede Onana, 2011)³⁶¹. Les expériences des physiologistes montrent que le plaisir ne serait pas lié à la poursuite d'un but ou à la satisfaction des besoins vitaux mais serait lui-même un but à atteindre « au point que l'animal peut s'auto-stimuler jusqu'à l'épuisement » (Van Lier, 2013)³⁶². Le plaisir peut également avoir une dimension négative lorsqu'il est relatif à la « fuite du déplaisir et à la recherche de la détente » (Van Lier, 2013)³⁶³.

- **Construire son identité**

L'individu est en quête d'un idéal, d'une reconnaissance par ses pairs. L'adoption d'un comportement irresponsable peut alors être considérée comme un rituel d'intégration. L'individu est à la recherche d'un véritable statut social. L'appartenance à un groupe conduit l'individu à adopter ses valeurs considérées comme des normes sociales partagées par l'ensemble des individus et qui prévalent sur les règles institutionnelles (Shérif et Shérif,

³⁵⁹ Zuckerman M. (2000), "Are You a Risk-Taker?" Psychology Today, Novembre/Décembre, 52-87.

³⁶⁰ Cité par Routier G. (2011), Op. cit.

³⁶¹ Kede Onana M. (2011), l'éducation à la citoyenneté : dressage ou libération ?, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université Paris-Est

³⁶² Van Lier H., « Plaisir », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 10 août 2013. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/plaisir>

³⁶³ Van Lier H., Ibid.

1969)³⁶⁴. Se conformer aux normes du groupe peut conduire à certains comportements irresponsables (Suterhland, 1949)³⁶⁵

2.4.2.2. Les motivations altruistes

La dynamique pouvant conduire à l'adoption d'un comportement irresponsable n'est pas nécessairement négative mais peut revêtir un aspect positif à travers une réelle prise de conscience d'autrui et une volonté d'aller dans son sens. Le dépassement des règles se fait alors par rapport à la fidélité à un idéal. David Jougneau (1989)³⁶⁶ appelle les dissidents les « robins des bois des temps modernes ». Bien qu'ils aient des comportements « normaux », certains individus peuvent avoir à certains moments des comportements de « justiciers ». Contrairement aux délinquants, les dissidents revendiquent leur comportement au nom de la justice qui prend alors une place prédominante. Ils passent au-dessus de toutes les lois.

- **Innover/ progresser**

Certains comportements irresponsables entraînent une réelle prise de conscience pouvant s'inscrire dans une dynamique de construction de valeur. Il s'agit alors d'un bousculement de l'ordre établi permettant d'appréhender une situation sous un nouvel angle et pouvant conduire à une modification de cette situation. La finalité d'un comportement irresponsable est alors de faire évoluer les idées et les comportements en créant une nouvelle dynamique (Cadaureille, 2009)³⁶⁷. L'individu agit dans une logique collective et fait passer les besoins de la communauté à laquelle il appartient avant les siens en vue d'un meilleur fonctionnement général (Savall et Zardet, 1995)³⁶⁸.

³⁶⁴ Cité par Banet A. (2010), *Conscience du risque et attitude face aux risques chez les motocyclistes*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2

³⁶⁵ Suterhland E.H. (1949), *White Collar Crime : The uncut version*, New Haven, Conn : Yale University Press

³⁶⁶ David-Jougneau M. (1989), *Le dissident et l'institution*, L'Harmattan

³⁶⁷ Cadaureille C. (2009), L'irresponsabilité pour une liberté transgressive, *Marges. Revue d'art contemporain*, (09), 51-67

³⁶⁸ Savall H. et Zardet V. (1995), Management socio-économique de l'entreprise : ou comment régénérer confiance et performances, *Confiance, entreprise et société*, 163-179.

- **Aider**

Adopter un comportement irresponsable peut avoir une finalité allant au-dessus de soi et être relatif à une volonté de venir en aide. Un individu se sentant investi d'une mission peut braver certaines situations ou contourner certaines règles afin de prendre en charge autrui sans tenir compte des risques encourus ni des conséquences, et ce même s'il ne possède pas les capacités nécessaires à la réalisation de son acte (Monod et al., 2011)³⁶⁹.

- **Satisfaire autrui**

Un individu peut également être irresponsable afin d'aller dans le sens de ce que les autres attendent de lui. Le comportement irresponsable est adopté non pas pour sa propre satisfaction mais pour celle d'autrui. Cela peut être dû à la volonté de faire plaisir, mais également à la volonté de ne pas désobéir ou de ne pas contrarier quelqu'un. En suivant les instructions demandées un individu va alors se détacher des conséquences qui pourraient survenir lors de l'adoption de certains comportements pour ne se concentrer que sur ce qui lui a été demandé (Fox, 1996³⁷⁰ ; Pearce et Manz, 2011³⁷¹).

³⁶⁹ Monod J.-C., Cornut A., Pointier, Delacôte S., Lenglet M., Lacoste A. et Muniesa F. (2011), Philosophie et finance : aux prises avec la responsabilité, *Debating Innovation*, 1(1), pp. 28-41

³⁷⁰ Fox D. R. (1996), The law says corporations are persons, but psychology knows better. *Behavioral Sciences & the Law*, 14, 339–359

³⁷¹ Pearce C. L. et Manz C. C. (2011), Leadership centrality and corporate social ir-responsibility (CSIR): The potential ameliorating effects of self and shared leadership on CSIR, *Journal of Business Ethics*, 102, 563–579.

2.4.3. Synthèse

La revue de littérature fait ressortir deux dimensions des motivations à l'adoption d'un comportement irresponsable :

- Une dimension égoïste où la motivation à s'engager dans un comportement irresponsable est alors orientée exclusivement vers soi. Cette dimension revêt un aspect négatif du comportement irresponsable où seule la satisfaction des intérêts personnels compte.
- Une dimension altruiste où la motivation à s'engager dans un comportement irresponsable est orientée vers les autres. Le comportement irresponsable revêt alors un aspect positif à travers une prise en considération d'autrui.

Conclusion du chapitre 1

A travers ce chapitre, nous avons pu voir que, parallèlement à la démocratisation de la plaisance survenue au cours de ces 60 dernières années, de nombreux accidents pouvaient être observés. Il ressort de notre revue de littérature que ces accidents sont le plus souvent liés au facteur humain à travers de nombreux comportements inadaptés souvent qualifiés d'irresponsables.

Dans un second temps, nous nous sommes concentrés sur le concept d'irresponsabilité. Il s'avère que, contrairement au concept de responsabilité, le concept d'irresponsabilité est très peu présent dans la littérature. Il s'agit surtout d'irresponsabilité sociale concernant essentiellement la recherche de profits et d'intérêts individuels au détriment des autres. Une revue de littérature pluridisciplinaire nous a permis de faire émerger deux approches de l'irresponsabilité à savoir une première approche sous forme d'état mental liée aux attitudes envers l'irresponsabilité et à un certain désengagement de l'individu au cours de la prise de décision, et une seconde approche, comportementale cette fois-ci, relative à la transgression de normes formelles ou informelles. Pour la suite de notre recherche, nous avons choisi de nous concentrer sur cette dernière, plus facilement observable.

Une synthèse de la revue de littérature fait émerger des sources externes, ou situations, pouvant favoriser l'adoption de comportements irresponsables, comme l'influence sociale, des circonstances particulières, des situations sources d'erreurs et l'existence de règles ou de pratiques obsolètes. A ces sources externes s'ajoutent également des sources internes c'est-à-dire des motivations qui sous-tendent l'adoption de comportements irresponsables. A partir des principales motivations émergeant de la revue de littérature, nous avons proposé un premier dimensionnement du concept d'irresponsabilité. Deux dimensions ressortent. Une dimension égoïste (négative) car orientée uniquement vers soi et la recherche d'intérêts propres, et une dimension altruiste (positive) orientée vers les autres.

Nous avons ainsi pu conceptuellement identifier, définir et dimensionner la notion d'irresponsabilité. Nous allons désormais la relier à un cadre théorique (**chapitre 2**).

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

- 1) Un ancrage théorique, la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1975)
- 2) Les autres théories mobilisées

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

Introduction au chapitre 2

Le premier chapitre a été consacré à la présentation du concept d'irresponsabilité, ses principales caractéristiques, les situations et les motivations qui le favorisent. Ce second chapitre s'attèlera quant à lui à répondre à la question suivante : « Dans quels cadres théoriques peut-on ancrer le concept d'irresponsabilité ? ».

Notre recherche s'inscrit dans le champ du marketing social qui permet d'« influencer un public-cible afin qu'il accepte, rejette, modifie ou abandonne volontairement un comportement bénéficiant à un individu, à un groupe ou à la société dans son ensemble » (Marchioli, 2006)³⁷². Ce marketing donne aux praticiens les outils nécessaires pour intervenir sur des problèmes sociaux (Gallopel, 2003)³⁷³ et permet aux pouvoirs publics de mettre en place des campagnes de prévention via l'utilisation de médias de masse dans de nombreux domaines comme la lutte contre le tabagisme, l'alcoolisme ou encore la sécurité routière par exemple. L'objectif de ces campagnes est de concourir à une modification des comportements afin de les rendre plus responsables (Courbet, 2003)³⁷⁴. Pour cela, le marketing social fait appel à de nombreux modèles en communication persuasive qui mettent en avant les processus psychologiques impliqués dans les changements de comportement. Plusieurs modèles sociocognitifs de prédiction des comportements ont été développés et permettent de mettre en avant les variables qui concourent à la réalisation, ou à la non réalisation d'un comportement lié à la santé. Fishbein et Capella (2006)³⁷⁵ soulignent que « plus on connaît les déterminants d'un comportement

³⁷² Marchioli A. (2006), Marketing social et efficacité des campagnes de prévention de santé publique : apports et implications des récents modèles de la communication persuasive. *Market Management*, 6(1), 17-36.

³⁷³ Gallopel K., (2003), Le marketing social : un outil au service de la prévention des comportements tabagiques des jeunes français, dans Prévention et prise en charge du tabagisme chez les étudiants, ouvrage collectif du Groupe d'expertise collectif tabac, éditions INSERM, 181-194.

³⁷⁴ Courbet D., (2003), Réception des campagnes de communication de santé publique et efficacité des messages générant de la peur. Une étude expérimentale sur le rôle de la peur dans le changement d'attitudes néfastes, *Communication, information, médias, théories, pratiques*, 22 (1), 100-122.

³⁷⁵ Fishbein M. et Capella J.N. (2006), The role of theory in developing Health communication, *Journal of Communication*, 56, 1-17

donné, plus il est probable que l'on puisse développer une communication efficace ou un autre type d'intervention pour renforcer ou modifier ce comportement ». Ces modèles étudient notamment les croyances, les attitudes, l'environnement social et les motivations pouvant influencer les intentions de comportements et les comportements eux-mêmes, et tentent donc de comprendre pourquoi des comportements, notamment des comportements relatifs à de mauvaises habitudes, sont adoptés par certains individus.

Le cadre théorique que constitue la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1975)³⁷⁶ va nous permettre d'ancrer le concept d'irresponsabilité en marketing social (**section 1**). A l'issue de cette première section, nous élaborerons un premier modèle théorique que nous compléterons à travers la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)³⁷⁷ et le modèle des erreurs humaines de Reason (1990)³⁷⁸ (**section 2**). Pour conclure ce second chapitre, nous intégrerons les apports de ces différentes théories au modèle théorique.

1. Un ancrage théorique, la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1975)

La théorie de la motivation à la protection est couramment utilisée dans le cadre de comportements relatifs à la prévention comme l'activité physique, le tabagisme ou la sécurité routière par exemple (Conner et Norman, 1996³⁷⁹ ; Rogers et Mewborn, 1976)³⁸⁰. Elle permet de prédire l'adoption ou non d'un comportement, notamment dans les domaines liés à l'exposition au risque et à la préservation de la santé.

³⁷⁶ Rogers R. W. (1975), A protection motivation theory of fear appeals and attitude change, Université de Californie du sud, *The Journal of Psychology*, 91, 93 - 114

³⁷⁷ Ajzen, I. (1991), Ibid.

³⁷⁸ Reason J. (1990), Ibid

³⁷⁹ Conner M.C. et Norman P. (1996), Predicting health behavior : Research and practice with social cognition models, Buckingham, UK : Open University Press.

³⁸⁰ Rogers R.W. et Mewborn C.R. (1976), Fear appeals and attitude change : effects of anxiousness, probability of occurrence, and the efficacy of coping responses, *Journal of Personality and Social Psychology*, 34, 54-61.

1.1. Le modèle initial : multiplication des facteurs de l'évaluation

Initialement, cette théorie, inspirée des travaux de Rosenstock (1966)³⁸¹, a été instaurée par Rogers (1975)³⁸² dans le cadre de recherches effectuées sur l'impact de l'appel à la peur pour inciter des changements de comportements à travers une volonté de se protéger. Selon cette théorie, l'individu réalise un choix voulu des moyens qui lui permettront d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixés. Pour cela il met en place une approche coûts/bénéfices. Cet appel à la peur serait alors un moteur dans la volonté d'adopter un comportement plus responsable. Il correspondrait au regroupement de trois facteurs principaux à savoir, *la sévérité* de l'événement c'est-à-dire son caractère néfaste, la *probabilité conditionnelle* ou *susceptibilité* que l'événement néfaste se produise si la situation reste inchangée, et enfin la *croissance dans l'efficacité* à réduire ou empêcher la menace. Plusieurs possibilités s'offrent alors à l'individu afin de lui permettre de choisir celles qui le conduiront aux bénéfices souhaités. Il s'agit ici d'une combinaison multiplicative concourant à l'apparition, ou non, de la motivation à la protection, cette dernière aboutissant à l'intention de faire face ou non à la menace (stratégie de coping) (figure 19). Ainsi, une interaction entre un sentiment de menace élevé et un sentiment de contrôle élevé aboutit à une motivation élevée poussant l'individu à se protéger du danger. En revanche, un jugement nul ou bas pour l'un des trois facteurs conduit à une motivation à se protéger faible, ou nulle, ce qui aboutit à une absence d'intention à adopter le comportement responsable recommandé.

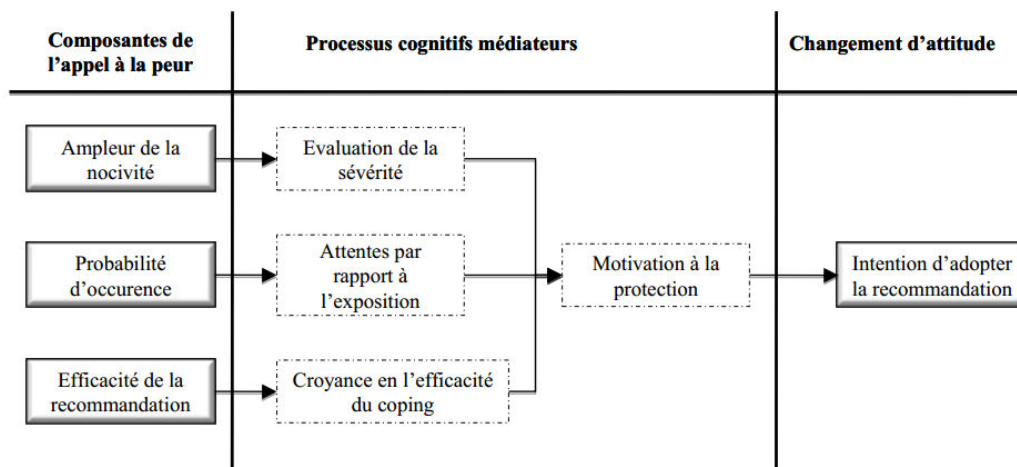


Figure 19 : Modèle de motivation à la protection (Rogers, 1975)

³⁸¹ Rosenstock I.M. (1966), Why People Use Health Services, *The Milbank Memorial Fund Quarterly*, 44(3), 94-124.

³⁸² Rogers R. W. (1975), Op. cit.

1.2. Evolution du modèle

La majorité des études menées à travers ce modèle théorique mettant en avant la fonction multiplicative du jugement sont peu concluantes sur le plan empirique (Girandola, 2000)³⁸³. Rogers (1983)³⁸⁴ envisage alors une conception additive de l'influence. Tout comme Ajzen (1991)³⁸⁵, il suggère également de prendre en compte l'influence de la perception d'auto-efficacité, directement puisée de la théorie sociocognitive de Bandura (1977)³⁸⁶, pour rendre le modèle empiriquement opérationnel (Floyd, Prentice-Dunn et Rogers, 2000)³⁸⁷. Cela va dans le sens de Rosenstock qui choisit d'intégrer à son modèle de la croyance relative à la santé la variable de contrôle personnel (Rosenstock et al., 1988)³⁸⁸. Le modèle s'est donc bonifié par l'ajout du concept d'auto-efficacité, et cette nouvelle conceptualisation abandonne le principe multiplicatif pour laisser place à une conception additive de l'influence (Rogers, 1983)³⁸⁹.

A travers cette nouvelle approche, la motivation découlerait d'un équilibre obtenu entre deux processus cognitifs à savoir l'évaluation de la menace (**2.1.2.1**) et l'évaluation du « coping » c'est-à-dire le fait de faire face à la menace (**2.1.2.2**). Ces deux processus cognitifs concourent ainsi à la motivation à se protéger et à l'intention d'adopter un comportement responsable ou non. Selon Rogers (1983)³⁹⁰, la réalisation de comportements adaptés ou non à la menace (par exemple porter un gilet de sauvetage pour ne pas se noyer, ou ne pas porter de gilet) dépendrait de la motivation à la protection.

³⁸³ Girandola, F. (2000). Peur et persuasion : présentation des recherches (1953-1998) et d'une nouvelle lecture. *L'Année Psychologique*, 100, 333-376.

³⁸⁴ Rogers R.W. (1983), Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation, dans Girandola F. (2000), Peur et persuasion: Présentation des recherches (1953-1998) et d'une nouvelle lecture, *L'année psychologique*, 100(2), 333-376

³⁸⁵ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

³⁸⁶ Bandura A. (1977), Self-efficacy: toward a unifying theory of behavioral change, *Psychological review*, 84(2), 191.

³⁸⁷ Floyd D.L., Prentice-Dunn S. et Rogers R.W. (2000), A Meta-Analysis of Research on Protection Motivation Theory, *Journal of Applied Social Psychology*, 30(2), 407-429.

³⁸⁸ Rosenstock I.M., Strecher V.J. et Becker M.H. (1988), Social Learning Theory and the Health Belief Model, *Health Education Quarterly*, 15(2), 175-183.

³⁸⁹ Rogers, R.W. (1983). Op. cit.

³⁹⁰ Rogers, R.W. (1983). Ibid.

1.2.1. La menace perçue

L'évaluation de la menace perçue (par exemple la noyade) provient de plusieurs éléments à savoir :

- le *sentiment de vulnérabilité*, c'est-à-dire la perception du risque que l'individu a d'avoir un problème (par exemple, est-ce que j'ai des risques de passer par-dessus bord ?)
- la *gravité*, ou *sévérité perçue*, relative aux conséquences liées au problème (par exemple, est-ce que ne pas porter son gilet de sauvetage est grave, dangereux ?).

Son évaluation est contrebalancée par les avantages perçus du comportement inadapté. Ces bénéfices perçus peuvent être intrinsèques ou extrinsèques (approbation sociale ou plaisir par exemple) (Norman, Boer et Seydel, 2005)³⁹¹.

La perception de la menace dépend donc de l'appréciation qu'a un individu de son comportement présent et de l'évaluation qu'il fait de la menace pour savoir s'il doit le modifier ou pas. Néanmoins, la menace liée à un risque et à la peur est le plus souvent ignorée et conduit souvent à une situation de déni ou de minimisation du risque perçu (Meyer et Verlhac, 2004)³⁹². Apparaît alors la notion « d'optimisme comparatif » où autrui est plus susceptible d'être touché que soi-même. L'individu, se rassurant, sera alors moins enclin à modifier son comportement afin de le rendre plus responsable.

Si l'on prend l'exemple de la sécurité maritime, de nombreuses raisons sont mises en avant pour ne pas porter sa brassière à bord des bateaux. Ce peut être la paresse de devoir aller la chercher au fond du bateau, ou bien la volonté d'avoir un bronzage uniforme ou encore l'impression d'être considéré comme un débutant ou quelqu'un qui ne sait pas nager en la portant. Par rapport à ce dernier point, il ne s'agit pourtant pas de natation mais de survie. Même

³⁹¹ Norman P., Boer H. et Seydel E.R. (2005), Protection motivation theory, dans Conner M. et Norman P. (2005), Predicting Health Behaviour: Research and Practice with Social Cognition Models, Open University Press, Maidenhead, 81-126

³⁹² Meyer T., Verlhac J.F. (2004), Auto-efficacité : quelle contribution aux modèles de prédiction de l'exposition aux risques et de la préservation de la santé ? , *Savoirs*,5 (Hors série), 117-134.

le meilleur nageur succombera à la fatigue, au froid et aux efforts déployés pour se maintenir à la surface³⁹³.

1.2.2. Evaluation du coping

L'évaluation de la menace est mise en balance par le second processus. Ce dernier évalue la capacité que possède un individu à faire face à cette menace. Il s'agit d'une auto-évaluation, c'est-à-dire de l'évaluation faite par un individu de ce qu'il perçoit du contrôle comportemental disponible. Ce processus, également appelé évaluation du « coping », permet à l'individu de mesurer :

- l'*efficacité perçue* relative à l'appréciation des recommandations qui lui sont faites et des moyens qui lui sont donnés pour lui permettre de modifier son comportement
- l'*auto-efficacité* relative à l'évaluation qu'un individu fait de ses capacités ou de la confiance qu'il a en elles pour faire face à la menace et adopter un comportement plus responsable.

Cette évaluation sera mise en balance par la perception des coûts associés et des barrières.

La motivation à la protection influencée par ce double processus, à savoir l'évaluation de la menace et l'évaluation du coping, va à son tour influencer l'intention d'un individu à adopter ou non un comportement adapté (figure 20). Cette intention aboutit à l'adoption de stratégies plus ou moins responsables. Afin de déterminer quel comportement adopter, l'individu va alors évaluer les avantages et inconvénients d'un comportement maintenu et d'un changement de comportement.

³⁹³ Le Télégramme <http://www.letelegramme.fr/local/finistere-nord/brest/ville/gilet-de-sauvetage-meme-par-beau-temps-24-08-2013-2211314.php#c0ipf5UDgxyJZx6h.99>

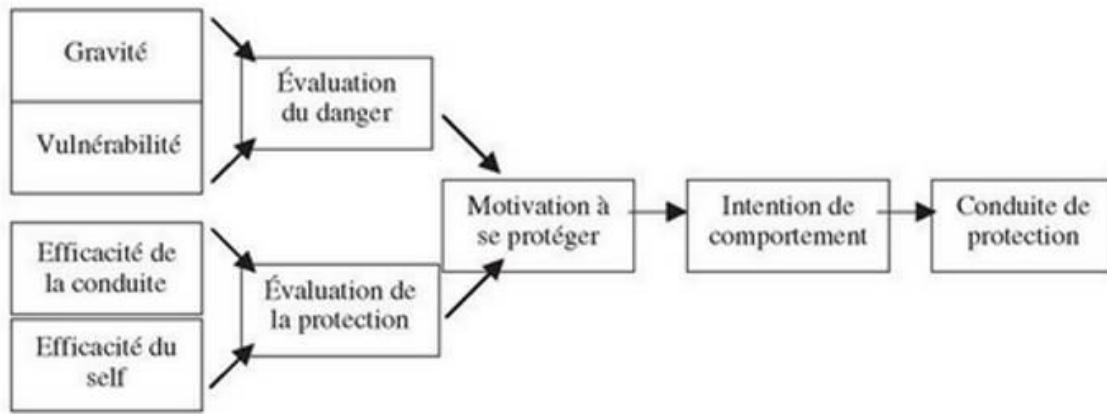


Figure 20 : Nouveau modèle de motivation à la protection (Rogers, 1983)

1.2.3. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d'irresponsabilité

Cette théorie, d'abord inscrite dans le champ des communications persuasives, notamment celles relatives à la peur pour inciter à l'adoption de nouveaux comportements, approfondit la notion de motivation qu'elle estime être une variable déterminante de l'intention menant à l'exécution d'un comportement de protection ou au contraire à la réalisation d'un comportement inadapté et risqué (Lanfranchi et Touzard, 2000)³⁹⁴. C'est dans ce cadre que s'inscrirait alors le comportement irresponsable étudié. La figure (21) présente le cadre conceptuel de la motivation à la protection de Roger (1983)³⁹⁵ adapté au comportement irresponsable.

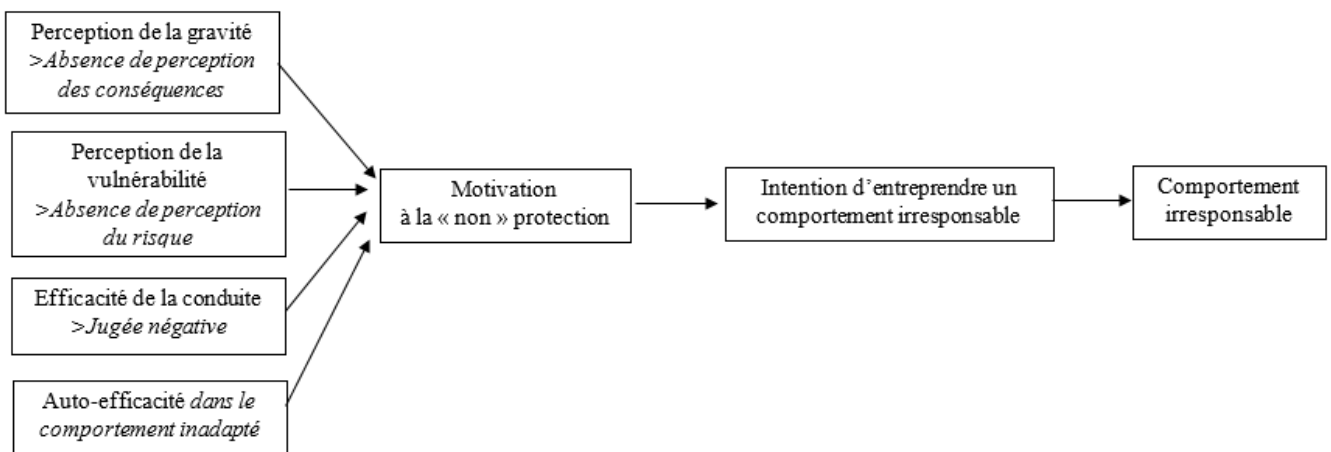


Figure 21 : : Cadre conceptuel de la motivation à la protection adapté au comportement irresponsable

³⁹⁴ Lanfranchi JB et Touzard H. (2000), Étude d'un modèle de la motivation à se protéger contre le sida. *Cah Int Psychol Soc*, (47-48), 110-48.

³⁹⁵ Rogers R.W. (1983), Op. cit.

Ce modèle postule que le comportement irresponsable adopté par un individu résulte d'un choix volontaire. Le comportement irresponsable constitue alors un comportement inadapté face à une menace (partir en mer sans porter de gilet de sauvetage lors d'intempéries). Il résulte d'une absence de motivation à la protection, c'est-à-dire de la protection face à une menace établie (ne pas porter de gilet de sauvetage pour ne pas se décrédibiliser devant les autres). Cette absence de motivation dépend d'une part de l'évaluation que l'individu va faire de la menace. Il va alors évaluer la gravité de cette menace c'est-à-dire l'importance des risques qui découlent de cette menace (je ne vais pas me noyer en cas de chute à la mer due aux intempéries), et la vulnérabilité perçue c'est-à-dire le niveau à partir duquel la menace constitue un danger (je ne risque pas de tomber à la mer en cas d'intempéries si je ne porte pas mon gilet de sauvetage). L'individu évalue d'autre part *le coping* à savoir comment il est possible d'éviter cette menace. Il observe alors l'efficacité de la conduite qu'il faudrait adopter (porter un gilet de sauvetage ne m'empêchera pas de chuter à la mer) et ses propres capacités à respecter les recommandations (je suis suffisamment bon nageur pour ne pas porter de gilet de sauvetage en cas d'intempéries). L'absence de motivation à la protection et l'adoption d'un comportement inadapté de nature irresponsable naissent alors lorsque la menace est considérée comme étant faible et le coping non valable (ne pas mettre son gilet de sauvetage).

2. Les autres théories mobilisées

Afin de compléter la théorie de la motivation à la protection, nous avons choisi de mobiliser deux cadres supplémentaires à savoir la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)³⁹⁶ **(2.1)** et le modèle des erreurs humaines (Reason, 1990)³⁹⁷ **(2.2)**.

³⁹⁶ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

³⁹⁷ Reason J. (1990), *Human error*, Cambridge university press.

2.1. La théorie du comportement planifié

Cette théorie est une prolongation de la théorie de l'action raisonnée de Fishbein et Ajzen (1975)³⁹⁸ qui vise la prédiction de comportements exclusivement volitifs. Dans la théorie de l'action raisonnée, l'*intention* représente alors le seul déterminant direct du comportement. Cette intention est elle-même influencée par deux composantes à savoir l'*attitude* et la *norme subjective* que nous détaillerons par la suite. Il s'agit ici d'un modèle qualifié de compensatoire. Les performances de chaque variable du modèle peuvent se compenser mutuellement (figure 22).

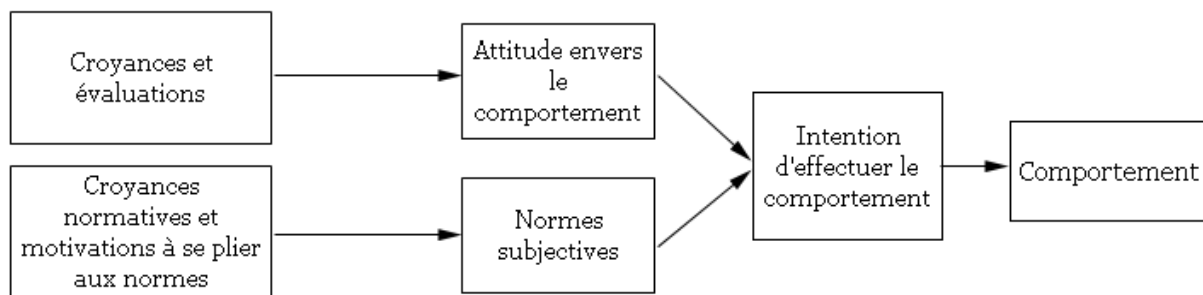


Figure 22 : Théorie du comportement raisonné de Fishbein et Ajzen (1975)

La théorie de l'action planifiée (Ajzen, 1991)³⁹⁹ vient en complément de la théorie de l'action raisonnée afin de pallier certaines de ses limites. En effet, la théorie de l'action raisonnée ne prend en considération que les actions réalisées de façon volontaire. Or, certains comportements en partie volitifs, ne sont pas influencés par l'intention. Certaines ressources, conditions ou capacités peuvent entrer en jeu au cours de la réalisation d'un comportement. Le modèle du comportement planifié introduit une nouvelle variable pouvant influencer non seulement l'intention comportementale mais également le comportement lui-même, le *contrôle comportemental perçu*. Il s'agit d'un concept dérivé de celui de l'efficacité perçue (Bandura, 1977)⁴⁰⁰ qui permet d'améliorer la prédiction du comportement. L'intention résulte donc de la

³⁹⁸ Fishbein M.A. et Ajzen I. (1975), *Belief, attitude, intention and behavior: an introduction to theory and research*, Reading, MA, Addison Wesley.

³⁹⁹ Ajzen, I. (1991), *Ibid.*

⁴⁰⁰ Bandura A. (1977). *Self-efficacy : Towards a unifying theory of behavioral change*, *Psychological Review*, 84, 191 -215.

combinaison de trois facteurs : l'attitude, les normes subjectives et le contrôle comportemental perçu (figure 23).

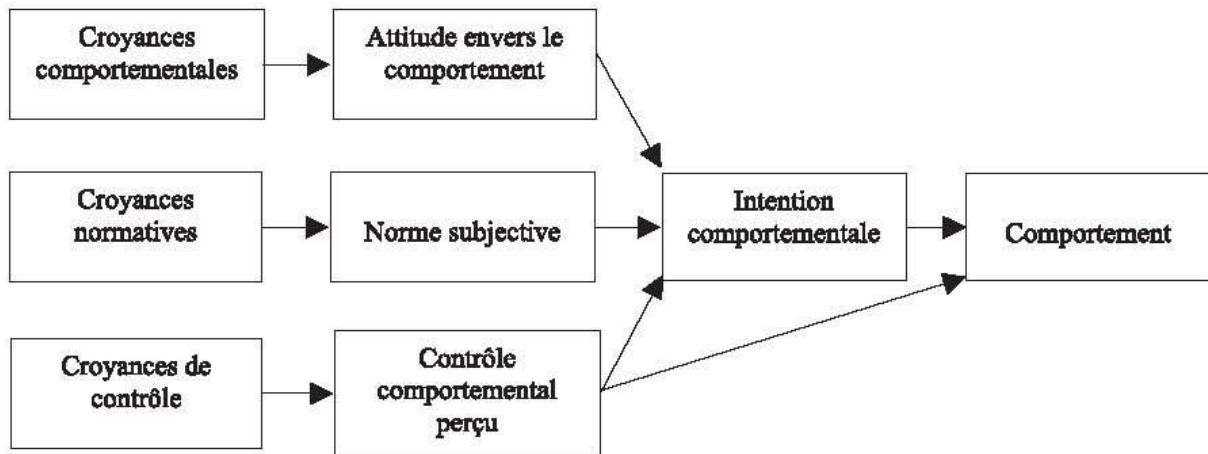


Figure 23 : Théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)

2.1.1. L'intention

L'intention est relative à ce que les gens envisagent de faire par rapport à un objet donné. Il s'agit ici d'une projection au sein d'une action. Par exemple, envisager de partir en mer malgré les intempéries annoncées. L'intention d'adopter un comportement correspond donc à la probabilité que l'individu estime d'entreprendre le comportement, son degré de volonté. Cette intention est le facteur immédiat à l'adoption d'un comportement. Plus elle est forte, plus la probabilité que l'individu a de réaliser le comportement est importante. Pour Ajzen et Fishbein (1980)⁴⁰¹ l'intention représente le degré de motivation à agir. La force de ces motivations concourt à la réalisation ou non d'un comportement. Afin de prédire au mieux un comportement, la stabilité de l'intention est importante. Plus le temps passé entre la formulation de l'intention et la réalisation du comportement est importante, plus la probabilité qu'apparaissent des événements perturbateurs à la réalisation de ce comportement est grande.

⁴⁰¹ Ajzen I. et Fishbein M. (1980), Understanding attitudes and predicting social behaviour.

2.1.2. L'attitude

L'attitude face à un comportement se caractérise par le degré d'évaluation du comportement (favorable ou non) et par la perception de ses conséquences (sécuritaires ou non). L'attitude est relative au ressenti que peut avoir un individu et le prédispose à adopter tel ou tel comportement. Il s'agit « d'une prédisposition affective et évaluative », de la « qualité d'affect pour ou contre un objet » (Ajzen et Fishbein, 1980)⁴⁰². Etant relatives à un jugement, ces attitudes varient d'un individu à un autre. En mer, un individu peut par exemple avoir une attitude positive à l'égard du non-port de gilet de sauvetage jugé souvent trop encombrant ou disgracieux.

L'attitude par rapport à un objet résulte d'un ensemble de croyances relatives à cet objet. Elles correspondent à la perception que les individus ont des avantages et inconvénients liés à l'adoption d'un comportement, et à l'évaluation qu'ils ont de son adoption.

2.1.3. Les normes subjectives

Les normes subjectives, quant à elles, font référence à la perception des influences sociales que peut avoir un individu des groupes "d'appartenance" ou de "référence" auxquels il appartient lors de l'adoption d'un comportement. Elles relèvent de l'importance accordée à l'opinion des personnes de référence et de la pression émise par les personnes jugées importantes pour l'individu. Plus un individu ressent une pression à adopter un comportement de la part de ces personnes, plus il aura l'intention d'adopter ce comportement (exemple : le fait que les gens que je considère importants ne portent pas eux-mêmes leur gilet de sauvetage).

Les normes subjectives sont fondées sur une série de croyances normatives c'est-à-dire la perception qu'un individu a de l'approbation ou de la désapprobation des personnes de référence et jusqu'à quel point il est influencé par ces personnes. Les croyances normatives

⁴⁰² Ajzen I. et Fishbein M. (1980), Op. cit.

auront plus d'influence si un individu est motivé pour se conformer aux normes du groupe de référence que s'il ne l'est pas (Fishbein et Yser, 2003)⁴⁰³.

2.1.4. Le contrôle comportemental perçu

Le contrôle comportemental perçu est relatif à la perception du degré de contrôle que peut avoir un individu sur l'exécution d'un comportement souhaité, c'est-à-dire la perception qu'il aura des facilités ou des difficultés à réaliser ce comportement. Il dépend de facteurs internes, comme les capacités, les informations ou les efforts, mais aussi de facteurs externes comme les occasions et les obstacles (exemple : un sentiment excessif de pouvoir gérer une situation périlleuse en mer ou une trop grande confiance dans sa capacité de nageur pourraient amener un individu à ne pas porter son gilet de sauvetage).

Le contrôle comportemental résulte de croyances de contrôle relatives aux conditions pouvant nuire ou favoriser l'adoption du comportement (temps disponible, ressources, opportunités).

Le concept de contrôle comportemental est étroitement lié au concept d'auto-efficacité de Bandura (1977)⁴⁰⁴. Il s'agit de la perception qu'une personne a de sa capacité à mettre en œuvre une action. Le construit d'auto-efficacité a d'ailleurs été introduit par Ajzen (2002)⁴⁰⁵ voulant séparer contrôle perçu et auto-efficacité. Cette dernière est alors présentée comme une variable indépendante ayant une influence directe sur les intentions et les comportements. Selon Garcia et Mann (2003)⁴⁰⁶ les modèles qui introduisent l'auto-efficacité sont les plus efficaces pour prédire les comportements. L'auto-efficacité permet souvent une meilleure prédiction que le contrôle perçu. Dans le cadre de la prise de poids par exemple, la prédiction s'élève à 1% pour le contrôle perçu contre 10% pour l'auto-efficacité (Conner et Armitage, 2002)⁴⁰⁷. Il s'agit du degré de confiance que possède un individu dans ses capacités, la façon dont il se perçoit et qui

⁴⁰³ Fishbein, M. et Yzer, M. (2003), Using theory to design effective health behavior interventions, *Communication Theory*, 13 (2), 164-183

⁴⁰⁴ Bandura A. (1977). Self-efficacy : Towards a unifying theory of behavioral change, *Psychological Review*, 84, 191 -215.

⁴⁰⁵ Ajzen I. (2002), Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the theory of planned behavior, *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 1-20.

⁴⁰⁶ Garcia K. et Mann T. (2003), From 'I wish'to 'I will': Social-cognitive predictors of behavioral intentions, *Journal of Health Psychology*, 8(3), 347-360.

⁴⁰⁷ Conner, M.C. & Armitage, C.J. (2002). *The social psychology of food*. Buckingham, UK : Open University Press.

influencera ou non son engagement dans un comportement. Cependant, il peut exister un écart entre l'auto-efficacité et les compétences réelles d'un individu qui a alors mal évalué ses capacités dans une situation donnée (Fishbein et Yser, 2003)⁴⁰⁸. Cette perception de contrôle aura une action soit sur l'intention, dans le cadre de comportement volitifs, soit, dans le cas contraire, directement sur le comportement.

2.1.5. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d'irresponsabilité

La théorie du comportement planifié est considérée comme l'une des principales théories de l'explication des prédictions des comportements humains. Elle a été utilisée à de très nombreuses reprises, notamment dans le cadre des comportements relatifs à la prévention (tabac, alcool, activité physique, alimentation, sécurité routière...) d'où notre intérêt (Hagger et al., 2002).

Il ressort de cette théorie, que l'attitude, les normes subjectives et l'auto-efficacité influencent l'intention d'adopter un comportement qui influence à son tour le comportement effectif, et dans notre cas, un comportement irresponsable. Ce comportement peut cependant être réalisé de façon non intentionnelle et est alors influencé directement par l'auto-efficacité.

La figure (24) présente le cadre conceptuel de la théorie du comportement planifié adapté au comportement irresponsable.

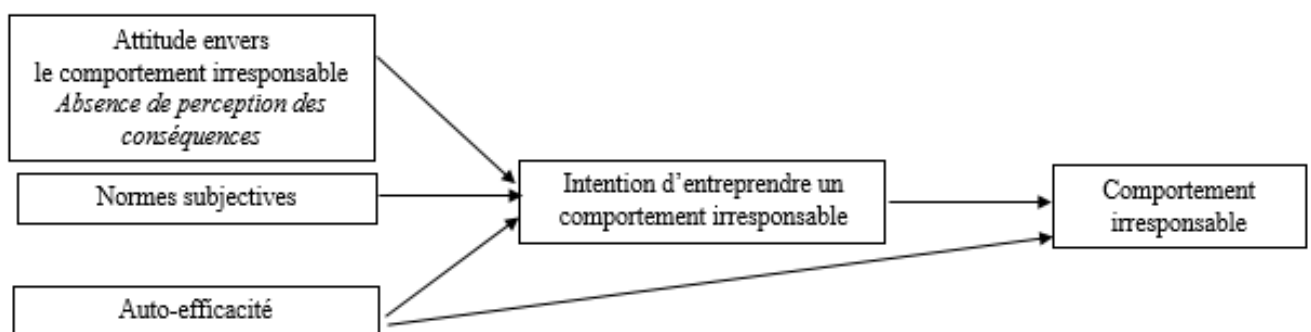


Figure 24 : Cadre conceptuel du comportement planifié adapté au comportement irresponsable

⁴⁰⁸ Fishbein, M. & Yzer, M. (2003), Using theory to design effective health behavior interventions, *Communication Theory*, 13 (2), 164-183

Bien qu'elle ait reçu de nombreux appuis empiriques, cette théorie est cependant ouverte à l'ajout de facteurs supplémentaires permettant de s'adapter au contexte dans lequel elle est utilisée et ainsi améliorer sa capacité prédictive. En effet, Ajzen (1991)⁴⁰⁹ souligne que son modèle de prédiction comportementale n'est pas figé et que d'autres variables peuvent venir le compléter. Dans ce sens, nous décidons de mobiliser le modèle des erreurs humaines de Reason (1990)⁴¹⁰ qui offrent des éléments supplémentaires.

2.2. Ajout d'une variable supplémentaire : les erreurs humaines

Afin de compléter les modèles théoriques précédents et d'appuyer le caractère non-intentionnel pouvant survenir lors de l'adoption d'un comportement, nous décidons d'aborder une nouvelle variable, celle des *erreurs humaines*. En effet, bien que notre recherche soit essentiellement orientée sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, les éléments issus de la revue de littérature mettent en avant ces erreurs comme étant une cause importante des comportements irresponsables et des accidents pouvant survenir. Il nous a donc semblé important de prendre en compte de facteur.

• Caractéristiques

Malgré l'amélioration des outils technologiques et de la sécurité des transports, le nombre d'accidents ne cesse de croître et la principale cause est attribuée au facteur humain. Des statistiques montrent que le pourcentage des accidents causés par des erreurs humaines a augmenté ces dernières années pour atteindre 80% (Hoc, 1996)⁴¹¹. Les chiffres révèlent que dans 70 à 90% des cas, les accidents dans les transports sont dus au facteur humain (Roussel,

⁴⁰⁹ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

⁴¹⁰ Reason J. (1990), *Human error*. Cambridge university press.

⁴¹¹ Hoc J. M. (1996), *Supervision et contrôle de processus : la cognition en situation dynamique*, Presses universitaires de Grenoble.

1991)⁴¹² avec notamment un taux de 69% en ce qui concerne le domaine maritime (Amalberti, 2001)⁴¹³.

La notion d'erreur humaine recouvre de multiples dimensions et il n'existe pas une définition unique du concept. La diversité des disciplines qui aborde cette notion amène à une diversité des points de vue et donc de définitions. Si l'on se place du point de vue de Reason (1990)⁴¹⁴ et Leplat (1993)⁴¹⁵, la notion d'erreur humaine serait étroitement liée à l'intention menant à l'action et serait inhérente aux actions réalisées dans des environnements à risques (Le Bris, 2014)⁴¹⁶. « L'analyse de l'action met l'accent sur l'intention qui l'incite et la guide, sur la décision qui implique des processus d'évaluation, de raisonnement, de jugement et de choix, ou sur les procédures qui concourent à sa réalisation » (de Beaurepaire, 1996)⁴¹⁷. L'erreur humaine est donc rattachée à l'intention car elle est liée au jugement de certaines situations que peut avoir un individu (Rasmussen, 1987)⁴¹⁸. Cette erreur humaine serait ainsi le revers de l'activité humaine et Bourrier (1999)⁴¹⁹ souligne que « les notions d'erreurs humaines et de réussite ne devaient être pensées séparément mais au contraire envisagées comme les deux faces d'une même pièce ».

L'erreur humaine ne doit pas être réduite à l'ignorance ou à l'incompétence mais peut être due à une situation rendant impossible la réalisation d'une tâche (de Terssac et Chabaud, 1990)⁴²⁰. Elle correspond la plupart du temps à « l'impossibilité dans laquelle s'est trouvé un opérateur à faire face à une situation anormale, qu'il s'agisse de la défaillance d'un appareil ou d'un jeu de circonstances inattendues : changement organisationnel, de procédure, d'environnement ou même altération de rapports interindividuels ou inter-services » (Hadj Mabrouk et Hadj

⁴¹² Roussel B. (1991), Substances éveillantes et transports. In *Le maintien de la vigilance dans les transports*, Édition Paradigme, 41-49

⁴¹³ Amalberti R. (2001), L'erreur humaine en perspective, Risques erreurs et défaillances : approche interdisciplinaire, *Publications de la MSH-ALPES*, 71-106.

⁴¹⁴ Reason J. (1990), Op. cit.

⁴¹⁵ Leplat J. (1993), Intention et erreur : contribution à l'étude de la responsabilité, *European review of applied psychology*, 43(4), 279-289.

⁴¹⁶ Le Bris S. (2014), Op. cit.

⁴¹⁷ De Beaurepaire C. (1996), *L'erreur humaine est-elle une action irrationnelle ? Le point de vue de la philosophie analytique*, L'erreur humaine : question de point de vue ? (Cambon De Lavette B. et Neboit M.), Edition Octorès, 11-22

⁴¹⁸ Rasmussen J. (1987), The definition of human error and a taxonomy for technical system design. In *New technology and human error*, Wiley, 23-30

⁴¹⁹ Bourrier M., (1999), *Le nucléaire à l'épreuve de l'organisation*, éditions PUF

⁴²⁰ De Terssac G. et Chabaud C. (1990), Référentiel opératif commun et fiabilité, *Les facteurs humains de la fiabilité dans les systèmes complexes*, 111-139.

Mabrouk, 2003)⁴²¹. Le comportement issu de cette erreur humaine apparaît alors comme réalisé de façon involontaire.

L'erreur humaine constitue donc un écart entre le comportement souhaité et le comportement réalisé. Pour Hadj Mabrouk et Hadj Mabrouk (2003)⁴²², « le terme erreur humaine (ou action erronée manifeste) signifie un dysfonctionnement de l'opérateur humain (au niveau des activités mentales, psychométriques, sensorielles ou physiques) qui se traduit par un écart ou une déviation par rapport à une action ou à une stratégie supposée optimale et servant de référence ou de norme ». Nous pouvons donc dire que, même si l'erreur est liée initialement à l'intention d'adopter un comportement, elle peut aboutir à un comportement non désiré obtenu de ce fait de façon non intentionnelle (figure 25).

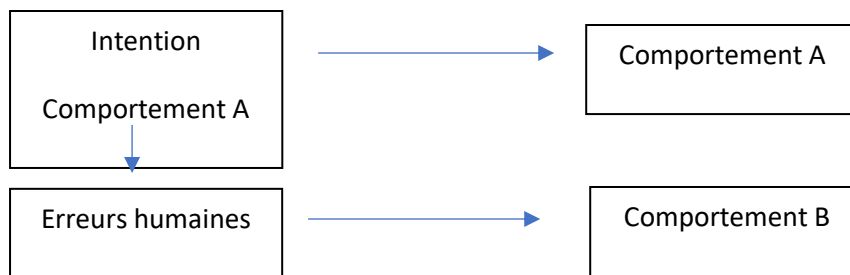


Figure 25 : Représentation synthétique de la relation intention-erreur-comportement

- **Modèle SRK (Skill-Rule-Knowledge) de Rasmussen (1983)**

Rasmussen (1983)⁴²³ élabore le modèle SRK qui analyse le comportement humain à partir de trois niveaux de contrôle :

- Un fonctionnement basé sur les habiletés (skill-based behaviour) : routine et automatisations

⁴²¹ Hadj Mabrouk A. et Hadj Mabrouk H. (2003), Approche d'intégration de l'erreur humaine dans le REX, *Synthèse INRETS*, (43).

⁴²² Hadj Mabrouk A. et Hadj Mabrouk H. (2003), *Ibid.*

⁴²³ Rasmussen J. (1983), Skills, Rules and Knowledge ; Signals, Signs and Symbols, and Other distinctions in Humans performance Models, *Transactions on systems, Man, and Cybernetics*, 13 (3), 257-256

- Un fonctionnement basé sur les règles (rule-based behaviour) : situations plus atypiques mais cependant connues qui nécessitent l'utilisation de la mémoire
- Un fonctionnement basé sur les connaissances (knowledge-based Behaviour) : situations inconnues nécessitant une planification de l'action

Rasmussen et Jensen (1974)⁴²⁴ réalisent un classement des erreurs humaines à partir de ces trois niveaux de contrôle correspondant à des niveaux d'activités plus ou moins familiers avec l'environnement ou avec la tâche. Le modèle (figure 26) comprend :

- Les erreurs basées sur les automatismes (skill-based behaviour) relatives à des omissions ou des comportements justes mais réalisés au mauvais moment et au mauvais endroit
- Les erreurs basées sur les règles (rule-based behaviour) : elles apparaissent lors de situations qui nécessitent l'utilisation de la mémoire. L'application des règles ou le rappel des procédures sont alors inadéquats
- Les erreurs basées sur les connaissances (knowledge-based behaviour) : elles font référence à des ressources restreintes ou à des connaissances limitées ou erronées.

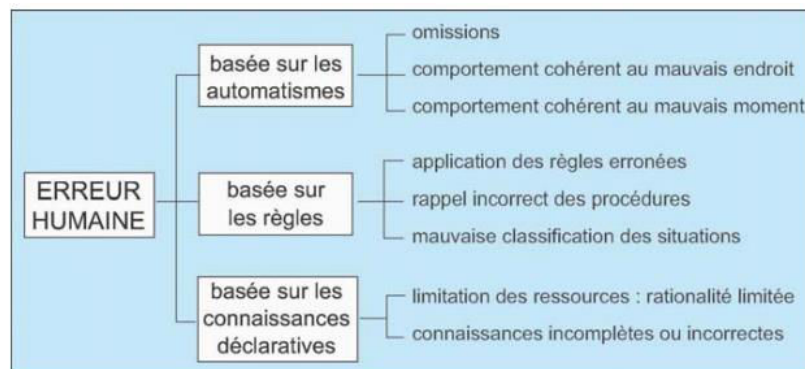


Figure 26 : Classification de l'erreur humaine basée sur les niveaux d'activités

⁴²⁴ Rasmussen, J., & Jensen, A. (1974). Mental procedures in real-life tasks: a case study of electronic trouble shooting. *Ergonomics*, 17(3), 293-307.

• **Modèle GEMS (Generic Error Modelling System) de Reason**

Reason (1987)⁴²⁵ s'intéresse à son tour aux mécanismes cognitifs source de la production des erreurs humaines. Pour cela il s'appuie sur les travaux de Rasmussen (1983)⁴²⁶. Il élabore alors le modèle GEMS qui met en évidence les erreurs ayant lieu avant la détection d'un problème (les ratés et lapsus situés au niveau des automatismes) et celles ayant lieu après (les méprises liées aux règles et à la connaissance). Se détachent alors les erreurs liées à l'exécution d'une action et celles liées à sa planification et correspondant à un niveau de contrôle supérieur (figure 27).

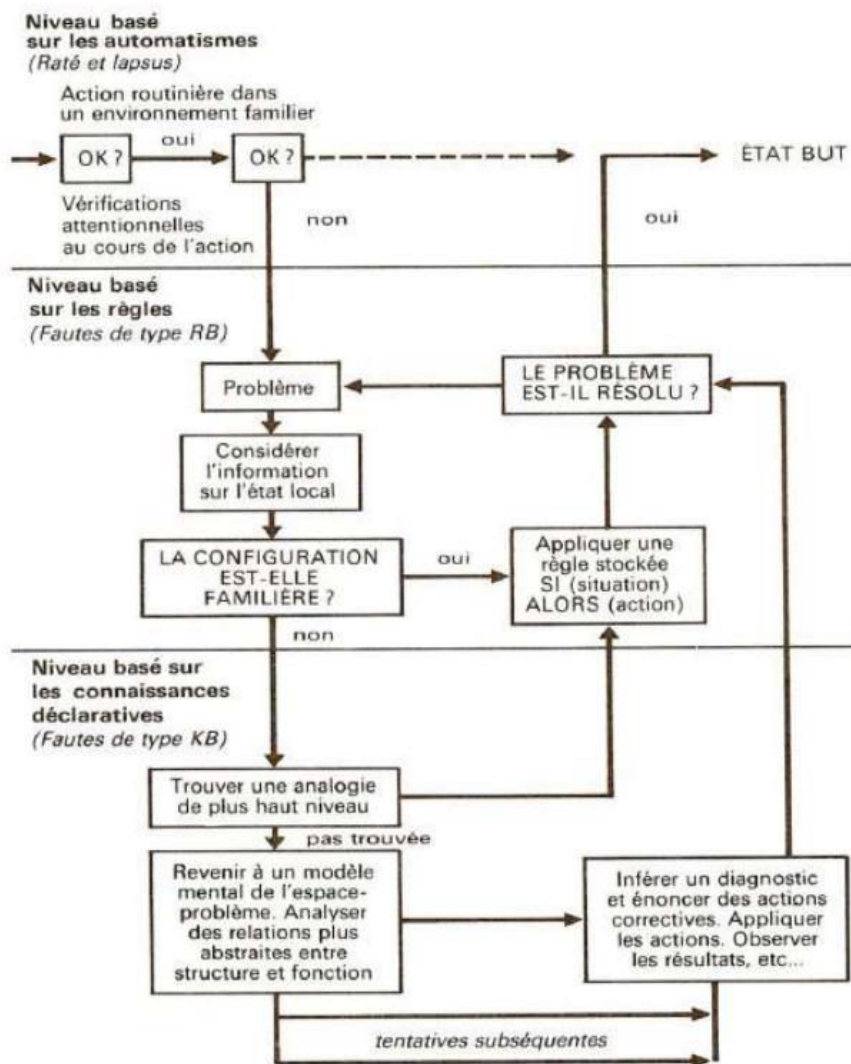


Figure 27 : Modèle GEMS (Generic Error Modelling System) (Reason, 1990)

⁴²⁵ Reason J. (1987). Generic Error-Modelling System (GEMS): A cognitive Framework for Locating Common Human Error Forms. In J. Rasmussen, K. Duncan and J. Leplat (Eds), *New Technology and Human Error*. Wiley. 1987. 63-86.

⁴²⁶ Rasmussen J. (1983), Skills, Rules and Knowledge ; Signals, Signs and Symbols, and Other distinctions in Humans performance Models, *Transactions on systems, Man, and Cybernetics*, 13 (3), pp. 257-256

- **Taxonomie des erreurs humaines selon Reason (1990)** ⁴²⁷

Suite à cette nuance entre erreur de planification et erreur d'exécution, Reason (1990) ⁴²⁸ réalise une taxonomie de l'erreur humaine, terme qu'il définit comme étant « un terme générique, qui couvre tous les cas où une séquence planifiée d'activités mentales ou physiques ne parvient pas à ses fins désirées, et quand ces échecs ne peuvent être attribués à l'intervention du hasard ».

En effet, les erreurs humaines se situent parmi les étapes cognitives qui vont de la conception à la mise en œuvre de la séquence d'actions. La planification, première étape, est un processus comprenant le but à atteindre et les moyens pour y parvenir. Les plans étant rarement mis en œuvre immédiatement, il existe une seconde étape, la phase de stockage, dont la durée varie. Cette phase se situe entre la formulation des actions souhaitées et leur exécution. La troisième et dernière étape, l'étape d'exécution, comprend quant à elle les processus engagés dans la réalisation du plan mémorisé.

En prenant en compte ces trois mécanismes cognitifs, planification, stockage et exécution, trois types d'erreurs humaines sont alors mises en avant (Rasmussen et Jensen, 1974 ⁴²⁹; Reason, 1990⁴³⁰ ; Leplat, 1989⁴³¹) :

- **Les ratés** : il s'agit de dysfonctionnements relatifs à des savoir-faire, à des habiletés. Ces erreurs sont liées à un défaut lors de l'exécution de l'action et sont relatives à des routines, des automatismes n'étant pas adaptés à une situation donnée
- **Les lapsus** : il s'agit d'erreurs basées sur les règles et relatives à un défaut de stockage de l'information. Les lapsus expriment des choix stratégiques inadaptés par rapport à une situation. L'apparition de ces lapsus naît de l'existence de « schémas » utilisés habituellement ou récemment et de l'existence d'une similitude entre la situation

⁴²⁷ Reason J. (1990), Op. cit.

⁴²⁸ Reason J. (1990), Ibid

⁴²⁹ Rasmussen J. et Jensen A. (1974), Mental procedures in real-life tasks: a case study of electronic trouble shooting, *Ergonomics*, 17(3), 293-307.

⁴³⁰ Reason J. (1990), Op. cit.

⁴³¹ Leplat J. (1989), L'erreur humaine en question. Analyse cognitive, incidences psychopathologiques, *Revue de médecine psychosomatique*, 30(20), 31-40.

actuelle et celle conduisant à la mise en œuvre de ces schémas. Les lapsus sont donc en partie liés à la mémoire (Hadj Mabrouk et Hadj Mabrouk, 2003)⁴³².

Les ratés et les lapsus correspondent à un dysfonctionnement au cours de l'exécution d'actions planifiées et correspondent à un « défaut dans l'exécution et/ou dans le stockage d'une séquence d'action non voulues (l'intention d'agir correctement étant présente) » (Hadj Mabrouk et Hadj Mabrouk, 2003)⁴³³. Le déroulement de l'action initialement prévu est un échec.

- **Les fautes** : il s'agit d'erreurs basées sur la connaissance. Elles proviennent d'un défaut au niveau du jugement et de la planification. Le plan d'action élaboré (spécification des objectifs, des moyens) s'avère alors inadapté par rapport à la situation.

La figure (28) ci-dessous illustre les différents types d'erreurs humaines que nous venons de voir.

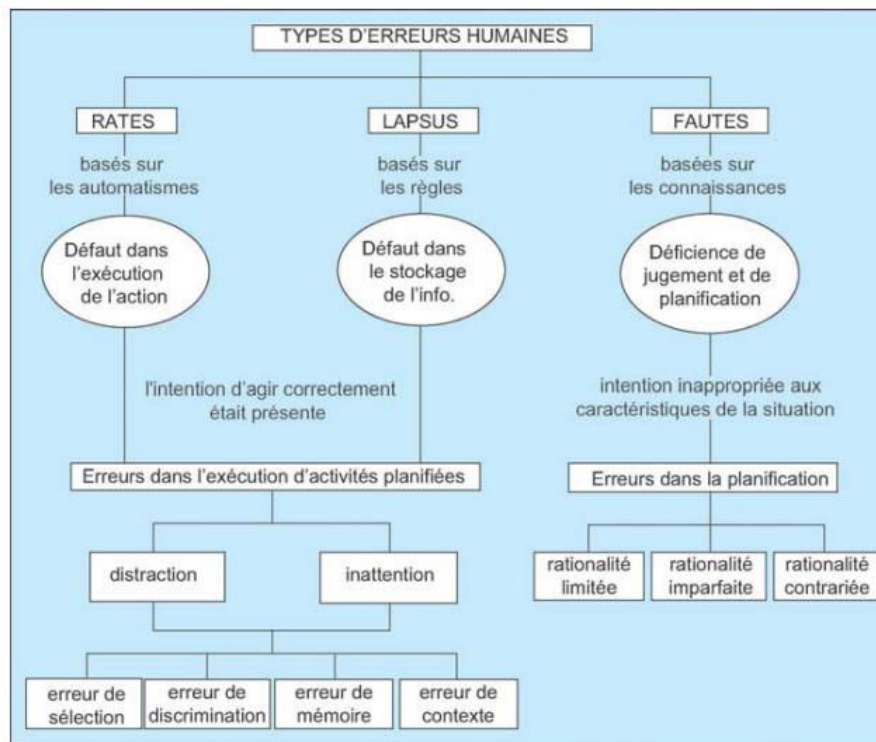


Figure 28 : Distinction entre les différents types d'erreurs humaines ((Hadj Mabrouk et Hadj Mabrouk, 2003)

⁴³² Hadj Mabrouk A. et Hadj Mabrouk H. (2003), Op. cit.

⁴³³ Hadj Mabrouk A. et Hadj Mabrouk H. (2003), Ibid.

Reason (1990)⁴³⁴, émet également une distinction entre les erreurs et les violations. Il qualifie les violations, comme étant des transgressions délibérées d'une règle imposée. A l'inverse, les actions réalisées dans le cadre des erreurs seraient non délibérées, non intentionnelles (Reason, 2013)⁴³⁵ comme le montre la figure (29) suivante.

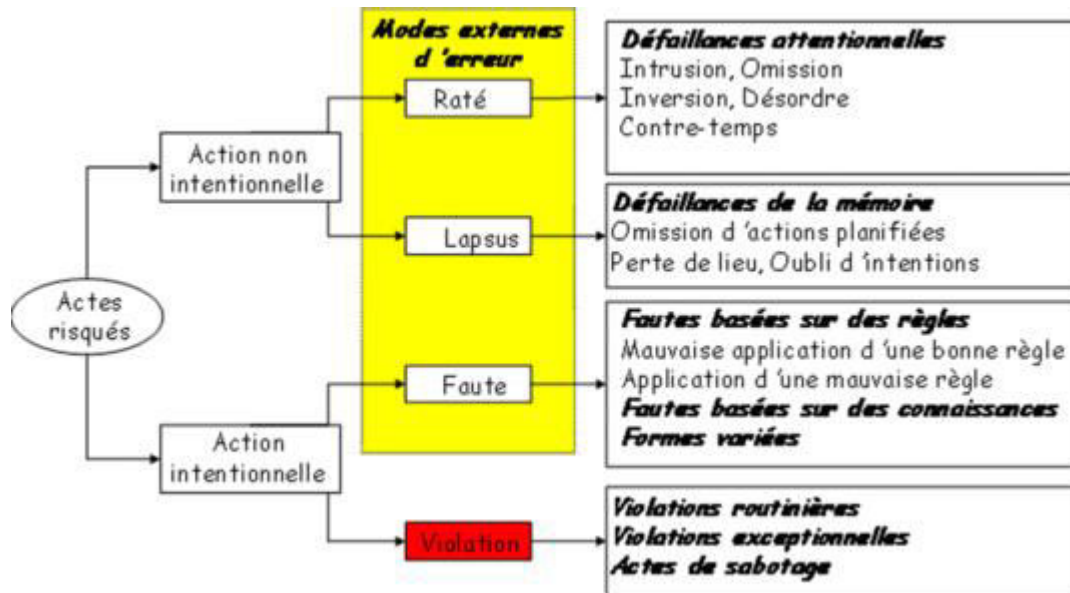


Figure 29 : Taxonomie des erreurs humaines selon Reason (1990)

2.3. Synthèse et apport pour la compréhension du concept d'irresponsabilité

La théorie du comportement planifié, considérée comme l'une des principales théories de l'explication des prédictions des comportements humains, a de nombreuses fois été utilisée dans le cadre des comportements relatifs à la prévention (tabac, alcool, activité physique, alimentation, sécurité routière...) (Hagger et al., 2002)⁴³⁶. Elle met en avant l'influence de l'attitude, des normes subjectives et de l'auto-efficacité sur l'intention d'entreprendre un comportement, intention qui influence à son tour le comportement effectif, le comportement

⁴³⁴ Reason J. (1990), Ibid

⁴³⁵ Reason, J. (2013). *L'erreur humaine*. Presses des MINES.

⁴³⁶ Hagger M. S., Chatzisarantis N. L. et Biddle, S. J. (2002), A meta-analytic review of the theories of reasoned action and planned behavior in physical activity: Predictive validity and the contribution of additional variables, *Journal of sport and exercise psychology*, 24(1), 3-32.

irresponsable dans notre cas. Ce comportement peut également être réalisé de façon non intentionnelle en étant directement influencé par l'auto-efficacité.

Au-delà de l'auto-efficacité, nous avons pu faire ressortir de la littérature une nouvelle variable permettant de renforcer le caractère non intentionnel de certains comportements, les erreurs humaines. Il s'agit d'un processus cognitif pouvant être présent lors des phases de planification, de stockage ou d'exécution de l'action. Ces erreurs humaines, initialement liées à l'intention d'adopter un comportement voulu, aboutissent le plus souvent à un comportement non désiré. Ce comportement n'est donc pas lié à une intention initiale de le réaliser.

Nous pouvons alors esquisser le cadre théorique suivant (figure 30).

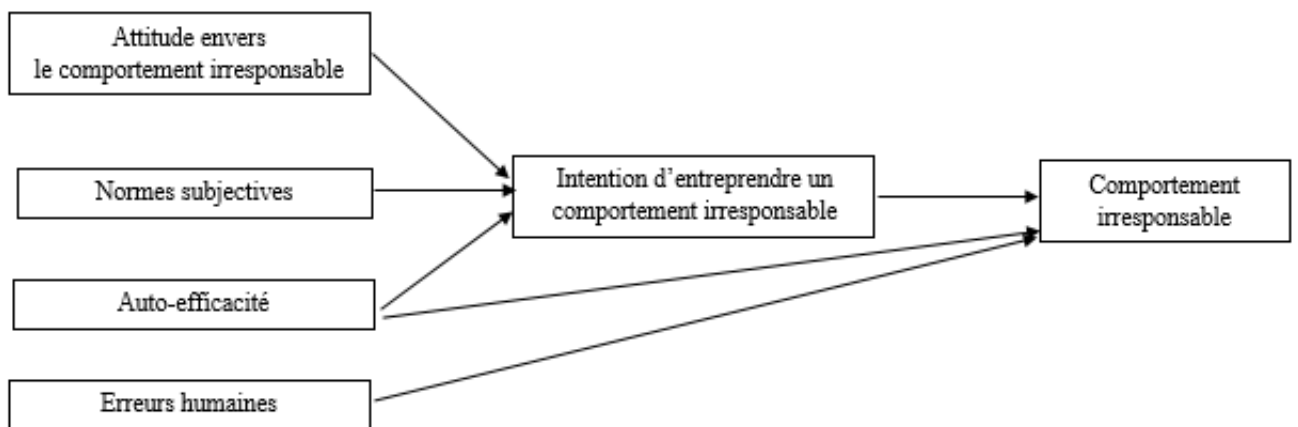


Figure 30 : Modèle théorique intégrant la théorie du comportement planifié (Ajzen et Fishbein, 1980) et les erreurs humaines (Reason, 1990)

Conclusion du chapitre 2

Ce chapitre nous a permis d'ancrer le concept d'irresponsabilité en marketing et plus particulièrement en marketing social.

Pour cela nous avons utilisé comme cadre d'analyse intégrateur principal la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1983)⁴³⁷. Nous l'avons ensuite complété par la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)⁴³⁸ et le modèle des erreurs humaines de Reason (1990)⁴³⁹. Ces théories ont permis de mettre en avant différents processus pouvant concourir à l'adoption d'un comportement irresponsable ainsi que le contexte dans lequel il se déroule. Il s'agit essentiellement de modèles relatifs à la cognition sociale qui prennent en compte plusieurs aspects de la cognition individuelle afin de permettre une meilleure prédiction des comportements à venir (Conner et Norman, 2005)⁴⁴⁰.

A travers cette réflexion théorique, nous avons pu observer que le comportement irresponsable serait engendré par une intention elle-même issue de motivations. Nous faisons le choix de nous appuyer davantage sur le modèle de Rogers (1983)⁴⁴¹ qui considère la motivation comme étant une variable déterminante de l'intention menant à l'exécution d'un comportement (Lanfranchi et Touzard, 2000)⁴⁴². Nous distinguons alors la phase motivationnelle de la phase intentionnelle afin d'obtenir un processus détaillé permettant d'améliorer la prédiction des comportements. Ces motivations se différencient par leur degré d'orientation altruiste et égoïste et émergent d'un certain nombre de déterminants individuels et sociaux. Bien que l'adoption d'un comportement irresponsable volitif soit au cœur de notre réflexion, il ressort néanmoins qu'il pourrait être adopté de façon non-intentionnelle à travers des antécédents ayant une influence directe sur lui (auto-efficacité et erreurs humaines).

⁴³⁷ Rogers R.W. (1983), Op. cit.

⁴³⁸ Ajzen, I. (1991). Op. cit.

⁴³⁹ Reason J. (1990), Op. cit.

⁴⁴⁰ Conner, M., & Norman, P. (2005). *Predicting health behaviour*. McGraw-Hill Education (UK).

⁴⁴¹ Rogers R.W. (1983), Op. cit.

⁴⁴² Lanfranchi JB et Touzard H (2000), Op. cit.

A partir de l'ensemble de ces éléments, et en ne conservant que les concepts retenus⁴⁴³ nous aboutissons au modèle théorique suivant (figure 31).

⁴⁴³ Nous n'avons pas conservé la variable *efficacité de la conduite* issue du modèle de la motivation à la protection, cette dernière faisant référence à un comportement de protection suggéré dans des campagnes préventives. Notre étude ne portant pas sur l'adoption d'un comportement par rapport à un message de prévention en particulier, nous avons fait le choix de retirer cette variable.

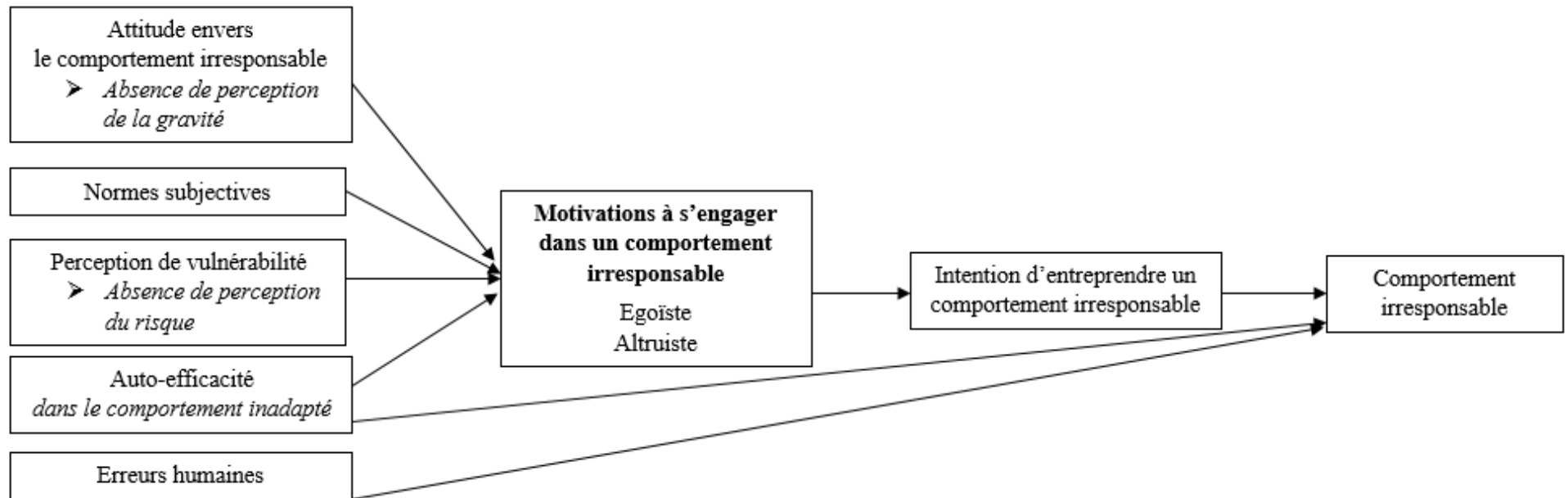


Figure 31 : Cadre théorique à l'issue de la revue de littérature

Ce premier modèle théorique soulève plusieurs questions :

- Existent-ils d'autres variables antécédentes au comportement irresponsable que nous n'aurions pas relevées ? Comment ces variables influenceraient-elles les motivations, l'intention et le comportement irresponsable ?
- Quels sont le rôle et la place des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable dans ce modèle ? Au-delà des dimensions génériques Egoïstes et Altruistes en existe-t-il d'autres ? Celles que nous avons déjà mises en avant peuvent-elles être précisées ?
- Existent-ils des effets modérateurs pouvant favoriser l'adoption d'un comportement irresponsable ?

Afin de répondre à ces questions, nous allons désormais réaliser une étude qualitative permettant d'affiner et de préciser notre modèle théorique.

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

- 1) Méthodologie des études qualitatives
- 2) Présentation des résultats

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

Introduction du chapitre 3

La revue de littérature nous a permis de montrer comment les différentes disciplines abordent et expliquent l'irresponsabilité. Ce nouveau chapitre va désormais tenter de préciser et d'approfondir ce concept d'irresponsabilité. Il a donc pour objectif :

- d'affiner le modèle théorique global
- de compléter la revue de littérature en essayant de mettre en évidence les effets modérateurs permettant de comprendre pourquoi certains individus adoptent un comportement irresponsable et d'autres non
- d'affiner le dimensionnement du concept d'irresponsabilité

Afin de mener à bien ces objectifs, nous allons réaliser une étude qualitative. Au regard du sujet délicat et personnel que nous abordons (celui des comportements irresponsables), un entretien de groupe semble compromis, les réponses des personnes risquant d'être celles qu'ils jugent conformes de répondre au regard des autres et non celles qu'ils pensent réellement (Jolibert et Jourdan, 2011)⁴⁴⁴. Afin d'éviter ce biais, les entretiens semi-directifs semblent plus adaptés.

Nous commencerons par aborder les aspects méthodologiques concernant les entretiens semi-directifs (**section 1**). Nous présenterons ensuite les résultats relatifs aux situations et à l'intention (**section 2**), aux motivations (**section 3**) et aux déterminants individuels (**section 4**) qui favorisent l'adoption de comportements irresponsables.

⁴⁴⁴ Jolibert A. et Jourdan P. (2011). *Marketing research : méthodes de recherche et d'études en marketing*. Paris, Dunod.

1. Méthodologie des études qualitatives

Afin d'obtenir une meilleure compréhension du concept d'irresponsabilité dans le cadre de la sécurité maritime, nous avons choisi de mener une étude qualitative à travers des entretiens individuels. Nous avons fait ce choix car, pour Miles et Huberman (2003)⁴⁴⁵, la "richesse" et le "caractère englobant" des données qualitatives ont un « potentiel fort de décryptage de la complexité ; de telles données produisent des descriptions denses et pénétrantes, nichées dans un contexte réel, et qui ont une résonance de vérité ayant un fort impact sur le lecteur ». Les entretiens qualitatifs permettent donc l'accès à des informations spécifiques et centrées (Evrard, Pras et Roux, 2003)⁴⁴⁶. Par ailleurs, le concept d'irresponsabilité étant pour l'instant, et à notre connaissance, inexistant dans la littérature en marketing, il est important de pouvoir recueillir le maximum d'éléments et les données qualitatives sont « davantage susceptibles de mener à "d'heureuses trouvailles" et de nouvelles intégrations théoriques » (Miles et Huberman, 2003)⁴⁴⁷. Elles semblent plus pertinentes pour explorer un nouveau concept et en découvrir les dimensions. C'est pour cela que nous proposons d'utiliser une approche qualitative à caractère exploratoire.

Nous commencerons par exposer l'objectif de notre recherche à travers le besoin d'informations **(1.1)**, nous présenterons l'échantillon auprès de qui cette étude a été réalisée **(1.2.)**, par la suite nous expliquerons comment les données ont été recueillies **(1.3.)** et, pour finir, comment elles ont été analysées **(1.4)**.

1.1. Les besoins d'informations

A travers cette analyse qualitative nous avons pour objectif de compléter notre revue de littérature sur la notion d'irresponsabilité. L'objectif de notre recherche est donc d'explorer ce concept et d'en faire émerger les dimensions. Nous cherchons à comprendre dans quelles

⁴⁴⁵ Miles A.M. et Huberman M.B. (2003), *Analyse des données qualitatives*, Bruxelles, De Boeck

⁴⁴⁶ Evrard Y., Pras B. et Roux E. (2003), *Market, Etudes et Recherches en Marketing*, Paris, Dunod

⁴⁴⁷ Miles A.M. et Huberman M.B. (2003), Op. cit.

conditions il apparaît et souhaitons mettre en évidence les éléments susceptibles de l'expliquer en profondeur en essayant notamment de faire émerger de nouvelles variables. Il s'agit donc ici d'un objectif d'approche concrète du concept d'irresponsabilité afin d'en cerner les composantes et les contours.

Pour cela, nous avons élaboré un guide d'entretien (annexe 1) organisé autour de la problématique relative au concept d'irresponsabilité.

- **Guide d'entretien**

Notre guide a été testé auprès de 3 personnes appartenant à la cible de notre étude. Ces entretiens se sont très bien déroulés, les personnes interrogées ayant compris les questions qui leur étaient posées et abordé l'ensemble des thèmes du guide d'entretien. Nous avons donc pu les intégrer dans l'échantillon final.

Notre guide d'entretien est structuré en 3 phases : les interviewés et leur activité nautique, la sécurité maritime et l'irresponsabilité. La structure de ce guide est progressive.

- ✓ **Phase 1** : Il s'agit ici d'une phase introductive permettant la prise de contact avec l'interviewé et l'instauration d'un climat de confiance. Elle se divise en deux étapes :

Etapes 1 : cette première étape consiste à rappeler les objectifs du travail réalisé sans pour autant être trop précis et dévoiler la finalité pour ne pas influencer le répondant et créer un biais. L'assurance de l'anonymat ainsi que l'autorisation d'enregistrement ont également été réalisés dans cette phase.

Etape 2 : elle est composée de questions assez générales et descriptives permettant une mise en confiance et l'obtention de données contextuelles importantes pour l'analyse (Giordano, 2003)⁴⁴⁸. Nous pouvons ainsi recueillir les critères relatifs à l'identification

⁴⁴⁸ Giordano Y. (2003), Conduire un projet de recherche, Une perspective qualitative, Colombelles, ems Management et Société

des interviewés de l'échantillon à savoir le niveau d'expérience, le type d'activité pratiquée et l'obtention ou non du permis mer.

- ✓ **Phase 2** : cette phase est axée sur la sécurité maritime mais reste cependant encore assez large. Nous rentrons progressivement dans le sujet et cherchons à connaître le niveau de connaissances des interviewés sur les règles de sécurité et leur opinion sur les conséquences de leur non-respect.
- ✓ **Phase 3** : elle est centrée sur notre problématique relative au concept d'irresponsabilité. Cette phase n'intervient qu'en troisième position car l'interviewé est « parfaitement impliqué et les mécanismes d'autocensure ou de défense sont minimisés » (Jolibert et Jourdan, 2011)⁴⁴⁹. Dans un premier temps, nous cherchons à connaître l'opinion des répondants sur le comportement des gens en mer, sur la responsabilité de ces derniers et enfin sur l'irresponsabilité, puis nous terminons par le récit de leurs propres expériences.
- ✓ **Phase 4** : cette dernière phase clos l'entretien et permet au répondant de réaliser une ouverture en apportant des informations supplémentaires de son choix. Je termine à mon tour en le remerciant de sa participation et du temps accordé.

1.2. Le choix de la population et de l'échantillon

Nous avons interviewé seize personnes, sélectionnées dans la région Bretagne, à l'issue d'un recrutement réalisé soit par téléphone auprès de sept connaissances directes ou indirectes, soit par effet "boule de neige" pour quatre des interviewés, soit de façon directe dans les Centres Nautiques pour les cinq personnes restantes. Onze des répondants ont été rencontrés à domicile et cinq sur leur lieu de travail.

⁴⁴⁹ Jolibert, A et Jourdan P. (2011), Marketing research, Méthodes de recherches et d'études en marketing, Paris, Dunod

Cette sélection fut indépendante des conditions d'échantillonnage aléatoires ou systématiques. Il s'agit d'un échantillon de convenance (Giordano, 2003)⁴⁵⁰. Afin d'obtenir une plus grande richesse de contenu et d'informations, nous avons décidé de retenir 4 critères de segmentation, dont un critère d'homogénéité et trois critères d'hétérogénéité, qui nous semblaient pertinents et que nous avons définis de façon intuitive.

- **Critère d'homogénéité**

- ✓ *La pratique de la plaisance :*

- Nous avons choisi d'interroger des personnes qui pratiquent ou ont pratiqué une ou plusieurs activités de plaisance et qui possèdent donc l'expérience de la mer et de ces différents acteurs, et qui sont ainsi également susceptibles de s'être elles-mêmes retrouvées dans des situations délicates ou avoir été témoins de certaines.

- **Critères d'hétérogénéité**

- ✓ *Le type d'activité nautique pratiquée :*

- En plus de la pratique de la plaisance ou d'une activité nautique de loisir, il nous a semblé important de sélectionner des individus ayant des activités nautiques de nature variée en vue d'une plus grande diversité des points de vue.

- ✓ *L'expérience :*

- Outre la pratique de la plaisance, la durée de l'expérience au sein de celle-ci peut également influencer le comportement des pratiquants. Leur expérience peut aussi être bénéfique quant à l'observation de certains comportements. Aussi serons-nous intéressés par des répondants possédant des expériences diverses.

⁴⁵⁰ Giordano Y. (2003), Op. cit.

✓ *Le permis :*

L'obtention du permis mer, ou de tout autre diplôme relatif à la pratique d'une activité nautique, sous-tend une certaine sensibilisation aux règles de sécurité maritime à un moment donné du parcours nautique des individus. Cela pourrait leur conférer un regard plus "expert" sur les pratiques nautiques. Il sera donc intéressant d'avoir des répondants possédant le permis mer et d'autre non afin d'observer l'impact que cela peut avoir.

1.3. Le recueil d'informations

Parmi l'ensemble des techniques de collecte de données qualitatives existantes, nous avons choisi de mener une étude qualitative à travers des entretiens individuels semi-directifs. Cette méthode nous a semblé adaptée au caractère exploratoire de notre analyse car elle favorise chez l'interviewé la production de discours (Giordano, 2003)⁴⁵¹ et s'intéresse à la façon « dont l'individu perçoit son environnement, à ses croyances et à ses intentions » (Jolibert et al., 2011)⁴⁵².

- **Les entretiens**

Nous avons réalisé seize entretiens en face à face au domicile ou sur le lieu de travail des personnes interviewées et avons opté pour le principe de saturation des informations. En effet, les deux derniers entretiens effectués n'apportaient plus de nouvelles informations (Dorais, 1993)⁴⁵³.

L'ensemble des personnes interrogées répondent aux critères de l'échantillon. Elles pratiquent ou ont pratiqué une activité de plaisance, elles sont âgées de 19 à 90 ans, possèdent des expériences diversifiées en termes d'activité nautique et de durée de pratique, et ont ou non un

⁴⁵¹ Giordano Y. (2003), Op. cit.

⁴⁵² Jolibert, A et Jourdan P. (2011), Op. cit.

⁴⁵³ Dorais M. (1993), Diversité et créativité en recherche qualitative, *Service Social*, 42(2), 7-27

permis mer. Nous avons pris en compte la diversité des profils. Le tableau ci-après présente le profil de notre échantillon.

	Diversité	
	> 2 activités	< 2 activités
Expérience ≤ 20 ans	Eric (P)* Guillaume (P) Adrien (P) Aymeric (P) Guillaume B (P) Anthony (P)	Bernard (P) Jean-Claude B (P) Yvette (-)
Expérience ≥ 20 ans	Jean-Claude L (-)* Jean-Daniel (P) Vincent (P) Pierre (P)	Claude (-) Ingrid (-) Jacques (P)

* (P) permis

(-) pas de permis

- **Déroulement des entretiens**

Nous avons fait le choix de mener les entretiens en face à face, d'une part parce que l'ensemble des interviewés se trouvaient à proximité dans la région Bretagne ou Normande, et, d'autre part, parce que cette méthode nous paraissait pertinente par rapport à la nature du sujet et à notre choix de réaliser des entretiens individuels semi-directifs. De nombreuses études dans la littérature considèrent le recueil de données en face-à-face comme étant le plus qualitatif bien que des biais puissent survenir lors de l'intervention de l'enquêteur pour aider à la compréhension de certaines questions (Giordano, 2003)⁴⁵⁴. Les entretiens individuels en face-à-face impliquent une attitude plus ou moins marquée de non-directivité que nous avons tentée de respecter, c'est-à-dire une attention soutenue et de l'empathie (Evrard et al., 2003)⁴⁵⁵. Ces entretiens semi-directifs, bien qu'étant "centrés" (Giordano, 2003)⁴⁵⁶ car disposant d'un guide structuré destiné à aborder l'ensemble des thèmes définis au préalable, ne sont cependant pas

⁴⁵⁴ Giordano Y. (2003), Op. cit.

⁴⁵⁵ Evrard Y., Pras B. et Roux E. (2003), Op. cit.

⁴⁵⁶ Giordano Y. (2003), Op. cit.

figés et l'enchaînement thématique peut s'adapter au discours des interviewés. Lors de nos entretiens, l'ensemble des thèmes a été abordé permettant ainsi une analyse comparative et cumulative des interviewés. Bien que notre intervention ait été limitée, des relances ont été réalisées afin de compléter certains thèmes ou de rebondir sur les réponses effectuées. Comme le préconise Jones (2000)⁴⁵⁷, nous avons marqué des silences afin de permettre à l'interviewé de poursuivre de lui-même. Cette méthode nécessite une véritable collaboration des répondants. Les personnes rencontrées étaient donc volontaires et possédaient un avis sur le sujet.

Les entretiens ont duré en moyenne 40 minutes avec deux extrêmes, 1h30 pour Jacques et 15 minutes pour Bernard. Nous avons pensé retirer ce dernier mais des éléments complémentaires sont apportés par son entretien. La liste des entretiens est disponible en annexe 2.

L'ensemble des entretiens a été enregistré par dictaphone, ce qui ne semble pas avoir bloqué les interviewés.

1.4. La méthode d'analyse

L'ensemble des entretiens a été entièrement retranscrit à l'issue de chaque entrevue en vue d'une meilleure analyse, notamment de contenu (annexe 3). L'analyse commencée avant la fin de la passation de tous les entretiens permet de ne pas accumuler trop de données à traiter en une seule fois et d'être sûr de ne pas passer à côté de questions importantes. Par ailleurs, une analyse réalisée à l'issue d'un entretien favorise la conservation en mémoire de son déroulement verbal et non verbal (Giordano, 2003)⁴⁵⁸. Après chaque entretien, une fiche de synthèse a été réalisée afin d'améliorer chacune de nos interventions (Miles et al., 2003)⁴⁵⁹, et connaître le seuil de saturation, obtenu après onze entretiens.

La méthode d'analyse que nous avons retenue pour procéder au découpage de nos données et au classement des unités dans les différentes catégories retenues est une analyse de contenu. Cette analyse regroupe plusieurs techniques comme l'analyse syntaxique, basée sur la structure

⁴⁵⁷ Jones R.A. (2000), *L'entretien, Méthodes de recherche en sciences humaines*, Bruxelles, De Boeck

⁴⁵⁸ Giordano Y. (2003), Op. cit.

⁴⁵⁹ Miles A.M. et Huberman M.B. (2003), Op. cit.

du discours, l'analyse lexicale, axée sur la richesse du vocabulaire, et enfin l'analyse thématique basée sur le découpage et la fréquence d'apparition des thèmes. C'est cette dernière analyse que nous avons choisi de réaliser car elle permet de mettre en évidence ce qui est dit de façon implicite (Bardin, 2007)⁴⁶⁰. L'unité d'analyse est alors l'unité de sens pouvant correspondre à un ensemble de phrases, une phrase entière ou seulement une partie. Autrement dit, il s'agit de prendre en compte toutes les informations pertinentes relatives aux thèmes souhaités (Giordano, 2003)⁴⁶¹. Cette analyse se compose de plusieurs étapes : retranscription des données qualitatives, codage des informations recueillies et traitement des données.

A travers l'analyse thématique nous avons procédé à une réduction des données. « La thématization, c'est la transposition d'un corpus donné en un certain nombre de thèmes représentatifs du contenu analysé et ce en rapport avec l'orientation de la recherche » (Coutelle, 2005)⁴⁶². Les données sont tout d'abord codées puis réparties dans les différentes catégories (Miles et al., 2003)⁴⁶³. Nous avons procédé par démarche continue, ou démarche ascendante, c'est-à-dire que les thèmes se succèdent pour ensuite être fusionnés et ainsi donner des catégories plus générales (Coutelle, 2005)⁴⁶⁴. Cela a donc donné naissance à une représentation synthétique sous la forme d'un arbre thématique construit simultanément à cette phase "d'étiquetage". Nous avons choisi de réaliser ce travail de découpage en "unité de contenu" et de classification à l'aide du logiciel d'analyse de données textuelles NVivo10 et 11 (QSR).

Le double codage réalisé en vue de l'analyse de la fiabilité des résultats révèle un taux d'accord initial proche de 72% et de 100% après discussion.

⁴⁶⁰ Bardin L. (2007), *L'analyse de contenu*, Paris, PUF

⁴⁶¹ Giordano Y. (2003), Op. cit.

⁴⁶² Coutelle P. (2005), *Introduction aux méthodes qualitatives en Sciences de Gestion*, Cours du CEFAG – séminaire d'études qualitatives

⁴⁶³ Miles A.M. et Huberman M.B. (2003), Op. cit.

⁴⁶⁴ Coutelle P. (2005), Op. cit.

2. Présentation des résultats

Après la présentation de l'étude que nous venons de voir, ce second volet est consacré à la présentation des résultats. Nous allons ainsi nous demander quand **(2.1)**, pourquoi **(2.2)**, et enfin quels sont les déterminants individuels **(2.3)** qui sous-tendent l'irresponsabilité.

2.1. Quand adopte-t-on un comportement irresponsable ?

Les entretiens font apparaître trois niveaux pouvant conduire à l'adoption d'un comportement irresponsable à savoir un contexte de navigation général **(2.1.1)**, la présence de facteurs internes et externes **(2.1.2.)** et enfin l'existence ou non d'une intention préalable **(2.1.3)**.

2.1.1. Phase 1 : Un contexte maritime général

Le contexte maritime est organisé autour de son évolution **(2.1.1.1)** et des règles qui le régissent **(2.1.1.2.)**

2.1.1.1. Un contexte maritime en mouvement

Le comportement irresponsable des pratiquants de la plaisance naît dans un contexte maritime en pleine mutation et évolution comme le souligne la majorité de nos répondants. Les verbatim suivants illustrent cette idée (tableau 5) :

Tableau 5 : Evolution du contexte maritime

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Evolution de l'activité nautique	9	31%	
Démocratisation	6		"C'est quand même récent que le monde maritime s'ouvre au grand public. Même en voile c'est quand même les années 70 qui ont été l'ouverture au plus grand nombre et encore que" (Adrien)
Diversité	3		"Les années 70 y'avait un peu de plaisance, professionnel et pêcheur et là maintenant ça va du scooter de mer au kite au voilier, au bateau de croisière, à la plongée sous-marine "(Pierre)
Variation des activités	20	69%	
Selon la localité	10		"Après, le sud du côté où j'étais à Sainte-Maxime à côté de Saint-Tropez y'a beaucoup de monde donc forcément les risques d'accident ont des probabilités plus élevées "(Aymeric)
Dans l'année	10		"A partir du mois de juillet jusqu'en août c'est infernal, les gens n'ont aucun respect. Les gens prennent leurs vacances et puis ils vont sur l'eau et puis... Il y a beaucoup plus de voiliers l'été que l'hiver, même qu'au printemps" (Claude)
TOTAL	29		

Ainsi, comme nous l'avons vu précédemment, notre façon de vivre la mer évolue constamment comme le souligne Adrien " C'est un monde en pleine mutation où avant ce moment-là c'était vraiment que les professionnels qui y'avait sur l'eau donc la population à sensibiliser était quand même très restreinte. Aujourd'hui on arrive sur des pratiques beaucoup plus courtes". Cette évolution se manifeste notamment par la diversité des engins sur l'eau "On est passé en l'espace de 20 ans du bateau en bois au Obi 4, aux planches à voiles au surf aussi et donc j'ai suivi toute cette évolution-là de la plaisance en voile légère" (Pierre). Elle s'effectue également sur une échelle temporelle plus courte "Après les plaisanciers ça dépend si c'est des plaisanciers qui sont là pour les vacances ou qui sont là à l'année" (Aymeric), mais également sur le plan géographique "Ça dépend où on est, ça dépend où on va. C'est différent en fonction des endroits" (Pierre).

Le visage maritime a été bouleversé depuis ces quarante dernières années par un accroissement du nombre de plaisanciers et une diversification des loisirs. La SNSM (2013)⁴⁶⁵ explique que « les approches maritimes de notre littoral n'étaient, il y a encore 60 ans, pratiquées en majorité que par des professionnels, dont une grande quantité de pêcheurs. Elles sont aujourd'hui surchargées ». Cette évolution menace ce que les "observateurs quotidiens du monde de la mer" considèrent comme un « espace de développement, d'engagement personnel et de liberté qui est notre trésor commun ».

2.1.1.2. De nombreuses règles à respecter

Face à cette "envolée" d'activités, la réglementation a dû également se développer afin de permettre à chacun de pouvoir continuer à profiter sereinement de cet espace de liberté. Les entretiens de l'ensemble des répondants mettent en évidence des règles de natures variées comprenant les *règles formelles* citées à 70%, et les *règles informelles*. Le tableau suivant (6) illustre ces règles par des verbatim :

Tableau 6 : Des règles maritimes diversifiées

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Règles formelles (internationales, administratives, matérielles ...)	44	70%	"C'est le RIPAM, c'est les règles internationales » Aymeric
Règles informelles (tacites, aspects pratiques ...)	19	30%	« Quand tu n'as pas de bouée de disponible tu te mets automatiquement à côté d'un autre bateau, tu lui fais un signe de la tête et tu lui demandes poliment si ça ne le derange pas » (Jacques)
TOTAL	63		

⁴⁶⁵ SNSM (2013), *La charte du citoyen*, disponible sur internet : <http://www.snsn.org/page/la-charte-du-citoyen-de-la-mer>

Ces règles sont cependant sujettes à controverses. En effet, pour Jean-Claude B *"il y a des règles à respecter mais il ne faut pas aller au-delà. Moi, je dis que tout est fait pour que ça aille bien et [...] si on respecte les règles de navigation, on n'a pas de soucis"*. En revanche, Pierre souligne le fait que *"y'a l'aspect règles, textes, il en faut, elles sont souvent absurdes, elles sont souvent mal interprétées et en même temps on s'aperçoit qu'on a de plus en plus de monde sur l'eau, que les activités sont de plus en plus variées. Les années 70 y'avait un peu de plaisance, professionnel et pêcheur et là maintenant ça va du scooter de mer au kite, au voilier, au bateau de croisière, à la plongée sous-marine et tout ce monde-là a une réglementation. Ils ont tous une réglementation, mais ils ne se comprennent pas entre eux et c'est là où c'est compliqué"*. Cette divergence est illustrée dans le tableau suivant (7) :

Tableau 7 : Utilité des règles

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Utilité des règles	17		Personnes concernées : Eric (2), Guillaume (1), Jean-Claude B (3), Jacques (1), Vincent (2), Yvette (3), Anthony (3), Pierre (2)
Adaptées	6	35%	<i>"Il y a des règles à respecter mais il ne faut surtout pas aller au-delà. Moi, je dis que tout est fait pour que ça aille bien et s'il y a des problèmes, je parle pour moi plaisancier, à 6000 des côtes ou un peu plus si on respecte les règles de navigation, on n'a pas de soucis"</i> (Jean-Claude B)
Inadaptées	11	65%	<i>"Dans le port, c'est limité à 3 nœuds ici, c'est rare qu'on soit à 3 nœuds. 3 nœuds c'est la vitesse d'un marcheur, finalement on mettrait un sacré bout de temps à sortir du port."</i> (Vincent)

Cela va dans le sens de Chauvin (2010)⁴⁶⁶ pour qui la coexistence de différents systèmes de règles et d'acteurs qui ne se connaissent pas peut engendrer une incompréhension mutuelle et devenir source d'accidents. L'ambiguïté relative à cette pluralité de normes concourt à la réalisation de diverses interprétations et comportements irresponsables.

⁴⁶⁶ Chauvin C. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, pp. 14-21

2.1.2. Phase 2 : des facteurs externes et internes

Les facteurs déclencheurs pouvant conduire à l'adoption d'un comportement irresponsable peuvent être externes (2.1.2.1) et internes (2.1.2.2).

2.1.2.1. Des facteurs externes

Au-delà du contexte maritime général, plusieurs facteurs externes constituent un terrain favorable au comportement irresponsable. L'analyse des entretiens nous permet d'identifier comme facteurs déclencheurs du comportement irresponsable la pression sociale (tableau 8) et des modérateurs situationnels (tableau 9).

Tableau 8 : Pression sociale

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Pression sociale			Personnes concernées : Adrien (1), Aymeric (2), Eric (2), Guillaume (4), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (10), Pierre (5), Yvette (2)
Pression sociale (modérateur)	26		"Il y a peut-être d'autres gens à bord qui leur dit passes-là et qui sait très bien qu'il ne faut pas y passer et qui passe pour leur faire plaisir ça peut arriver. " (Jean-Claude B)
TOTAL	26		

* fréquence de citation de la personne

A cette pression sociale viennent s'ajouter des modérateurs situationnels liés à l'environnement au sein duquel se trouve l'individu. Selon Bitner (1992)⁴⁶⁷, l'environnement constitue l'ensemble des stimuli tangibles ou intangibles ayant un impact sur la perception et la réaction que peut avoir un individu.

⁴⁶⁷ Bitner M.J. (1992), Servicescapes: the impact of physical surroundings on customers and employees, Journal of Marketing, 56, 57-7

Ces modérateurs s'expriment notamment à travers le sentiment de surprotection qui, comme le souligne Schlegel (2000)⁴⁶⁸, est susceptible de conduire les individus à adopter un comportement irresponsable lorsqu'ils ont conscience de cette protection.

Ce sentiment de surprotection peut apparaître lorsque les conditions météorologiques sont clémentes et mettent en confiance les individus « *Quand je suis en zodiac, finalement, de ce temps, normalement, c'est pas une obligation mais c'est une recommandation, de mettre le coupe-circuit, de le mettre soit autour du poignet soit de se l'accrocher en cas d'éjection. De ce temps je le mets pas forcément parce que j'estime qu'il y a peut-être moins de risques accidentels* » (Vincent). Mais l'environnement maritime est changeant et hostile comme le souligne Jacques « *Il y a une jolie phrase que j'avais vue quelque part qui disait y'a pas besoin ni de juge ni de règlement, la mer se charge de te rappeler à l'ordre vite fait, la sanction elle tombe tout de suite* » (Jacques). Cependant, certains individus vont faire le choix de partir en mer justement parce que les conditions météorologiques sont mauvaises « *Force 7, 8 houle de 4m bah le mec il va prendre son bateau pour aller à la pêche ou il va sortir en voilier... Par contre le véliplanchiste je lui dirais hop t'as raison, faut y aller, parce que là c'est adapté* » (Pierre).

Outre l'aspect météo, la confiance opportuniste envers autrui, ses connaissances et ses compétences, peut également influencer les individus. Cet "autre" en qui l'individu a confiance peut être un proche « *ça peut être influencé par d'autres gens que l'on ne peut contrôler qui font ça et qui disent c'est bon j'ai toujours fait comme ça on n'en a pas besoin de ce truc, ça sert à rien. Le gars il se dit ah bah s'il dit ça, ça fait longtemps qu'il navigue, je vais faire pareil* » (Aymeric), mais il peut également être relatif aux sauveteurs en mer « *Si y'a la tempête vaut mieux pas y aller, y'a certains qui y vont puis après ils embêtent les sauveteurs pour aller les chercher hein c'est pas prudent* » (Yvette). Cette prise en compte des sauveteurs en mer semble mener à une baisse de vigilance et accroître la prise de risques « *On a vu des gens en Normandie, qui revenaient de Chausey ou n'importe quoi, qui n'arrivaient pas à revenir parce qu'ils étaient*

⁴⁶⁸ Cité par Long T, Pantaleon N, Faccenda L. (2008), Les représentations de la responsabilité sportive et quotidienne d'adolescents sportifs institutionnalisés, *International Journal of Violence and School*, 5, pp. 44-66

au près qu'ils appelaient le 18 ou le CROSS par la VHF pour demander à ce qu'un hélicoptère vienne les chercher parce qu'ils avaient un rendez-vous à Paris et c'était urgent » (Pierre).

En plus de cet excès de confiance accordé à autrui, certains auteurs abordent la confiance apportée dans les systèmes technologiques embarqués, ou e-navigation (CROSS med, 2013)⁴⁶⁹, et mettent en avant l'automatisation et l'inactivité humaine dues à ces systèmes. Ce thème apparaît dans nos entretiens *"Mais c'est vrai que bon c'était pas forcément le meilleur moment pour sortir en bateau. Surtout que j'étais seul, bon après j'avais quand même la VHF si y'avait besoin pour contacter le CROSS en cas de problématique ou en cas de panne, donc voilà"* (Vincent).

Tableau 9 : modérateurs situationnels

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Conditions météo	3	9%	Personnes concernées* : Vincent (2), Pierre (2)
Beau temps sécurisant	2		<i>"Quand il fait beau et qu'y'a pas de vent on se sent beaucoup plus en sécurité et du coup on va peut-être forcer un peu, alors pas forcer les choses mais on va être peut-être moins se mettre en sécurité"</i> (Vincent)
Mauvais temps attractif	1		<i>« Force 7, 8 houle de 4m bah le mec il va prendre son bateau pour aller à la pêche ou il va sortir en voilier... Par contre le véliplanchiste je lui dirais hop t'as raison, faut y aller, parce que là c'est adapté »</i> (Pierre)
Confiance opportuniste	26	76%	Personnes concernées : Adrien (3), Aymeric (3), Guillaume (1), Ingrid (2), Jean-Daniel (3), Jean-Claude L (1), Pierre (6), Vincent (9), Yvette (2)
Vers un proche	9		<i>« Je trouve que, moi là où je me mets le plus en difficulté c'est plus quand je vais sur le bateau d'autres personnes et où du coup je fais confiance mais sauf que cette confiance est toute relative parce que, surtout que en tant que professionnel les gens me font confiance aussi quelque part donc y'a un peu un cercle vicieux qui peut s'installer. Moi je me dis c'est leur bateau donc c'est à eux de faire attention et puis les gens ils se disent parfois peut-être Adrien bon bah c'est bon »</i> (Adrien)
Vers les secours	17		<i>"Un plaisancier prendra peut-être un peu plus de risques parce qu'ils savent qu'il y a la SNSM, le CROSS pas loin"</i> (Vincent)
Confiance dans le système de sécurité	5	15%	Personnes concernées : Guillaume (1), Ingrid (1), Pierre (1), Vincent (1), Jacques (1)

⁴⁶⁹ CROSS Med (2012), *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 43 p.

Technologie	5		"C'est pas évident, parce que nous on n'avait pas comme on a maintenant le GPS et tout ça à l'époque donc il fallait suivre la carte" (Ingrid)
TOTAL	34		

* fréquence de citation de la personne

2.1.2.2. Des facteurs internes

Au-delà de ces facteurs externes liés à l'environnement social et contextuel, certains facteurs internes semblent également concourir à l'adoption d'un comportement irresponsable. Il s'agit de facteurs cognitifs notamment relatifs à des biais de perception qu'un individu peut avoir des conséquences de l'adoption d'un comportement irresponsable. Certaines personnes vont sous-estimer les dangers et s'engager dans des actions irresponsables (Falco, Piccirelli, Girardi, Dal Corso, et Nicola, 2013)⁴⁷⁰ (tableau 10).

Tableau 10: Perception des risques

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Absence de perception de vulnérabilité	46	70%	"Y'a des gens qui sont jamais conscients, même en rien. Ils sont un peu olé olé qu'on peut dire. On peut dire c'est des gens qui sont un petit peu pas bien dans leur tête" (Yvette)
Minimisation de la gravité du risque	20	30%	"Dans le port, c'est limité à 3 nœuds ici, c'est rare qu'on soit à 3 nœuds. 3 nœuds c'est la vitesse d'un marcheur, finalement on mettrait un sacré bout de temps à sortir du port. On n'est pas non plus sur des excès de vitesse très énormes" (Vincent)
TOTAL	66		Personnes concernées : Adrien (12), Aymeric (7), Guillaume (3), Ingrid (4), Jean-Daniel (2), Jean-Claude B (2), Jean-Claude L (4), Yvette (2), Jacques (8), Eric (5), Guillaume B (8), Pierre (2), Anthony (3), Bernard (3), Vincent (1)

⁴⁷⁰ Falco, A., Piccirelli, A., Girardi, D., Dal Corso, L., & Nicola, A. (2013). Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents. *Journal of safety research*, 46, 47-57.

2.1.3. L'existence préalable ou non d'une intention

L'adoption d'un comportement irresponsable peut être le résultat d'un processus comprenant de nombreux facteurs et l'analyse des entretiens montre qu'il peut exister une intention préalable à l'adoption d'un comportement irresponsable.

L'intention est relative à une projection du comportement faite par un individu qui renforce la volonté de le réaliser. Par exemple, malgré les mauvaises conditions climatiques, Pierre souhaite toute de même prendre la mer : « *Si on a envie, si on croit que..., on s'invente des histoires, ça m'est arrivé une fois, ça s'est bien passé mais voilà j'aurais pu casser mon bateau* ».

En revanche, Jean-Claude B manifeste son intention de ne pas partir en mer si les conditions ne sont pas bonnes : « *Quand il fait mauvais temps on n'y va pas !* ».

Ainsi, l'intention que nous avons identifiée dans la littérature influencerait l'adoption ou non d'un comportement irresponsable (tableau 11).

Tableau 11: Le facteur d'intention

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Intention	48		Personnes concernées : Adrien (1), Aymeric (7), Pierre (8), Eric (7), Anthony (5), Bernard (3), Guillaume (4), Guillaume B (2), Jean-Daniel (1), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (7), Yvette (2)
Oui	32	67%	« [...] <i>ne pas s'intéresser aux possibles conséquences de ce qu'on va faire. Même consciemment, de se dire je veux faire ça, si j'y reste tant pis.</i> » (Aymeric)
Non	16	33%	« <i>En général on sort pas quand y'a la tempête, on sort pas</i> » (Yvette)

Tous les comportements ne sont cependant pas réalisés de façon intentionnelle. Certaines erreurs, et notamment les erreurs humaines, peuvent conduire à des comportements irresponsables. Ce facteur humain se révèle notamment à travers les mauvaises anticipations (Adrien), la méconnaissance (Aymeric), la perte de contrôle émotionnelle (Adrien), les mauvaises préparations et anticipations (Jean-Claude L). Il est souvent la principale cause d'accidents en mer (91%), bien loin devant les causes matérielles représentées par les avaries

(Adrien) et la mauvaise qualité du matériel (Pierre) comme indiqué dans le tableau ci-après (12).

Tableau 12 : Le facteur d'erreurs humaines

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Erreurs humaines	115	91%	
Mauvais anticipation/préparation	36		"Mais celui qui va déjà pas s'adapter à la météo, celui qui va faire n'importe quoi avec la météo, ou avec l'état de la mer, celui qui n'a pas une bonne analyse du milieu déjà pour moi il a un problème de responsabilité. Voilà. Il va au front mais sans biscuit, sans fusil, ça marche pas quoi" (Pierre)
Méconnaissance (du milieu, des règles, de la météo...)	72		"Après, je pense que c'est plus par ignorance que les gens se trouvent dans une situation délicate. Je ne pense pas que les gens prennent la mer comme ça et puis dire on va braver la mer on verra bien. Il peut y en avoir peut-être mais je pense que c'est plus voilà par ignorance" (Jean-Daniel)
Perte de contrôle émotionnelle	7		"Dès que le vent commence un peu à monter ou si la situation se dégrade c'est des gens qui vont paniquer ou qui vont pas savoir comment réagir donc ça à mon sens c'est une pratique qui tend à devenir dangereuse" (Adrien)
Erreur matérielle	12	19%	
Avaries	5		"Après je sais pas souvent on entend problème de barre aussi, des gens qui ont plus de direction alors des fois c'est associé au moteur, c'est un peu différent" (Adrien)
Matériel de mauvaise qualité	7		"Les annexes sont devenues de vraies catastrophes qu'on achète dans le marché. Avant on avait des plates en bois, qui bougent pas, qui tenaient un peu" (Pierre)
TOTAL	127		

Vincent exprime clairement cette prédominance des erreurs humaines sur les erreurs matérielles "Je pense que c'est surtout le facteur humain qui est responsable des accidents parce qu'après tout, ce qui est matériel j'ai pas l'impression de voir grand-chose, y'a pas beaucoup de casse, j'ai l'impression que le matériel est relativement entretenu donc de ce côté y'a pas trop de problématique". Jean-Claude B approuve ce résultat en indiquant des chiffres proches de ceux trouvés dans le tableau précédent "Tu sais moi, j'ai fait de l'avion, les accidents d'avion c'est à 90% une faute humaine, ce n'est pas une faute ni de la machine, ni de la météo on voit bien quand on lit les rapports". Jean-Claude L confirme également, mais avec des chiffres

légèrement différents, que "de tous les éléments que j'ai connus, les accidents que j'ai connus c'était plus un problème de personne donc facteur humain. Les accidents viennent toujours du même problème, c'est comme en avion, 70 à 80% sont du facteur humain".

La fiabilité humaine fait référence au "résultat de l'interaction homme-tâche" (Chauvin, 2010)⁴⁷¹ et l'erreur devient donc selon Leplat (1985)⁴⁷² un "symptôme" qu'il est indispensable de supprimer car elle conduit inévitablement à une perte de contrôle de la situation. Chauvin souligne, comme l'ont fait nos répondants, qu'il est « courant de dire que 75 % des causes d'accidents sont imputables à une erreur humaine ». Cependant, Pour Reason (1997)⁴⁷³, il est normal que les accidents soient dus à des erreurs humaines car ce sont les hommes qui « conçoivent, construisent, conduisent, maintiennent et gèrent les systèmes technologiques complexes ». Il choisit donc de faire une distinction au sein des "erreurs humaines" entre "erreurs actives", commises par les "opérateurs de première ligne", et "erreurs latentes" présentes depuis longtemps au sein du système. Dans notre analyse, il s'agit donc d'"erreurs actives" qui sont des facteurs individuels. Ces erreurs représentent des failles dans le système de défense de l'individu. En effet, selon Chauvin (2010)⁴⁷⁴, chaque organisation est constituée d'un système de production et d'un système de protection composé de plusieurs niveaux de défenses. Des failles successives à chaque niveau constitueraient alors une « fenêtre d'opportunités permettant la propagation d'une chaîne accidentelle », ce que Reason (2006)⁴⁷⁵ illustre à travers son modèle "Swiss Cheese".

⁴⁷¹ Chauvin C. (2010), Op. cit.

⁴⁷² Cité par Chauvin C. (2010), Op. cit.

⁴⁷³ Reason, J. (1997), *Managing the risk or organizational accidents*, Aldershot, Ashgate, 252 p.

⁴⁷⁴ Chauvin C. (2010), Op. cit.

⁴⁷⁵ Reason, J., Hollnagel, E., & Paries, J. (2006). Revisiting the Swiss cheese model of accidents. *Journal of Clinical Engineering*, 27, 110-115.

2.1.4. Synthèse

Cette analyse nous a ainsi permis de :

- Confirmer la littérature sur les causes qui sous-tendent le comportement irresponsable
- Identifier des facteurs situationnels qui apparaissent comme des modérateurs (météo, présence de proches, outils technologiques)
- Montrer que les comportements irresponsables peuvent être le résultat d'une intention, c'est-à-dire d'une réflexion préalable, mais également d'erreurs humaines réalisées de façon involontaire.

Dans la section suivante, nous allons désormais voir les motivations qui sous-tendent le comportement irresponsable.

2.2. Pourquoi est-on irresponsable ?

Nous abordons ici les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Afin de les identifier, nous avons réalisé une analyse de contenu des 16 entretiens que nous avons menés. Nous avons obtenu 157 verbatim relatifs à la motivation que nous avons ensuite codés en fonction de l'idée qu'ils dégagent, puis nous avons appliqué la méthode ascendante en regroupant par catégorie les idées ayant une même notion. Nous avons ainsi pu mettre en avant neuf motivations, dont 7 motivations égoïstes à savoir la *Recherche de gains personnels* (2.2.1), la volonté de *Flatter son égo* (2.2.2), la *Recherche de sensations* (2.2.3), la *Volonté d'être libre* (2.2.4), le souhait de *Rompre la routine* (2.2.5), de *Relever des défis* (2.2.6), d'*Acquérir un statut* (2.2.7) et 2 motivations altruistes à savoir la volonté de *Porter assistance* (2.2.8) et celle de *Faire plaisir* (2.2.9).

2.2.1. Rechercher des gains personnels

22 verbatim (14%) font référence à la motivation générique *Rechercher des gains personnels*, motivation égoïste. Elle se compose de deux thèmes autour de la notion de gain à savoir d'une part le gain de temps (urgence) et d'autre part le gain d'argent (optimiser l'argent investi ou ne pas en perdre). Nos résultats sont mis en évidence dans le tableau (13) ci-après.

Tableau 13: Rechercher des gains personnels

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Gain de temps	9		"J'étais en mer et j'avais du monde avec moi et on était pressé pour rentrer, et j'ai coupé une régata avec mon bateau et c'est pas bien, cela ne se fait pas" (Jean-Claude B)
Gain d'argent	13		"C'est comme au ski, on arrive en vacances et il faut rentabiliser" (Bernard)
Gains personnels	22	14%	Personnes concernées : Anthony (6) *, Aymeric (3), Bernard (1), Jean-Daniel (1), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (3), Pierre (3), Vincent (1), Jacques (2), Guillaume B (1)

2.2.2. Flatter l'égo

Cette deuxième catégorie *Flatter l'égo* représente la deuxième partie des motivations égoïstes. Elle est constituée de 39% des verbatim et se compose de la volonté de travailler son image, de rester centré sur soi et de ne pas perdre la face (tableau 14).

Tableau 14 : Flatter l'égo

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Travailler son image	11		"Les gens qui font du jet ski qui sont dans la mode, dans le paraître, j'y vais pleine balle et puis je ne fais pas attention, il y a des nageurs, il y a des bateaux et j'ai la super minette qui est derrière, je suis en train de frimer" (Eric)
Rester centré sur soi (narcissique)	11		"L'irresponsabilité c'est, je pense n'avoir que le regard que sur soi-même et ne pas être citoyen dans le terme générique du citoyen. Je pense que c'est ça être irresponsable" (Eric)

Montrer sa supériorité	13		« <i>En Sicile c'est n'importe quoi c'est la fête du slip, n'importe quoi, les italiens c'est n'importe quoi, c'est-à-dire c'est le moteur qui compte, c'est toujours pleine balle et, c'est celui qui y ira le plus vite c'est du grand n'importe quoi, là les italiens c'est du grand n'importe quoi</i> " (Eric)
Ne pas perdre la face	4		" <i>Y'a une petite musique au fond, juste au-dessus du bulbe rachidien, du cerveau reptilien qui dit ça sent pas bon mais je vais passer pour un con</i> " (Pierre)
Flatter l'égo	39	25%	Personnes concernées : Adrien (1) *, Claude (3), Eric (11), Guillaume (1), Jean-Daniel (2), Jean-Claude B (4), Jean-Claude L (2), Pierre (1), Vincent (1), Yvette (3), Aymeric (2), Ingrid (1), Anthony (1), Jacques (2)

2.2.3. Rechercher des sensations

La motivation *Rechercher des sensations* est composée de 19% des *verbatim*. Cette motivation égoïste s'exprime par la recherche de plaisir d'une part, notamment à travers la volonté de s'amuser et de se détendre, et la recherche de sensations fortes d'autres part, afin de faire monter l'adrénaline par la recherche de frissons, l'aventure, et le dévouement comme indiqué dans le tableau (15).

Tableau 15 : Rechercher des sensations

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Sensations de plaisir	18		
S'amuser	13		" <i>J'ai loué un jet ski, ou que j'ai acheté un jet ski, je veux m'éclater et donc ben tant pis</i> " (Jean-Daniel)
Se détendre	5		« <i>Les gens peuvent se retrouver ou pas se retrouver parce que ça bacouette chiffon ça bacouette nourriture, fricassée tout ce que tu voudras</i> » (Jacques)
Sensations fortes (adrénaline)	12		
Rechercher des frissons	6		" <i>Ben, je ne sais pas, quand tu as 250 chevaux derrière le bateau, enfin je ne sais pas, tu as envie d'avoir un comportement irresponsable, quand tu peux, tu fais</i> " (Guillaume)
Partir à l'aventure	3		" <i>Dans l'activité nautique les gens recherchent un petit côté aventure</i> " (Jean-Claude L)

Se défouler	3		"Moi personnellement ce que je vois je trouve qu'ils vont trop vite. C'est un sport pour se défouler" (Ingrid)
Rechercher des sensations	30	19%	Personnes concernées : Adrien (3) *, Claude (1), Guillaume (6), Ingrid (4), Jean-Claude L (3), Jean-Daniel (1), Pierre (1), Vincent (2), Guillaume (3), Aymeric (1), Yvette (1), Jacques (1), Bernard (3)

* fréquence de citation de la personne

2.2.4. Etre libre

La motivation égoïste *Etre libre* est constituée de 32 verbatim. Elle s'exprime ici à travers la volonté de vivre l'instant présent, de s'évader et de ne pas avoir de contrainte. Cela fait référence à la notion de liberté, dans son sens positif, que nous avons abordée dans le chapitre 1. Nous retrouvons ces éléments dans le tableau (16) suivant :

Tableau 16 : Etre libre

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Vivre l'instant présent	8		"C'est des gens qui réfléchissent pas. Ça va comme vent te pousse. Et puis c'est tout" (Yvette)
S'évader	3		« C'est essayé de s'évader un peu. Pour le parisien tu es à 3h de Paris, tu pars de Marseille tu loues un bateau t'es directement parti, t'as l'eau qu'est chaude, t'as le soleil tu peux forcer un peu le temps » (Anthony)
Ne pas avoir de contrainte	20		"Après tu vois c'est de la responsabilité personnelle, c'est chacun qui fait ce qu'il veut" (Guillaume)
Etre libre	32	20%	Personnes concernées : Adrien (3), Aymeric (5), Claude (1), Guillaume (2), Ingrid (2), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (5), Pierre (3), Yvette (1), Anthony (1), Jacques (1), Yvette (2), Eric (1), Vincent (3), Jean-Daniel (1)

* fréquence de citation de la personne

2.2.5. Rompre avec la routine

La motivation *Rompre avec la routine* est constituée de 5 verbatim. Les individus cherchent ici à ne pas s'ennuyer et à voir le monde différemment. Ainsi, le comportement irresponsable apparaît comme un moyen de rompre avec un quotidien monotone, ce qu'exprime clairement

Jean-Claude "Dans l'activité nautique les gens recherchent ce qu'ils ne retrouvent peut-être pas dans leur vie de tous les jours" (tableau 17).

Tableau 17 : Rompre avec la routine

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Ne pas s'ennuyer	3		"J'ai envie de dire d'être responsable tout le temps c'est chiant. Et après pour s'amuser un moment, il faut être irresponsable quoi parce que tout le temps sérieux, ben ce n'est pas marrant quoi." (Guillaume)
Avoir une autre vision du monde	2		"On peut aller sur des îles, on peut aller sur des endroits qui sont pas forcément accessibles par la terre" (Adrien)
Rompre avec la routine	5	3%	Personnes concernées : Adrien (2) *, Guillaume (1), Jean-Claude L (1), Anthony (1)

* fréquence de citation de la personne

2.2.6. Relever des défis

Cette catégorie, regroupant 4% des verbatim des motivations, s'articule autour de la recherche de performance et de la volonté se surpasser. La thématique ici véhiculée est celle de vouloir *Relever des défis* (tableau 18).

Tableau 18 : Relever des défis

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Recherche de performances	3		"Même pendant que je passais mon monitorat, je l'ai fait aussi, faire des courses entre moniteurs des trucs comme ça" (Guillaume)
Se surpasser	3		« J'ai voulu essayer quelque chose mais j'avais pas toutes les cartes en main mais ça m'a pas empêché d'y retourner » (Pierre)
Relever des défis	6	4%	Personnes concernées : Eric (1) *, Guillaume (4), Pierre (1)

* fréquence de citation de la personne

2.2.7. Acquérir un statut

Les 11 verbatim suivants illustrent la thématique *Acquérir un statut* qui s'exprime à travers la volonté de se différencier et celle d'acquérir un statut social. Pour Pierre, il faut "*continuer à ce que la mer reste un espace de respect, d'évasion, de nature, de culture, de partage et de solidarité, et pas justement de snobisme ou éventuellement de rejet de celui qui a un gros bateau ou de celui qui a un petit bateau qui fait une autre activité. Plutôt fédérer les gens et peut-être leur apprendre à s'associer. Yacht club c'est bien mais des fois il faut mettre un peu de Périer dans le Whisky. Mettre des bulles un peu.*". Ces motivations sont exposées dans le tableau (19).

Tableau 19 : Acquérir un statut

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Se différencier	6		"Y'a cette espèce un peu comment dire, moi je fais du kite, moi je fais de la planche, moi je fais du croiseur, moi je fais de la pêche et moi je fais de la plongée [...] donc voilà y'a un peu c'est vrai une petite ségrégation entre pratiquants, c'est un peu dommage que justement tout le monde ne soit pas capable d'expliquer et d'échanger" (Pierre)
Avoir un statut social	5		"Nous ici c'est différent, on fait des compétitions bon enfant, c'est différent du sud car on ne cherche pas le statut social." (Jean-Daniel)
Acquérir un statut	11	7%	Personnes concernées : Eric (1) *, Guillaume (1), Ingrid (2), Jean-Daniel (1), Jean-Claude B (1), Pierre (3), Jacques (2)

* fréquence de citation de la personne

2.2.8. Porter assistance

Les 5 verbatim de la motivation générique *Porter assistance* constitue le premier volet des motivations altruistes. Elle comporte des motivations comme encadrer et secourir. On est réellement dans une motivation tournée vers les autres (tableau 20).

Tableau 20 : Porter assistance

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Encadrer	2		« On sait qu'il y'a des limitations, à 5 nœuds là au niveau des 300 m, bon c'est pas toujours respecté, on le respecte pas toujours non plus d'ailleurs, parce quand y'a besoin d'intervenir finalement faut être rapidement sur zone quoi, donc on sait qu'à partir du moment où les coureurs sont dehors on peut pas trop les laisser sans visibilité donc on est obligé de les rejoindre assez rapidement quoi" (Vincent)
Secourir	3		"On va dire aussi qu'il ne la respecte pas dans le port ou dans la bande des 300 m, ce n'est pas toujours respecté, par ce que des fois il faut aller un peu vite pour récupérer un catamaran qui est prêt à partir dans les rochers ou qui n'est pas dans une bonne zone" (Jean-Daniel)
Porter assistance	5	3%	Personnes concernées : Jean-Daniel (1) *, Vincent (3), Jacques (1)

* fréquence de citation de la personne

2.2.9. Faire plaisir

Les 7 verbatim suivants illustrent la thématique *Faire plaisir*. Cette motivation se compose de la volonté de rendre les gens heureux et de celle de se conformer à la volonté des autres. Ces motivations sont exposées dans le tableau (21).

Tableau 21 : Faire plaisir

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Rendre les gens heureux	4		« Ils laissent les enfants s'amuser, tout ça, ça occupe la fréquence (canal 16) et tu ne peux pas parler » (Claude)
Se conformer à la volonté des autres	3		"Il y a peut-être d'autres gens à bord qui leur dit passe là et qui sait très bien qu'il ne faut pas y passer et qui passe pour leur faire plaisir ça peut arriver, ça, ça peut arriver aussi" (Jean-Claude B)
Faire plaisir	7	4,5%	Personnes concernées : Jacques (1) *, Jean-Claude B (1), Pierre (2), Jean-Claude L (2), Claude (1),

* fréquence de citation de la personne

2.2.10. Synthèse

L'analyse des entretiens fait émerger neuf motivations de l'irresponsabilité que nous avons pu nommer et classer dans deux dimensions, les motivations *Egoïstes* et les motivations *Altruistes* (tableau 22).

Tableau 22 : Les neuf motivations de l'irresponsabilité

A l'issue de la revue de littérature	A l'issue de l'analyse qualitative
Egoïstes	Rechercher des sensations Etre libre Rompre avec la routine Relever des défis Flatter l'égo Rechercher des gains personnels Acquérir un statut
Altruistes	Faire plaisir Porter assistance

2.3. Les déterminants individuels qui favorisent le comportement irresponsable

L'analyse de contenu de nos 16 entretiens nous a permis de dégager un ensemble de déterminants individuels qui sous-tendent les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Nous avons pu faire ressortir des effets modérateurs comme l'âge (2.3.1), l'estime de soi (2.3.2), le sentiment d'efficacité personnelle (2.3.3) et l'expérience souvent liée à l'ancienneté (2.3.4).

2.3.1. L'âge

L'analyse des entretiens met en avant l'âge comme un effet modérateur (tableau 23). Certaines études ont d'ailleurs révélé que les individus plus jeunes étaient plus susceptibles d'adopter un

comportement irresponsable que les autres (Baumhart, 1968⁴⁷⁶, Falco, Piccirelli, Girardi, Dal Corso et Nicola, 2013⁴⁷⁷).

Il ressort de nos entretiens que, pour certains, l'irresponsabilité diminue avec la maturité de l'âge *"Je pense qu'avec l'âge on est, on a un recul par rapport aux choses, on est moins dans l'image donc on est plus dans les trucs, on assume complètement ce qu'on est à partir d'un certain âge, on n'a plus rien à prouver à qui que ce soit, si on est un petit peu mûr. Sans être trop imbécile pour parler correctement, mais bon on est un âge mûr où on a le recul suffisant pour pas foutre en l'air les autres"* (Eric). Des études en sécurité routière ont d'ailleurs montré que les conduites les plus transgressives étaient réalisées par les individus les plus jeunes et que ces conduites à risques tendaient à diminuer avec l'âge (Peretti-Watel, 2003)⁴⁷⁸.

Pour d'autres en revanche, il s'agit plus d'une maturité d'esprit que d'une maturité liée à l'âge *"Après ça dépend de l'état d'esprit de chacun, des gens qui sont peut-être inconscients, trop jeunes dans leur tête encore, peut-être"* (Jean-Daniel). Cette dernière peut notamment être liée à l'expérience comme nous le verrons ensuite *"Après on voit des jeunes qui font beaucoup de voile, c'est l'inverse, ils vont être plus conscients des risques, l'expérience"* (Eric).

Nous retrouvons ces éléments dans le tableau (23) suivant.

Tableau 23 : L'âge

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Age physique	10	63%	Personnes concernées : Eric (5) *, Guillaume (2), Jean-Daniel (1), Vincent (1), Jacques (1)
Maturité	4		« <i>Maintenant, avec mon âge je commence à être moins souple et puis je suis beaucoup plus sage</i> » (Jacques)
Immaturité	6		« <i>On voit nos moniteurs donc ils commencent à travailler à l'âge de 18 ans tout jeune, donc des fois, il faut qu'on aille aussi derrière eux pour dire ton bateau, tu ne le manipules pas comme il faut, tu vas un peu vite, tu n'as pas le coupe-circuit</i> » (Jean-Daniel)

⁴⁷⁶ Baumhart R. (1968), *Ethics in Business*, Holt, Rinehart, and Winston, New York

⁴⁷⁷ Falco A., Piccirelli A., Girardi D., Dal Corso L. et Nicola A. (2013), Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents, *Journal of safety research*, 46, 47-57

⁴⁷⁸ Peretti-Watel P. (2003), Interprétation et quantification des prises de risque délibérées, *Cahiers internationaux de sociologie*, 1 (114), p. 125-141

Age mental	6	37%	Personnes concernées : Eric (1), Yvette (4), Jean-Daniel (1)
Maturité	1		« <i>Après on voit des jeunes qui font beaucoup de voile, c'est l'inverse, ils vont être plus conscients des risques</i> » (Eric)
Immaturité	5		« <i>Après ça dépend de l'état d'esprit de chacun, des gens qui sont peut-être inconscients, trop jeunes dans leur tête encore, peut-être</i> » (Jean-Daniel)
TOTAL	16		

* fréquence de citation de la personne

2.3.2. L'estime de soi

Pour James (1890)⁴⁷⁹, l'estime de soi est le rapport entre ce qu'est un individu et ce qu'il voudrait être, autrement dit son idéal. Plus cet écart est grand, plus l'estime de soi est faible. Elle peut être relative à des compétences personnelles ou bien des caractéristiques individuelles liées à des valeurs ou une culture. L'estime de soi peut être liée à la fierté personnelle ou sentiment d'appartenance lié au "miroir social", ou encore la vertu d'avoir respecté des principes moraux (Peyrelongue, 2011)⁴⁸⁰.

D'après notre analyse, il semblerait que les individus ayant une forte estime de soi sont plus enclins à une attitude irresponsable "*ça c'est des gens irresponsables, je suis sur mon bateau pleine balle, vous faites quoi sur l'eau, je suis le maître du monde*" (Eric). A l'inverse, les individus ayant une faible estime de soi, se montreront moins irresponsables "*Il y en a un qui te dit est-ce que tu es cap d'aller à fond en face de la vague là et de sauter la vague, et non, je ne suis pas cap*" (Guillaume).

⁴⁷⁹ James W. (1890), Principles of psychology, New York, Henry Holt

⁴⁸⁰ Peyrelongue B. (2011), Le rôle de la culpabilité ressentie dans le consentement à payer : application aux achats pour l'enfant et aux achats alimentaires bio, Thèse pour l'obtention du doctorat en Sciences de gestion, Bourgogne, Faculté de Science économique et gestion

Tableau 24 : L'estime de soi

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Estime de soi			
Forte	13	87%	"Et voilà et là ça refroidit, on se croit invincible, c'est bon, pas dire ça arrive qu'aux autres"(Jean-Daniel)
Faible	2	13%	"Les gens sur l'eau, sur leur bateau, cap, pas cap, tu te dis attends, on va voir ce que je fais" (Guillaume)
TOTAL	15		Personnes concernées : Aymeric (2) *, Eric (1), Guillaume (2), Ingrid (1), Jean-Daniel (1), Jean-Claude B (2), Pierre (4), Yvette (2)

* fréquence de citation de la personne

2.3.3. Le sentiment d'efficacité personnelle

Le sentiment d'efficacité personnelle, distinct selon Bandura (2002)⁴⁸¹ du concept d'estime de soi, est très important dans le cadre de notre recherche en sécurité maritime car il est lié au modèle d'adoption de comportement de protection (Dejoy, 1996)⁴⁸². Il fait référence à la perception que l'individu a de mettre en œuvre des actions pour parvenir à un but fixé. La confiance en soi permettrait de lutter contre le doute, les inquiétudes, l'inconnu, la nouveauté, le danger et aiderait à relativiser mais pourrait également conduire à une diminution de la perception des risques (Bellenger, 1994)⁴⁸³. Kouabenan et al. (2006)⁴⁸⁴ mettent en avant le lien positif entre la sur-confiance, ou illusion de contrôle, et la prise de risques en soulignant que « la personne qui a une confiance poussée en ses compétences et qualités personnelles, est généralement peu attentive aux mesures de sécurité qui semblent pour elle s'adresser en priorité aux autres qui lui paraissent, soit plus imprudents, soit moins habiles qu'elle ».

Le sentiment d'efficacité personnelle peut être relatif à la connaissance que possède un individu de ses limites. Certains pratiquent une activité nautique en étant conscients de ce qu'ils savent faire "J'y allais seul quand je savais que j'étais capable de m'en sortir quoi" (Aymeric) ou ne

⁴⁸¹ Bandura A., (1997), Self-efficacy: The exercise of control, Worth Publishers

⁴⁸² Dejoy D. M. (1996), Theoretical model of health behaviour and work-place self protective behaviour, *Journal of Safety Research*, 54, pp. 343-355.

⁴⁸³ Cité par Peyrelongue B. (2011), Op. cit.

⁴⁸⁴ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir, Bruxelles, De Boeck

savent pas faire " *Demain soir je ne vais pas à la pêche, il y a des pointes à 18 nœuds, donc 18 nœuds pour mon bateau c'est pas bon. Moi j'ai un bateau il est très bien quand il y a maximum 13, 14 nœuds de vent, c'est le maxi. Il ne faut pas, ce n'est la peine, c'est un petit bateau je ne peux pas sortir de la rade, non plus, ça serait prendre trop de risques, je reste dans mon petit coin*" (Eric). D'autres, en revanche, vont au-delà de leurs possibilités " *Il y en a qui ont toujours raison, même face à la mer. Ne jamais aller plus qu'on peut. Ça passe une fois, ça passe deux fois et puis ça passe plus*" (Jean-Claude B). Ce "manque de doute et d'humilité" (Jean-Claude L) conduit alors à " *une non conscience d'un certain risque*" (Jean-Claude L).

Au-delà de la prise de conscience de ses limites, la connaissance de l'autre et de ses activités, semble être importante. En effet, la compréhension de l'activité de l'autre va permettre à un individu de mieux appréhender son environnement " *ça va du scooter de mer au kite au voilier, au bateau de croisière, à la plongée sous-marine, [...] ils ne se comprennent pas entre eux et c'est là où c'est compliqué c'est-à-dire qu'on a un scooter de mer qui va passer au-dessus d'une zone de plongée. Il aura, ou il aura même pas fait attention au pavillon alpha, mais il va passer dessus, mais parce qu'il sait pas.*" (Pierre). Par ailleurs, le fait de connaître de multiples disciplines nautiques va, non seulement permettre l'acquisition d'une vision plus large, mais également permettre de s'adapter en fonction des situations et des types d'activités nautiques pratiquées. En effet, une situation peut être bonne pour une activité et mauvaise pour une autre " *Quelqu'un qui malgré les annonces de météo, qui va y aller quand même, force 7, 8 houle de 4m bah le mec il va prendre son bateau pour aller à la pêche ou il va sortir en voilier. Par contre le véliplanchiste je lui dirais hop t'as raison, faut y aller, parce que là c'est adapté. Je l'ai fait ça. Le surfeur aussi, à l'abri, il peut y aller, ça pose pas de problème.*" (Pierre).

Tableau 25: L'efficacité personnelle

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Connaissance de ses limites	42	78%	Personnes concernées : Adrien (2) *, Aymeric (3), Bernard (1), Claude (1), Eric (4), Guillaume (1), Ingrid (2), Jean-Claude B (5), Jean-Claude L (9), Pierre (8), Vincent (1), Yvette (3), Guillaume B (2)
oui	23		" <i>J'ai cette notion que la mer est plus forte que nous, donc je n'aime pas jouer avec, c'est elle qui maîtrise, ce n'est pas moi, donc j'ai intérêt à bien me border voilà</i> " (Eric)
non	19		" <i>J'y suis allé parce que je pouvais y aller. Mais c'est peut-être un abus de confiance aussi</i> " (Aymeric)

Connaissance des autres disciplines	12	22%	Personnes concernées : Aymeric (1), Eric (1), Ingrid (3), Pierre (7)
oui	4		"Après j'ai eu de la chance de faire la voile légère, j'ai eu de la chance de faire de la plongée, je fais du motonautisme, je fais de la pêche, j'ai fait de la croisière, je fais du kite, et bein voilà, toutes ces activités me permettent une visibilité des problématiques de chacun" (Pierre)
non	8		"C'est pas parce que tu fais du catamaran ou que tu fais du surf ou je sais pas quoi, que tu dois pas savoir ce que l'autre fait ou doit faire. Il faudrait connaître un peu aussi l'obligation de l'autre." (Ingrid)
TOTAL	54		

2.3.4. L'expérience

L'analyse des entretiens fait ressortir un effet modérateur de l'expérience. Une bonne expérience de la navigation peut conduire les individus à une plus grande prudence "Je pense que les gens qui naviguent pendant l'année, enfin qui ont l'habitude de naviguer, qui vont naviguer de manière récurrente un petit peu, je pense que les gens font de plus en plus attention" (Adrien) et à un plus grand contrôle en cas de difficultés "Des choses un peu plus graves mais des gens qui savent peut-être un peu plus naviguer alors voilà ça prend peut-être moins d'ampleur tout de suite. Les gens au moins ils arrivent à temporiser, à gérer le truc" (Adrien). Cependant, l'expérience peut entraîner un excès de confiance chez certains "Ceux qui ont l'habitude généralement ils savent ce qu'ils font, après ils prennent des risques. Je pense que y'en a qui naviguent régulièrement et du coup prennent confiance et après ce font surprendre par des choses qui peuvent paraître bêtes" (Aymeric). Pierre explique bien cette assurance acquise avec l'expérience "Celui qui a de la pratique il va dire des fois, ouai c'est bon, et par contre des fois le débutant qui commence la plaisance, le bateau à moteur, il aura son petit matériel, tous ses papiers et machin puis on bout de 5, 6 ans ça va se déliter un tout petit peu et là il va peut-être dire ouai c'est bon." (Pierre). Par ailleurs, les individus inexpérimentés se retrouvent également souvent en difficulté : « Je crois que les gens se rendent pas compte à quel point ça peut être dangereux. Tout au moins quand ils sont débutants » (Ingrid).

Tableau 26 : L'expérience

Dimensions et sous-thèmes associés	Fréquence	%	Exemples de verbatim
Expérience de la navigation	28		Personnes concernées : Adrien (4), Aymeric (4), Eric (2), Guillaume (2), Ingrid (3), Jean-Daniel (1), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (4), Pierre (4), Yvette (1), Guillaume B (2), Anthony (2), Jacques (3), Claude (1)
Effet positif	2	4%	"C'est ça aussi, ça arrive à tout le monde, avec l'expérience, on arrive à se corriger. C'est pour ça que d'être avec des gens qui naviguent beaucoup, à mon avis, font plus attention aux règles" (Jean-Claude B)
Effet négatif	26	49%	"Même dans la marine y'a des moments où on se dit c'est limite quoi. Généralement ça arrive à des moments où on commence à prendre confiance, on maîtrise le milieu jusqu'au moment où y'a un événement qui va te remettre dans le droit chemin" (Aymeric)
Inexpérience	25		Personnes concernées : Adrien (5), Aymeric (2), Anthony (4), Guillaume (1), Guillaume B (3), Ingrid (1), Jean-Claude B (1), Jean-Claude L (4), Pierre (3), Jacques (1)
Inexpérience	25	47%	« Y'a beaucoup de gens qui ont pas l'habitude de naviguer et qui font un peu c'qu'ils veulent » (Aymeric)
TOTAL	53		

* fréquence de citation de la personne

2.4. Synthèse

Cette section nous a permis, d'une part, de préciser le rôle de certains antécédents identifiés dans la revue de littérature et, d'autre part, d'identifier de nouvelles variables.

Les antécédents à l'irresponsabilité

- Les normes perçues, le sentiment d'efficacité personnelle, l'absence de perception de vulnérabilité ou de gravité des risques (attitude face au comportement irresponsable) concourent à la réalisation d'un comportement irresponsable.
- L'intention d'entreprendre un comportement irresponsable est également mise en avant comme étant une amorce à l'adoption d'un comportement irresponsable.

- Les erreurs humaines ressortent également comme étant un facteur déclencheur du comportement irresponsable, mais cette fois-ci réalisé de façon non intentionnelle.

Les variables modératrices

- L'âge, l'estime de soi, et l'expérience semblent avoir un effet modérateur entre les motivations et leurs antécédents
- L'environnement dans lequel se trouve un individu semble avoir un effet modérateur entre les motivations et leurs antécédents mais également entre les motivations et l'intention et entre l'intention et le comportement irresponsable.

Conclusion du Chapitre 3

L'objectif de ce troisième chapitre était de compléter le cadre théorique de notre recherche. A l'issue des 16 entretiens qualitatifs que nous avons menés nous avons :

- Confirmé les antécédents au comportement irresponsable (normes perçues, perception de vulnérabilité, perception de la gravité (attitude face au risque), auto-efficacité, intention et erreurs humaines). Les entretiens qualitatifs n'ont pas révélé de nouvelles variables antécédentes.
- Mis en évidence des modérateurs situationnels (environnement) et psychographiques (âge, estime de soi et expérience)
- Précisé le dimensionnement des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable chez les plaisanciers. Nous avons pu distinguer neuf motivations : 7 motivations égoïstes (*Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Relever des défis, Flatter l'égo, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut*) et 2 motivations altruistes (*Faire plaisir, Porter assistance*).

Nous aboutissons ainsi au modèle théorique de notre recherche (figure 32).

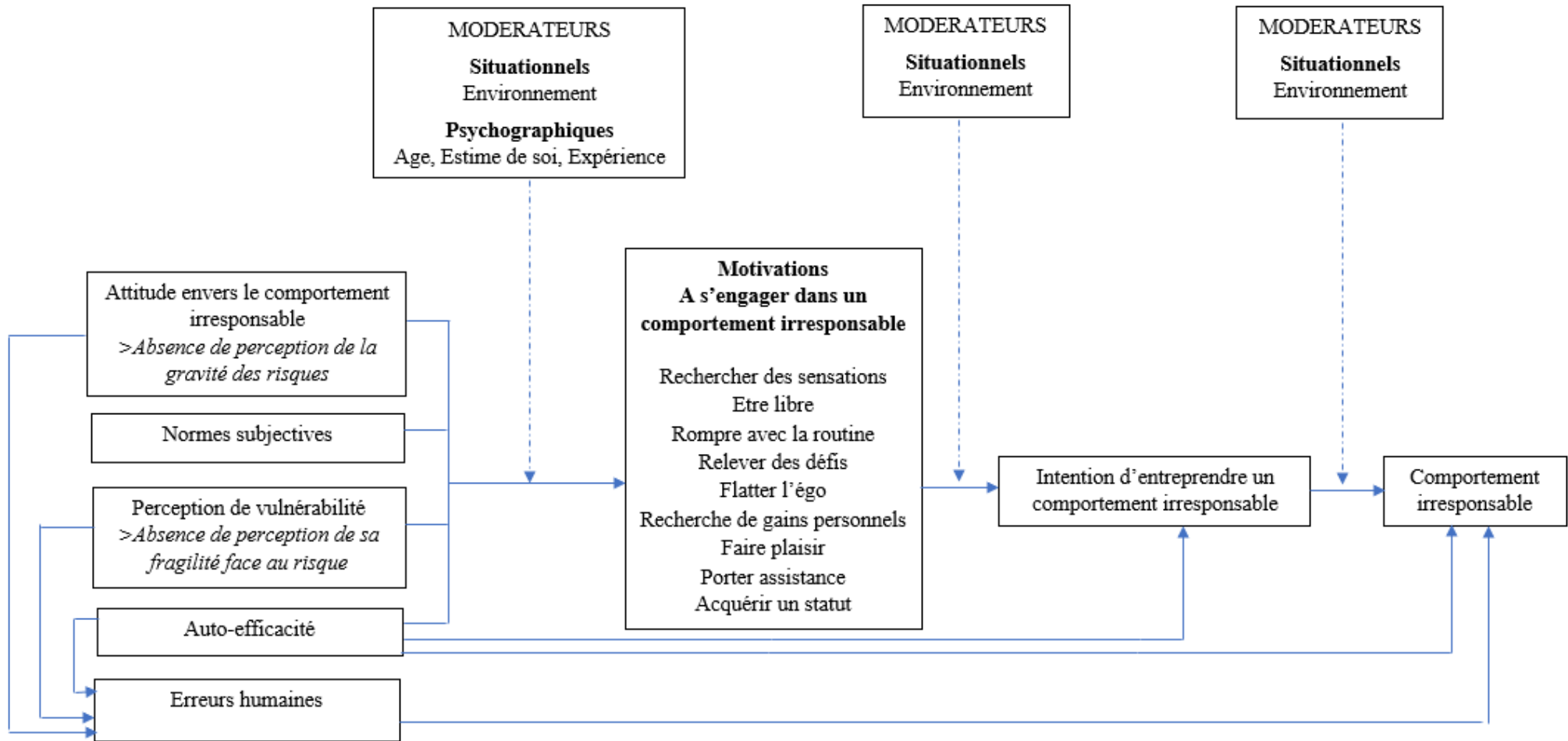


Figure 32 : Cadre théorique de la recherche

Conclusion de la partie 1

Cette première partie nous a permis de répondre au premier volet de notre problématique à savoir la compréhension, l'identification et le dimensionnement du concept d'irresponsabilité. Nous avons ainsi pu répondre aux trois premières questions de recherche que nous avons dégagées :

- Nous avons pu mettre en avant les caractéristiques de l'irresponsabilité, les situations et les motivations qui la favorisent. L'irresponsabilité peut être considérée sous deux approches, soit sous forme d'état mental à travers l'idée de désengagement individuel, soit sous forme comportementale à travers notamment l'idée de transgression. Plus facilement observable, nous avons fait le choix de nous concentrer sur cette deuxième approche. L'irresponsabilité résulte de situations multiples qui ont été identifiées (influence sociale, circonstances particulières, erreurs, inertie de la règle et de la pratique) et de motivations mises en avant au cours de notre revue de littérature et précisées lors de notre étude qualitative : 7 motivations égoïstes (*Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Relever des défis, Flatter l'égo, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut*) et 2 motivations altruistes (*Faire plaisir, Porter assistance*)
- Nous avons ancré le concept d'irresponsabilité en marketing social à travers la théorie de la motivation à la protection de Rogers (1983)⁴⁸⁵ que nous avons complétée par la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1991)⁴⁸⁶ et le modèle des erreurs humaines de Reason (1990)⁴⁸⁷. Nous avons ainsi pu mettre en avant le caractère intentionnel ou non de l'adoption d'un comportement irresponsable.
- Nous avons également fait émerger les antécédents au comportement irresponsable (normes perçues, perception de vulnérabilité, attitude (perception de la gravité), auto-

⁴⁸⁵ Rogers R. W. (1983), Cognitive and psychological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation, *Social psychophysiology: A sourcebook*, 153-176.

⁴⁸⁶ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

⁴⁸⁷ Reason J. (1990), *Human error*, Cambridge university press

efficacité, intention et erreurs humaines), et mis en évidence des modérateurs situationnels (environnement) et psychographiques (âge, estime de soi et expérience)

A l'issue de cette partie, nous avons ainsi pu réaliser un modèle intégrateur. Nous allons désormais affiner notre problématique en abordant son second volet et les trois questions de recherche qui y sont rattachées : Quel est l'effet des variables antécédentes sur les motivations à l'irresponsabilité ? Quelle est la nature des motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables ? Quel est l'impact des effets modérateurs ?

PARTIE 2

**ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-
TENDENT LE COMPORTEMENT
IRRESPONSABLE**

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

A travers la première partie de cette recherche, nous avons mis en avant le concept d'irresponsabilité. Nous avons fait émerger neuf motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (réparties dans deux grands ensembles, les motivations égoïstes et les motivations altruistes) ainsi que des variables antécédentes (normes subjectives, auto-efficacité, perception du risque, perception de la gravité, erreurs humaines) et des variables modératrices (environnement, âge, expérience, estime de soi).

Cette seconde partie sera consacrée à la deuxième phase de notre problématique de recherche à savoir « analyser les motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables ». Nous allons tenter de répondre aux trois dernières questions de recherche que nous avons évoquées dans l'introduction générale :

- Quel est l'effet des variables antécédentes sur les motivations s'engager dans un comportement irresponsable ?
- Quelle est la nature des motivations qui sous-tendent les comportements irresponsables ?
- Quel est l'impact des effets modérateurs ?

Dans cette perspective, nous commencerons par mettre en place un modèle et des hypothèses de recherche puis nous préciserons le design de recherche. Avant de tester le modèle, nous aborderons les différents instruments de mesure utilisés dans le **chapitre 4**. Le **chapitre 5** sera consacré à la construction d'une échelle de mesure fiable et valide des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Nous validerons ensuite les autres instruments de mesure. Nous terminerons cette seconde partie par le test du modèle dans le **chapitre 6**.

**PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT
D'IRRESPONSABILITE**

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

**CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE
APPROCHE QUALITATIVE**

**PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT
IRRESPONSABLE**

**CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN
DE RECHERCHE**

- 1) Opérationnalisation du modèle
- 2) Hypothèses de recherche
- 3) Design de la recherche

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

Introduction du chapitre 4

Ce chapitre sera consacré à l'opérationnalisation et à la spécification du modèle théorique. Nous adopterons une démarche hypothético-déductive en adéquation avec notre posture épistémologique. Au cours de la **section 1**, nous présenterons les variables retenues ainsi que les instruments de mesure choisis pour les mesurer. Nous poserons ensuite une série d'hypothèses concernant les relations entre ces variables à savoir (**section 2**) :

- L'influence des variables antécédentes sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable
- L'influence des motivations sur l'intention
- L'influence de l'intention et des variables complémentaires (erreurs humaines, auto-efficacité) sur l'adoption d'un comportement irresponsable
- Les effets des variables modératrices

La **section 3** mettra en avant le design de la recherche en présentant la méthodologie utilisée pour tester le modèle.

1. Opérationnalisation du modèle

Au cours de cette première section, nous allons opérationnaliser le modèle en précisant les variables que nous décidons de retenir pour l'élaboration de notre modèle. Nous présenterons donc les variables au cœur du modèle (**1.1**), les variables en amont du modèle (**1.2**) et enfin les variables modératrices (**1.3**).

1.1. Les variables au cœur du modèle

1.1.1. Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

Les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable représentent l'élément au cœur de notre modèle. Il n'existe pas, à notre connaissance, d'échelle de mesure dans la littérature concernant les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Il s'avère donc nécessaire de créer une échelle de mesure fiable et valide. Elle sera essentiellement constituée d'items issus des verbatims extraits des entretiens semi-directifs. Cette échelle sera présentée dans le chapitre suivant.

Les neuf motivations à s'engager dans un comportement irresponsable réparties en deux grands ensembles, les motivations égoïstes et altruistes, sont les suivantes :

Motivations égoïstes :

- **Rechercher des sensations** : cela correspond à la recherche d'adrénaline, de sensations fortes mais également à la recherche de plaisir
- **Etre libre** : il s'agit de se détacher de toutes les contraintes et obligations
- **Rompre avec la routine** : cela correspond au désir de réaliser de nouvelles expériences, de partir à l'inconnu, de découvrir de nouvelles choses, de nouvelles sensations, le but étant de changer, de s'évader du quotidien et de la monotonie
- **Relever des défis** : il s'agit ici de se dépasser, de dépasser ses limites, de relever des challenges
- **Flatter l'égo** : cela correspond à la volonté de se mettre en avant, de mettre en avant certains aspects de sa vie. Cela est lié à une dimension narcissique
- **Rechercher des gains personnels** : cela correspond à une recherche de profits (de gains financiers ou de gains de temps par exemple)
- **Acquérir un statut** : cela correspond au désir d'être reconnu par les autres et d'être intégré dans un groupe social.

Motivations altruistes :

- **Faire plaisir** : cela correspond à la volonté de satisfaire les personnes présentes à bord d'un bateau
- **Porter assistance** : il s'agit ici de la volonté de secourir des individus se trouvant en difficulté en mer

1.1.2. L'intention d'entreprendre des comportements irresponsables

Dans la théorie du comportement planifié, l'intention est habituellement mesurée à travers une série d'items exprimés de la façon suivante « j'ai l'intention de ... ». Etant donné la nature de notre recherche, il semble difficile de mettre en place cette méthode déclarative qui pourrait engendrer un biais de désirabilité sociale dans les réponses. Afin de pallier ce risque, nous choisissons d'utiliser la méthode des scénarios. Dans leur article sur la transgression des lois, Gazley, Sinha et Rod (2016)⁴⁸⁸ mesurent l'intention d'avoir un comportement illégal à travers des scénarios mettant en évidence des comportements légaux et illégaux, les répondants devant évaluer sur une échelle en sept points la probabilité qu'ils ont d'avoir ces comportements. Il s'agit d'une technique projective et participative notamment utilisée dans les sciences humaines et sociales (Meyer, 2008)⁴⁸⁹. Cette méthode consiste à soumettre volontairement à des individus des scénarios correspondant à des récits plus ou moins courts, des items ou des photographies sur lesquels ils doivent répondre en se projetant. Etant donné notre sujet de recherche et notre mode de passation du questionnaire que nous verrons par la suite, nous avons fait le choix de proposer de courts récits. Les situations évoquées dans les scénarios et proposées aux répondants proviennent d'expériences singulières ou collectives issues des différents rapports des CROSS et des entretiens semi-directifs.

⁴⁸⁸ Gazley A., Sinha A. et Rod, M. (2016), Toward a theory of marketing law transgressions, *Journal of Business Research*, 69(2), 476-483.

⁴⁸⁹ Meyer V. (2008), La méthode des scénarios : un outil d'analyse et d'expertise des formes de communication dans les organisations, *Études de communication* [En ligne], 31 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2010, consulté le 14 mars 2017. URL : <http://edc.revues.org/778> ; DOI : 10.4000/ edc.778

1.1.3. Le comportement irresponsable

Là encore, nous nous sommes appuyés sur les recommandations faites par Ajzen (1991)⁴⁹⁰ concernant la construction d'un questionnaire de la théorie du comportement planifié qui suggère de réaliser la mesure des comportements à travers les comportements passés. Ces derniers seraient de bons prédicteurs des comportements à venir. En plus des préconisations d'Ajzen (1991)⁴⁹¹, nous nous sommes inspirés de l'échelle de mesure de Perugini et Bagozzi (2001)⁴⁹² pour la formulation de nos items. Cette échelle évalue la fréquence et la récurrence d'un comportement. Nous ne prendrons en compte que la fréquence, la pratique d'une activité nautique n'étant pas toujours régulière.

1.2. Les variables en amont du modèle

1.2.1. L'auto-efficacité

Parmi les échelles qui existent pour mesurer le concept d'auto-efficacité, nous avons choisi d'utiliser l'échelle d'auto-efficacité généralisée de Jerusalem et Schwarzer (1992)⁴⁹³. L'auto-efficacité généralisée est considérée comme « un sentiment de compétence stable qui a trait à des problèmes très variés » (Bruchon-Schweitzer et Boujut, 2014)⁴⁹⁴. Cette échelle (composée de dix items), traduite dans plusieurs langues, a été utilisée dans trente pays et semble avoir une bonne validité concurrente. Elle s'adapte bien à notre contexte d'étude.

⁴⁹⁰ Ajzen I. (1991). Op. cit.

⁴⁹¹ Ajzen, I. (1991), Ibid.

⁴⁹² Perugini M. et Bagozzi R. P. (2001), The role of desires and anticipated emotions in goal-directed behaviours: Broadening and deepening the theory of planned behaviour, *British Journal of Social Psychology*, 40(1), 79-98.

⁴⁹³ Jerusalem M. et Schwarzer R. (1992), Self-efficacy as a resource factor in stress appraisal processes, *Self-efficacy: Thought control of action*, 195213.

⁴⁹⁴ Bruchon-Schweitzer M. et Boujut E. (2014), *Psychologie de la santé : concepts méthodes et modèles*, 2^e édition, Dunod, Paris

1.2.2. Les normes perçues

Concernant la mesure des normes perçues nous suivons les préconisations de construction d'un questionnaire de la théorie du comportement planifié établies par Ajzen (1991)⁴⁹⁵. Ces préconisations spécifient notamment la formulation des items (« la plupart des personnes qui sont importantes pour moi pensent que... », « la plupart des personnes qui pourraient influencer mon comportement voudraient que... »). A partir de cette méthode, nous élaborons une série de 9 items afin de mesurer les normes perçues, c'est-à-dire la perception qu'ont les répondants des normes vis-à-vis des comportements irresponsables dans notre cas.

1.2.3. Les erreurs humaines

La revue de littérature et l'analyse qualitative ont mis en évidence le rôle des erreurs humaines dans l'adoption d'un comportement irresponsable. Afin de mesurer cette variable, nous nous appuyons sur l'échelle de mesure Drive Behavior Questionnaire (DBQ) élaborée par Reason et al. (1990)⁴⁹⁶ afin de comprendre l'impact du facteur humain dans les accidents de la route. Cette échelle est composée de 50 items qui couvrent cinq catégories : « ratés », « lapsus », « fautes », « violations non intentionnelles » et « violations intentionnelles ». Le répondant doit indiquer pour chaque item à l'aide d'une échelle à cinq points à quelle fréquence il commet chaque type de comportement pendant qu'il conduit. Elle possède un franc succès dans le cadre de la sécurité routière et a été utilisée et adaptée à de très nombreuses reprises dans plusieurs pays tels la Finlande (Bianchi et Summala, 2004)⁴⁹⁷, la Hollande (Lajunen et al., 2003)⁴⁹⁸, le Royaume Uni (Parker et al., 2000)⁴⁹⁹, la Nouvelle-Zélande (Sullman, Meadows et Pajo, 2002)⁵⁰⁰, la Chine

⁴⁹⁵ Ajzen I. (1991), Op. cit.

⁴⁹⁶ Reason J., Manstead A., Stradling S., Baster J. et Campbell K. (1990), Errors and violation on the road : a real distinction?, *Ergonomics*, vol.33, Nos 10/11, 1315-1332

⁴⁹⁷ Bianchi A. et Summala H. (2004), The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style, *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 655-659.

⁴⁹⁸ Lajunen T. et Summala H. (2003), Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 97-107.

⁴⁹⁹ Parker D., McDonald L., Rabbitt P. et Sutcliffe, P. (2000), Elderly drivers and their accidents: the Aging Driver Questionnaire, *Accident Analysis & Prevention*, 32(6), 751-759.

⁵⁰⁰ Sullman M. J., Meadows M. L. et Pajo K. B. (2002), Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 217-232.

(Xie et Parker, 2002)⁵⁰¹ et l’Australie (Dobson et al., 1999)⁵⁰² par exemple. Il ne s’agit pas de répliques de ce questionnaire mais d’adaptation du contenu en fonction des types de conducteurs et des types de véhicules. Il y a donc une émergence de facteurs qui sont propres à l’activité étudiée. Bien qu’une étude ait été menée en France, celle-ci était trop éloignée de nos recherches tout comme la formulation des items (Guého, Granie, et Abric, 2014)⁵⁰³. Nous avons fait le choix de réaliser une rétro-translation de l’échelle originale que nous avons complétée par l’échelle Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire (MRBQ) de Elliott et al. (2007)⁵⁰⁴, également rétro-traduite. Cette échelle, développée aux vues du nombre croissant d’accidents des motocyclistes, a l’avantage de prendre en compte le matériel de sécurité, d’où notre intérêt. A l’issue des rétro-translations, nous avons donc sélectionné certains items pouvant s’adapter à notre contexte d’étude et ajouter d’autres items spécifiques à notre recherche.

1.2.4. La perception de vulnérabilité

Il ressort de notre revue de littérature et de nos entretiens semi-directifs que la perception de vulnérabilité constitue un des facteurs déterminants de la disposition des individus à s’engager dans un comportement irresponsable. Afin de mesurer cette variable, nous avons choisi d’adapter l’échelle de mesure conçue par Kouabenan, Desrichard, Dubois et al. (2003)⁵⁰⁵ à notre cadre de recherche. Cette échelle se base sur une liste comprenant 20 événements (accidents, maladies...) pouvant survenir sur les lieux de travail et issus d’une analyse typologique des risques effectuée sur chaque site. Les répondants doivent alors estimer sur une échelle en six points la probabilité qu’ils ont d’être victimes de ces événements. Nous avons alors adapté cette

⁵⁰¹ Xie C. Q. et Parker D. (2002), A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(4), 293-308.

⁵⁰² Dobson A., Brown W., Ball J., Powers J. et McFadden M. (1999), Women drivers’ behaviour, socio-demographic characteristics and accidents, *Accident Analysis & Prevention*, 31(5), 525-535.

⁵⁰³ Guého L., Granie M. A. et Abric J. C. (2014), French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences, *Accident Analysis & Prevention*, 63, 41-48.

⁵⁰⁴ Elliott M. A., Baughan C. J. et Sexton B. F. (2007), Errors and violations in relation to motorcyclists’ crash risk, *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 491-499.

⁵⁰⁵ Kouabenan D.R., Desrichard O., Dubois M., de Gaudemaris R., Mallaret M.R. et Scarnato, F. (2003), Les risques professionnels aujourd’hui : problèmes actuels, perspectives et orientations méthodologiques. dans D. R. Kouabenan M. Dubois (Eds), *Les risques professionnels : évolution des approches, nouvelles perspectives*, Toulouse : Editions Octarès, 87-104

échelle à notre travail de recherche à travers une liste de 9 événements (accidents, incidents) susceptibles de se produire en mer. Le choix de ces événements est basé sur des éléments issus des rapports des CROSS.

1.2.5. Perception de la gravité

La perception de la gravité a été mesurée en s'inspirant de l'échelle de Lam (2001)⁵⁰⁶ où un certain nombre d'items de gravité du risque ont été formulés. Il s'agit d'une échelle à quatre points comprenant six situations « d'enfants-piétons ». Pour chaque situation, le répondant doit indiquer le niveau de dangerosité qu'il estime être. Pour adapter cette échelle à notre contexte d'étude, une liste de 11 situations issues des entretiens qualitatifs et des rapports des CROSS a été proposée aux répondants. A l'aide d'une échelle de Likert en 5 points, les répondants devaient exprimer le degré de dangerosité qu'ils estimaient pour chacune d'elles (*Quel est le niveau de dangerosité des situations suivantes lorsque vous êtes en mer ? Exemple : Ne pas vérifier le bulletin météorologique*).

1.3. Les variables modératrices

1.3.1. L'estime de soi

Pour notre recherche, nous avons fait le choix d'utiliser l'échelle développée par le sociologue Rosenberg (1965⁵⁰⁷, 1974⁵⁰⁸) qui est l'une des plus utilisée dans les recherches en psychologie. Elle permet de mesurer le niveau global d'estime de soi et s'adapte bien à notre contexte d'étude.

⁵⁰⁶ Lam L.T. (2001), Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety, *Journal of safety research*, 32(4), 465-478.

⁵⁰⁷ Rosenberg M. (1965), *Society and the Adolescent Self-Image*. Traduction française : Évelyne F. Vallières et Robert J. Vallerand, publiée en 1990 dans *l'International Journal of Psychology*.

⁵⁰⁸ Rosenberg M. (1979), *Conceiving the self*, Basic, New York

1.3.2. L'environnement

L'environnement apparaît comme une variable modératrice. Au cours des entretiens semi-directifs, il apparaît que l'environnement physique (lié aux conditions de navigation, au matériel de sécurité et à la technologie) et l'environnement social jouent un rôle important dans l'adoption d'un comportement irresponsable en mer. Afin de mesurer cette variable, nous avons choisi d'utiliser l'échelle d'atmosphère développée par Plichon, (1999)⁵⁰⁹ à partir des échelles de Baker (1986)⁵¹⁰, Baker, Grewal et Parasuraman, (1994)⁵¹¹ et Greenland et McGoldrick (1994)⁵¹². Cette échelle a été développée dans le cadre de points de vente et se compose de trois dimensions à savoir les facteurs ambiants, les facteurs de design, tous deux composant l'environnement physique, et les facteurs sociaux constituant l'environnement social. Suite à une analyse psychométrique menée par Plichon (1999)⁵¹³, cette échelle se compose de douze items sur lesquels les répondants doivent donner leur avis en se servant d'une échelle sémantique différentielle en quatre points. Bien que cette échelle soit relative à l'atmosphère des points de vente, elle comprend trois éléments (l'environnement d'ambiance, l'environnement design et l'environnement social) que nous avons pu facilement adapter à notre contexte d'étude.

1.4. Echelle supplémentaire : l'échelle de désirabilité sociale

Le thème de l'irresponsabilité sur lequel se base notre questionnaire n'est pas anodin et peut, de ce fait, engendrer des biais de désirabilité sociale. En effet, il est admis que les individus ont tendance à répondre comme ils croient être socialement correct de répondre et non comme ils pensent vraiment dans la réalité. Pour tenter de contrôler l'impact du biais de désirabilité sociale

⁵⁰⁹ Plichon V. (1999). Analyse de l'influence des états affectifs sur le processus de satisfaction dans la grande distribution, Thèse de Sciences de Gestion, Université de Bourgogne, Dijon.

⁵¹⁰ Baker J., Cameron M. (1996). «The Effects of Service Environment on Affect and Consumer Perception of Waiting Time : An Integrative Review and Research Propositions», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 24, n°4, 338-349.

⁵¹¹ Baker J., Grewal D., Parasuraman A. (1994). «The Influence of Store Environment on Quality Inferences and Store Image», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 22, n°4, 328-339.

⁵¹² Greenland S.J., Mc Goldrick P.J. (1994). «Atmospherics, Attitudes and Behavior : Modelling the Impact of Designed Space», *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, vol. 1, n°4, p. 1-16.

⁵¹³ Plichon V. (1999). Analyse de l'influence des états affectifs sur le processus de satisfaction dans la grande distribution, Thèse de Sciences de Gestion, Université de Bourgogne, Dijon.

dans les réponses faites aux items dans les différentes échelles pouvant être sujettes à ce biais, nous avons intégré dans nos deux versions du questionnaire une échelle de désirabilité sociale selon les préconisations de DeVellis (1991)⁵¹⁴. L'échelle que nous avons choisie d'utiliser est la version traduite et réduite par François-Lecompte (2005)⁵¹⁵ de l'échelle de Crowne et Marlowe (1960)⁵¹⁶.

2. Hypothèses de recherche

Après avoir retenu certaines variables issues de la revue de littérature et de l'analyse qualitative, nous allons désormais poser les hypothèses relatives aux relations existantes entre les motivations et ces variables. Nous nous intéresserons en premier lieu aux effets au cœur de notre modèle à savoir les effets des antécédents sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (2.1), aux effets des motivations sur l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable (2.2) et aux effets de l'intention sur le comportement irresponsable (2.3). Nous abordons ensuite les effets des variables complémentaires (2.4) et terminons par les effets des variables modératrices (2.5). Nous présenterons enfin les modèles de recherche réalisés.

2.1. Les effets des antécédents sur les motivations au récit de vie

Quatre antécédents aux motivations à s'engager dans comportement irresponsable ont été identifiés : la perception de vulnérabilité (2.1.1), la perception de la gravité des risques (2.1.2), les normes subjectives (2.1.3), et l'auto-efficacité (2.1.4).

⁵¹⁴ De Vellis R.F. (1991), Scale development. Theory and applications, Applied Social Research Methods Series, Londres, Sage Publications

⁵¹⁵ François-Lecompte A. (2005), La consommation socialement responsable : proposition et validation d'un cadre conceptuel intégrateur, Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès France, Grenoble 2.

⁵¹⁶ Crowne D. P. et Marlowe D. (1960), A New Scale of Social Desirability Independent of Psychopathology, Journal of Consulting Psychology, 24, 349-354.

2.1.1. Les effets de la perception de vulnérabilité

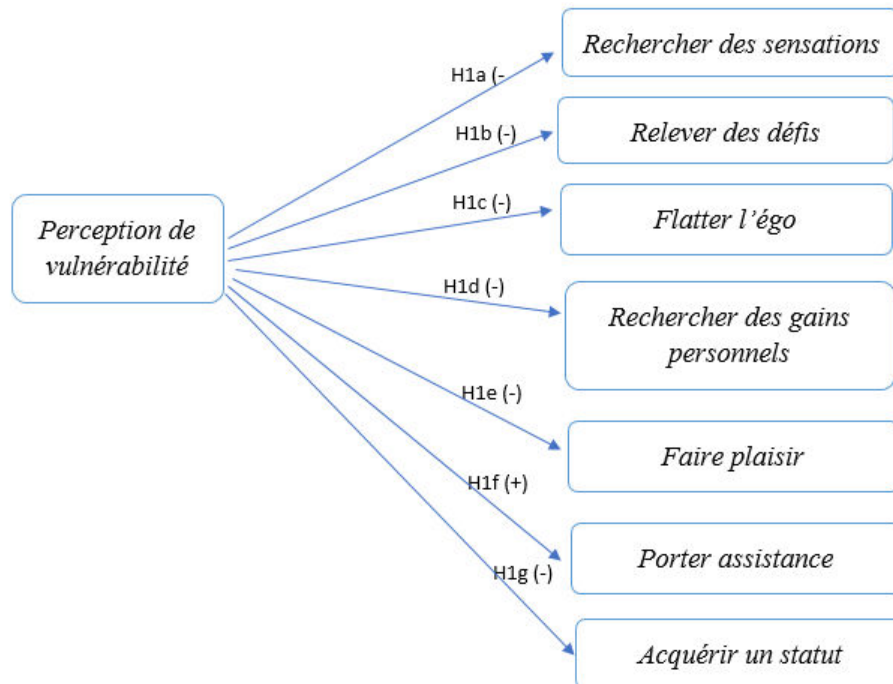
La perception de vulnérabilité correspond à l'évaluation que les individus font d'une situation à risque à laquelle ils seraient confrontés et l'impact qu'elle aura sur eux. Cette perception est l'un des facteurs déterminants de la motivation à la protection conduisant l'individu à adopter un comportement sûr. Elle peut cependant être biaisée et conduire à un comportement inadapté en modifiant l'évaluation d'un individu sur les risques (Kouabenan et al., 2006)⁵¹⁷. En mer, de bonnes conditions climatiques peuvent se montrer rassurantes mais nécessitent cependant de bonnes capacités d'adaptation et d'anticipation car l'environnement maritime est changeant et peut devenir hostile. Un plaisancier qui ne le perçoit pas et n'anticipe pas sera alors toujours motivé pour sortir en mer. Il semblerait que dans le cadre d'un secours, ce soit justement cette perception de vulnérabilité qui motiverait les individus à intervenir : *"On va dire aussi qu'on ne la respecte pas dans le port ou dans la bande des 300 m, ce n'est pas toujours respecté, par ce que des fois il faut aller un peu vite pour récupérer un catamaran qui est prêt à partir dans les rochers ou qui n'est pas dans une bonne zone"* (Jean-Daniel). Il semblerait que la perception de vulnérabilité soit d'avantage liée à des questions identitaires (Flatter l'Ego, Acquérir un statut), qui impliquent l'individu de façon active (Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels) ou encore sociales (Faire plaisir, Porter assistance). Nous pouvons donc poser les hypothèses H1 suivantes :

Tableau 27 : Hypothèses H1a à H1g

H1a	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
H1b	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>
H1c	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
H1d	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
H1e	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
H1f	La perception de vulnérabilité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>

⁵¹⁷ Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand, D. et Muñoz Sastre M.T. (2006), *Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir*, Bruxelles : Editions De Boeck.

H1g	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>
------------	--



2.1.2. Les effets de la perception de gravité

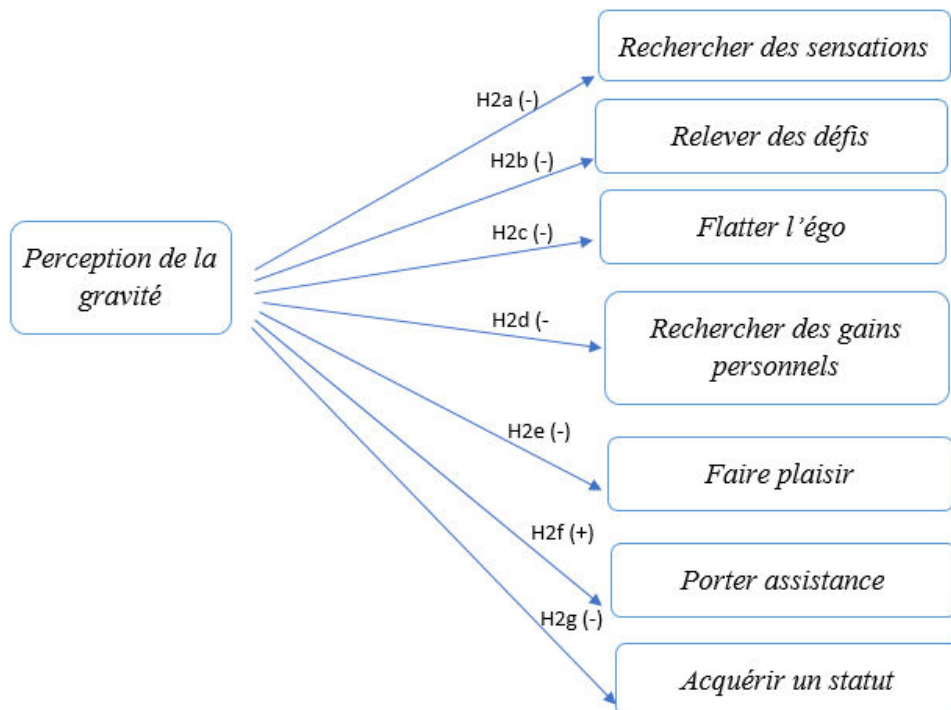
La perception de la gravité est relative au jugement que les individus ont des conséquences plus ou moins dommageables d'une action. De la même manière que pour la perception des risques liée à la vulnérabilité, elle est l'un des facteurs déterminants de la motivation, ou de l'absence de motivation, à la protection. Lorsque l'individu ne perçoit pas les conséquences néfastes liées à un comportement, nous pouvons penser qu'il reste motivé à s'engager dans un comportement inadapté et irresponsable. Ainsi, un marin pensant savoir nager peut décider de ne pas porter sa brassière de survie sans prendre en compte les nombreux autres paramètres pouvant le conduire à la noyade (hypothermie, choc, fatigue, houle ...). Dans le cadre d'une intervention de secours, ce serait justement cette perception de la gravité qui motiverait à agir : « *Après voilà ça arrive toujours qu'il y ait des excès de vitesse qui soient faits mais on sait qu'il y'a des limitations, à 5 nœuds là au niveau des 300 m, bon c'est pas toujours respecté, on le respecte pas toujours non plus d'ailleurs, parce quand y'a besoin d'intervenir finalement faut être rapidement sur zone quoi, donc on sait qu'à partir du moment où les coureurs sont dehors on peut pas trop les*

laisser sans visibilité donc on est obligé de les rejoindre assez rapidement quoi » (Vincent). Là encore, il semblerait que la perception de gravité soit davantage liée à des questions identitaires (Flatter l’Ego, Acquérir un statut), qui impliquent l’individu de façon active (Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels) ou sociales (Faire plaisir, Porter assistance).

Nous émettons alors les hypothèses H2 suivantes concernant la perception de gravité.

Tableau 28 : Hypothèses H2a à H2g

H2a	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
H2b	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>
H2c	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l’ego</i>
H2d	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
H2e	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
H2f	La perception de gravité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
H2g	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>



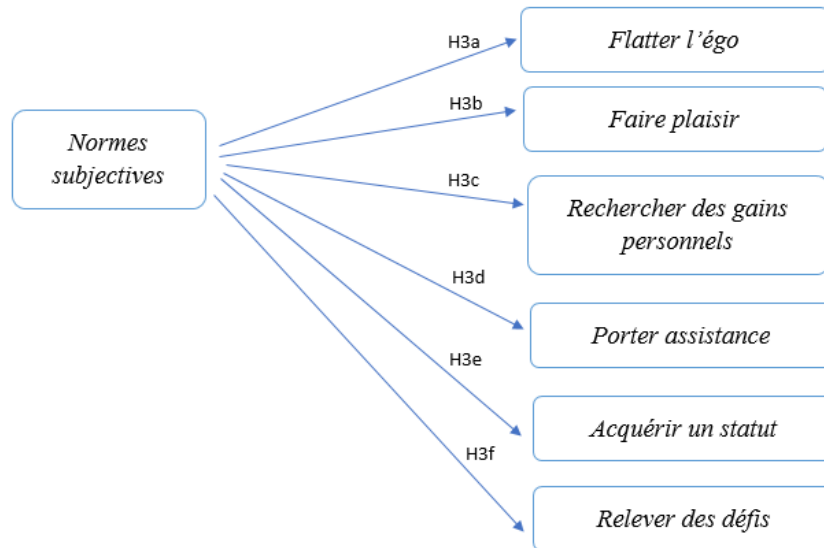
2.1.3. Les effets des normes subjectives

Les normes subjectives représentent la perception des influences normatives. Il s'agit des influences ou des pressions sociales perçues par un individu concernant la réalisation d'une action. La perception de cette influence le motivera davantage à entreprendre le comportement souhaité. Comme nous avons pu le voir au cours de notre revue de littérature, les normes d'un groupe prévalent souvent sur les normes formelles et peuvent alors inciter un individu à adopter un comportement risqué et irresponsable. Par ailleurs, il existe dans le domaine maritime une véritable culture de sécurité qui diffère selon les pays. En fonction de ses origines, un individu pourra alors être plus ou moins motivé à adopter un comportement irresponsable : « *En Sicile c'est n'importe quoi c'est la fête du slip, n'importe quoi, les italiens c'est n'importe quoi, c'est-à-dire c'est le moteur qui compte, c'est toujours pleine balle et, c'est celui qui y ira le plus vite c'est du grand n'importe quoi, là les italiens c'est du grand n'importe quoi* » (Eric).

De manière plus précise, les normes subjectives semblent davantage liées aux motivations d'ordre social ou statutaire. Nous pouvons poser les hypothèses H3 suivantes :

Tableau 29 : Hypothèses H3a à H3f

H3a	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
H3b	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
H3c	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
H3d	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
H3e	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>
H3f	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>



2.1.4. Les effets de l'auto-efficacité

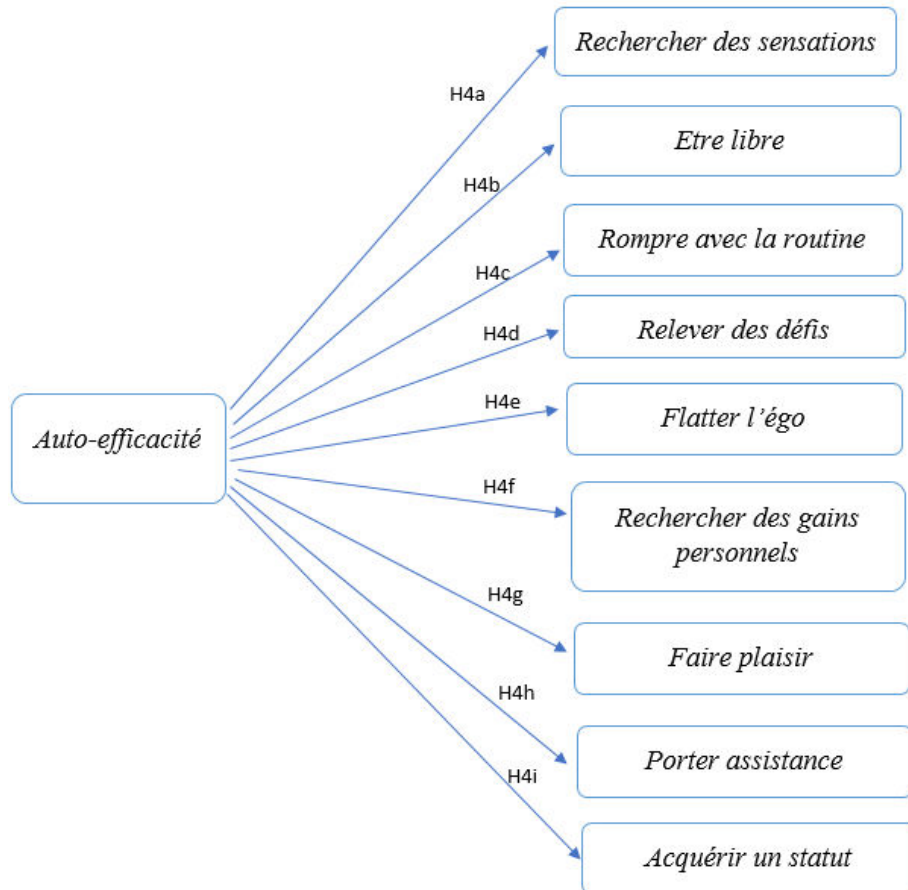
Le sentiment d'efficacité personnelle détermine l'adoption ou non d'un acte. Il est défini par Bandura (1977)⁵¹⁸ comme étant la « conviction d'un individu à pouvoir exécuter avec succès le comportement requis ». Il s'agit ainsi de la confiance qu'il peut avoir dans ses capacités à réaliser l'action souhaitée. L'individu peut se sentir dépasser par une situation et craindre de ne pas y arriver. Les difficultés sont alors perçues comme une menace. A l'inverse, il peut également considérer les difficultés comme un challenge et peut parfois surestimer ses capacités. Les personnes qui sont sûres d'elles risquent alors de s'engager dans des situations périlleuses comme de prendre la mer malgré de mauvaises conditions météorologiques pour relever un défi par exemple. Nous posons donc les hypothèses H4 suivantes :

Tableau 30 : Hypothèses H4a à H4i

H4a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
H4b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Etre libre</i>
H4c	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rompre avec la routine</i>
H4d	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>

⁵¹⁸ Bandura, A. (1977). Self-efficacy : Towards a Unifying Theory of Behavioral Change. *Psychological Review*, 84(2), 191-215.

H4e	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
H4f	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
H4g	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
H4h	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
H4i	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>



2.2. Les effets des motivations sur l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable

La motivation est la « raison subjective poussant à un certain comportement (d'achat, de consommation, etc.) » (Lendrevie et Lévy, 2014)⁵¹⁹. En tenant compte des éléments issus de la

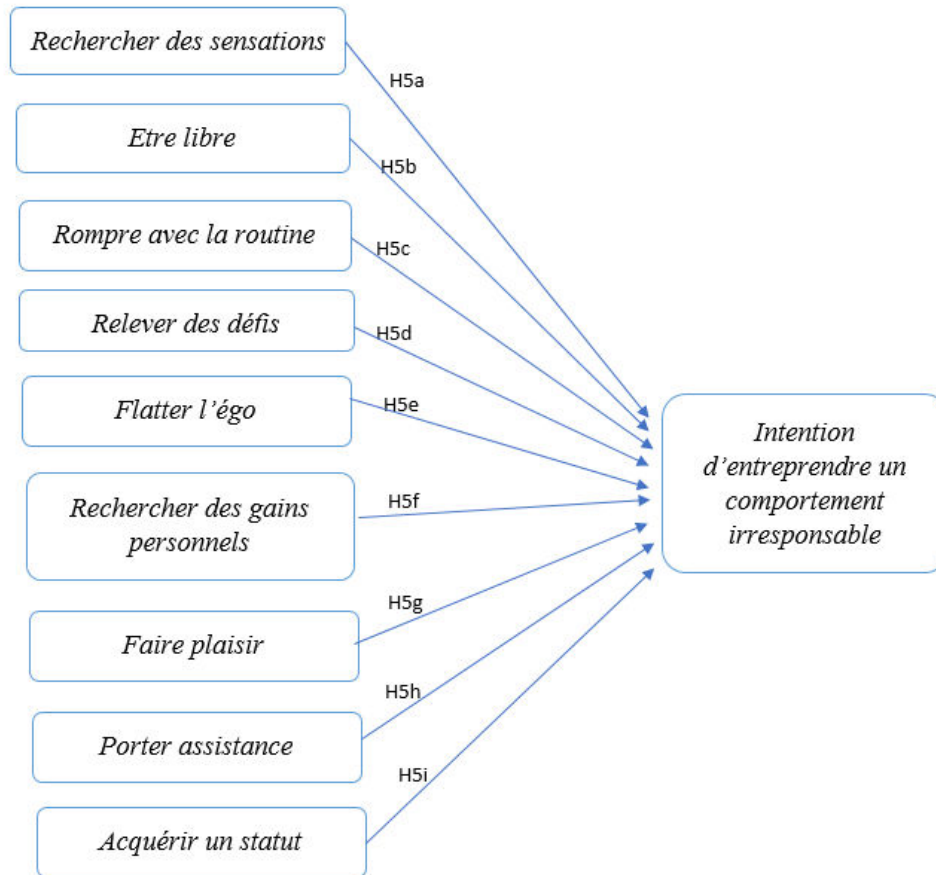
⁵¹⁹ Lendrevie, J., Lévy, J. (2014). Mercator, Tout le marketing de l'ère numérique (11ème éd.), Edition Dunod, Paris, 1027 p.

revue de littérature et de l'analyse qualitative il ressort que les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable influencent l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable. En mer, la motivation d'un individu pour se surpasser et relever des défis par exemple renforcera son intention d'entreprendre le comportement souhaité.

Rien ne laisse toutefois supposer des liens privilégiés entre certaines de ces motivations et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable. Nous posons donc les hypothèses H5 suivantes :

Tableau 31 : Hypothèses H5a à H5i

H5a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Etre libre</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rompre avec la routine</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5d	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5e	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5f	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5g	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5h	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
H5i	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable



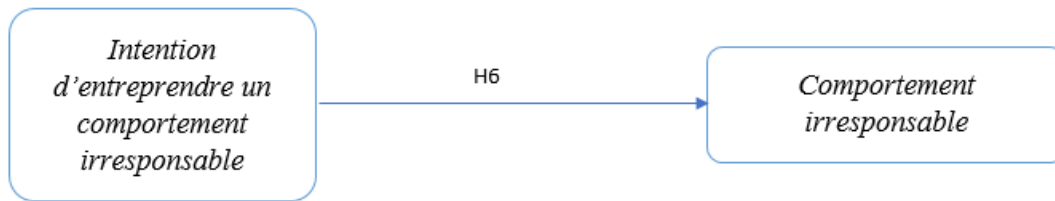
2.3. Les effets de l'intention sur le comportement irresponsable

Là encore, les différentes théories et l'analyse qualitative font émerger l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable comme prédicteur des comportements irresponsables : « Une palanquée y'a deux ans y'a eu je sais pas combien de morts. Ils sont venus plonger sur la côte nord, ils avaient une plongée à tel endroit, y'avait une houle de 3, 4m et ils venaient de Paris en minibus. Ils ont fait leur plongée, y'a eu je sais plus, 3, 4 morts un truc comme ça. Ils ont été rossés dans les rochers enfin ils sont partis en live complet quoi. Et y'a aussi le club, le moniteur qui monte le projet, qui dit on va y aller et qui s'accroche à son idée, ouai ça va le faire et puis voilà quoi. » (Pierre).

Nous posons l'hypothèse H6 suivante :

Tableau 32 : Hypothèse H6

H6	L'intention de s'engager dans un comportement irresponsable influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
-----------	---



2.4. Autres effets complémentaires

2.4.1. Les effets des erreurs humaines sur le comportement irresponsable

La fiabilité humaine est « considérée comme le résultat de l'interaction homme-tâche » (Chauvin, 2010)⁵²⁰. Le facteur humain semble être la principale cause des événements pouvant survenir en mer (Hetherington, Flin et Mearns, 2006)⁵²¹. Les erreurs qui surviennent aboutissent à une perte de contrôle de la situation (Amalberti, 1996)⁵²² et donc à un écart entre le résultat souhaité et les conséquences obtenues. Dans le domaine maritime, un individu peut, par manque de compétence ou de connaissance par exemple, s'engager dans un comportement irresponsable (naviguer sans tenir compte de la marée) sans en avoir eu l'intention. Notre hypothèse de recherche relative aux erreurs est donc la suivante (H7) :

Tableau 33 : Hypothèse H7

H7	L'erreur humaine influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
-----------	--



⁵²⁰ Chauvin C. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, pp. 14-21

⁵²¹ Hetherington C., Rhona F., Mearns K. (2006), Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37, 401-411.

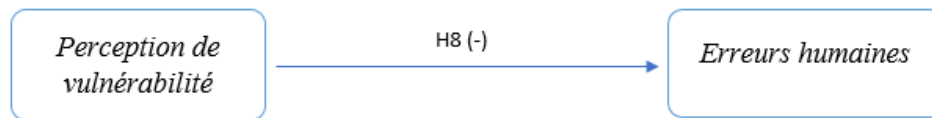
⁵²² Amalberti R. (1996), *La conduite des systèmes à risques*, Paris : PUF

2.4.2. Les effets de la perception de vulnérabilité sur les erreurs humaines

Comme nous l'avons vu précédemment, la perception de vulnérabilité d'un individu est relative à l'évaluation qu'il fait d'une situation. Le jugement peut être considéré comme raisonnable mais peut également s'avérer biaisé et mener à des erreurs humaines liées à une mauvaise interprétation de la situation : « *celui qui n'a pas une bonne analyse du milieu déjà pour moi il a un problème de responsabilité. Voilà. Il va au front mais sans biscuit, sans fusil, ça marche pas quoi* » (Pierre). Nous posons donc l'hypothèse de recherche suivante (H8) :

Tableau 34 : Hypothèse H8

H8	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
-----------	---



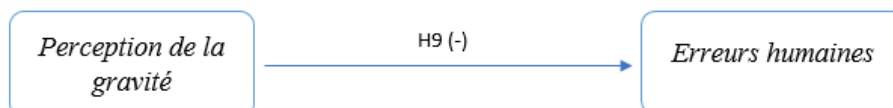
2.4.3. Les effets de la perception de gravité sur les erreurs humaines

De la même manière que pour la perception de vulnérabilité, un individu qui n'a pas conscience de la sévérité d'une situation ou des conséquences issues de l'adoption d'un comportement irresponsable sera plus enclin à commettre des erreurs du fait d'une mauvaise appréciation.

Nous posons l'hypothèse H9 suivante :

Tableau 35 : Hypothèse H9

H9	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
-----------	---

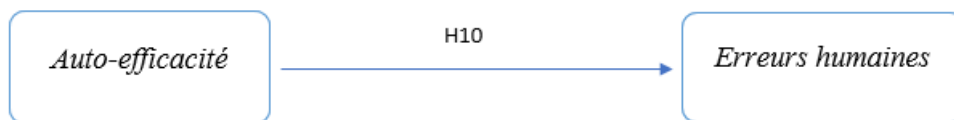


2.4.4. Les effets de l'auto-efficacité sur les erreurs humaines

La fiabilité humaine que nous avons évoquée précédemment dépend de la qualité du couplage entre les compétences d'un individu et l'action qu'il doit mener. Selon ce schéma, l'erreur humaine est considérée comme un « symptôme », une défaillance (Leplat, 1985⁵²³ ; Amalberti, 1996⁵²⁴). Un individu ayant surestimé ses compétences dans une situation donnée, par exemple partir en mer malgré de fortes intempéries, peut alors commettre des erreurs. Nous posons donc l'hypothèse suivante H9

Tableau 36 : Hypothèse H10

H10	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines
------------	--



2.4.5. Les effets de l'auto-efficacité sur l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et sur le comportement irresponsable

Comme nous l'avons déjà évoqué, le sentiment d'auto-efficacité est relatif à la confiance que peut avoir un individu dans ses capacités à surmonter des obstacles ou à adopter un comportement. Dans la littérature, cette variable a été identifiée comme susceptible d'influencer les intentions d'une part, et les comportements d'autre part et, dans notre cas, les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable et l'adoption du comportement irresponsable lui-même : *"J'y suis allé parce que je pouvais y aller. Mais c'est peut-être un abus de confiance aussi"* (Aymeric).

Nous posons donc les hypothèses H11 et H12 suivantes :

⁵²³ Leplat J. (1985), *Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail*. Paris : Armand Colin.

⁵²⁴ Amalberti R. (1996), *Op. cit.*

Tableau 37 : Hypothèse H11

H11	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable
------------	---

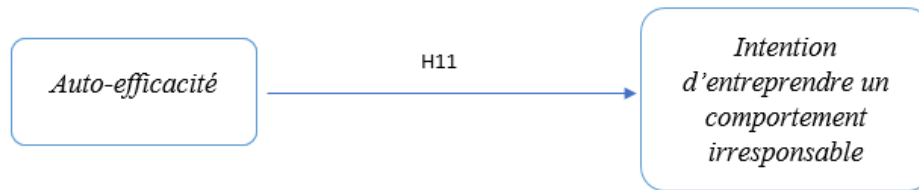
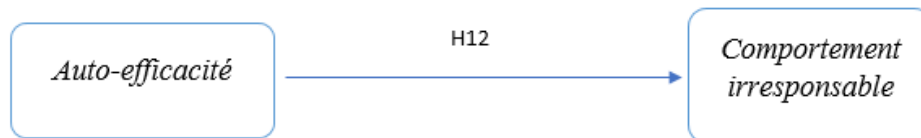


Tableau 38 : Hypothèse H12

H12	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement le comportement irresponsable
------------	--



2.5. Les effets des variables modératrices

A travers les entretiens qualitatifs, des variables modératrices ont émergé sur les relations entre les motivations et leurs antécédents (2.5.1), entre les motivations et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable (2.5.2) et entre l'intention et le comportement irresponsable (2.5.3).

2.5.1. Les effets sur les relations entre les motivations et leurs antécédents

Les études qualitatives ont mis en évidence un effet modérateur de l'estime de soi (2.5.1.1), de l'expérience (2.5.1.2), de l'âge (2.5.1.3) et enfin de l'environnement (2.5.1.4).

2.5.1.1. L'estime de soi

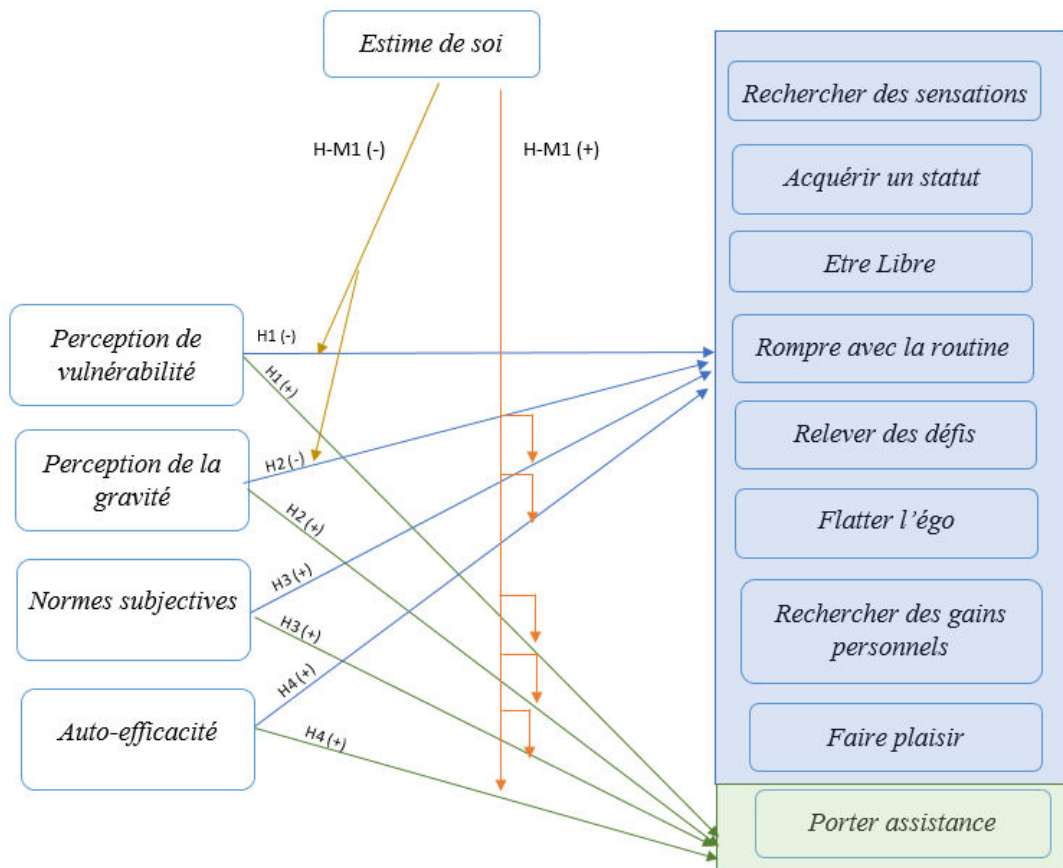
L'estime de soi est relative à l'importance que se donne une personne par rapport aux autres. Il s'agit de la place qu'elle s'accorde dans une structure sociale. Elle a une fonction identitaire. Le niveau d'estime de soi est un bon prédicteur des stratégies qui seront mises en place par un individu pour agir directement ou non sur les événements. Des études (Phares, 1976)⁵²⁵ ont montré que des individus qui attribuent les événements à des causes extérieures à eux (hasard, destin, fatalité...), et donc à un contrôle externe, ont souvent une faible estime de soi et se considèrent comme des victimes. En revanche, les individus croyant au contrôle interne se révèlent plus dynamiques et plus attentifs à ce qui leur permet de progresser. Les personnes ayant une forte estime de soi seront alors plus motivées à s'engager dans un comportement irresponsable les valorisant. En mer, elles pourront par exemple réaliser des excès de vitesse afin de se mettre en avant : « *Je suis sur mon bateau pleine balle, vous faites quoi sur l'eau, je suis le maître du monde* » (Eric). L'estime de soi diminuerait les relations négatives et renforcerait les relations positives.

Nous posons l'hypothèse (H-M1) suivante :

Tableau 39 : Hypothèse H-M1

H-M1	Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est forte
	Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est faible

⁵²⁵ Phares, E. J. (1976). *Locus of control in personality*. General Learning Press.

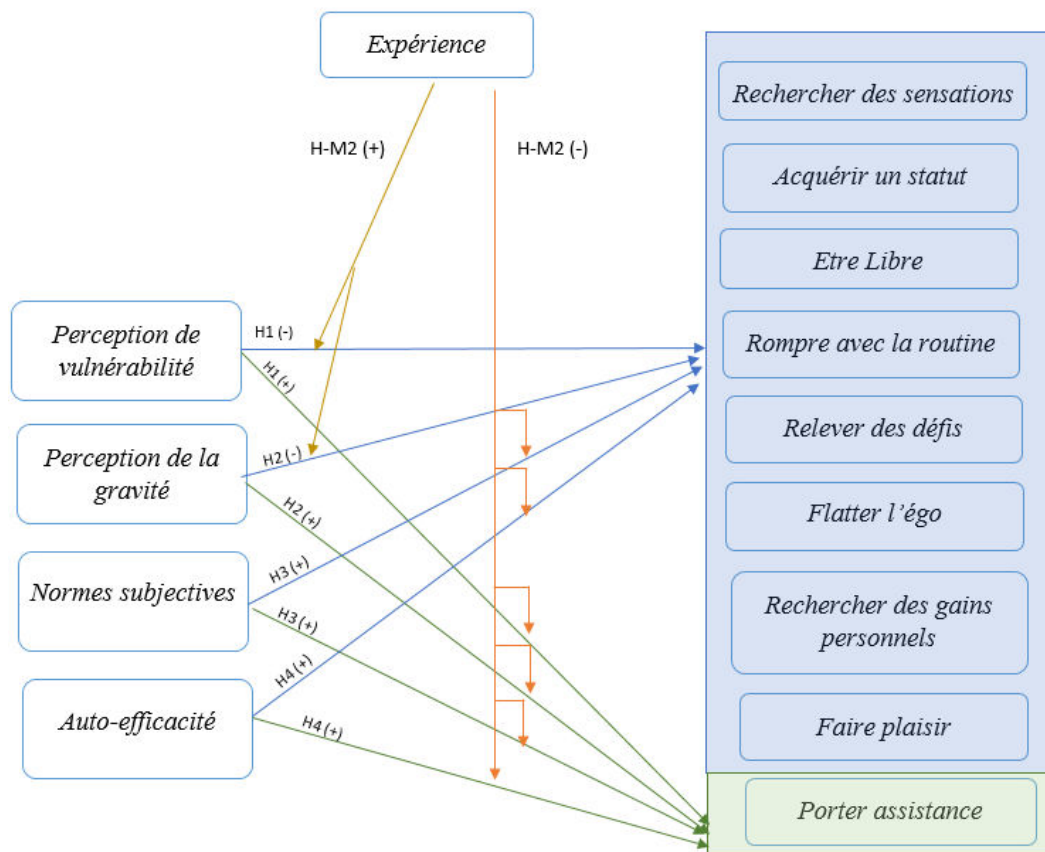


2.5.1.2. L'expérience

L'analyse des entretiens qualitatifs met en avant un effet modérateur de l'expérience. Il ressort que, même si elle peut conduire à une prise de risques plus importante du fait d'un excès de confiance, une expérience importante conduirait majoritairement à une plus grande prudence et à un meilleur contrôle des difficultés. L'expérience renforcerait les relations négatives et diminuerait les relations positives : " Avec l'expérience, on arrive à se corriger. C'est pour ça que d'être avec des gens qui naviguent beaucoup, à mon avis, fait plus attention aux règles" (Jean-Claude B). Nous posons ainsi l'hypothèse (H-M2) suivante :

Tableau 40 : Hypothèse H-M3

H-M2	Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
	Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte



2.5.1.3. L'âge

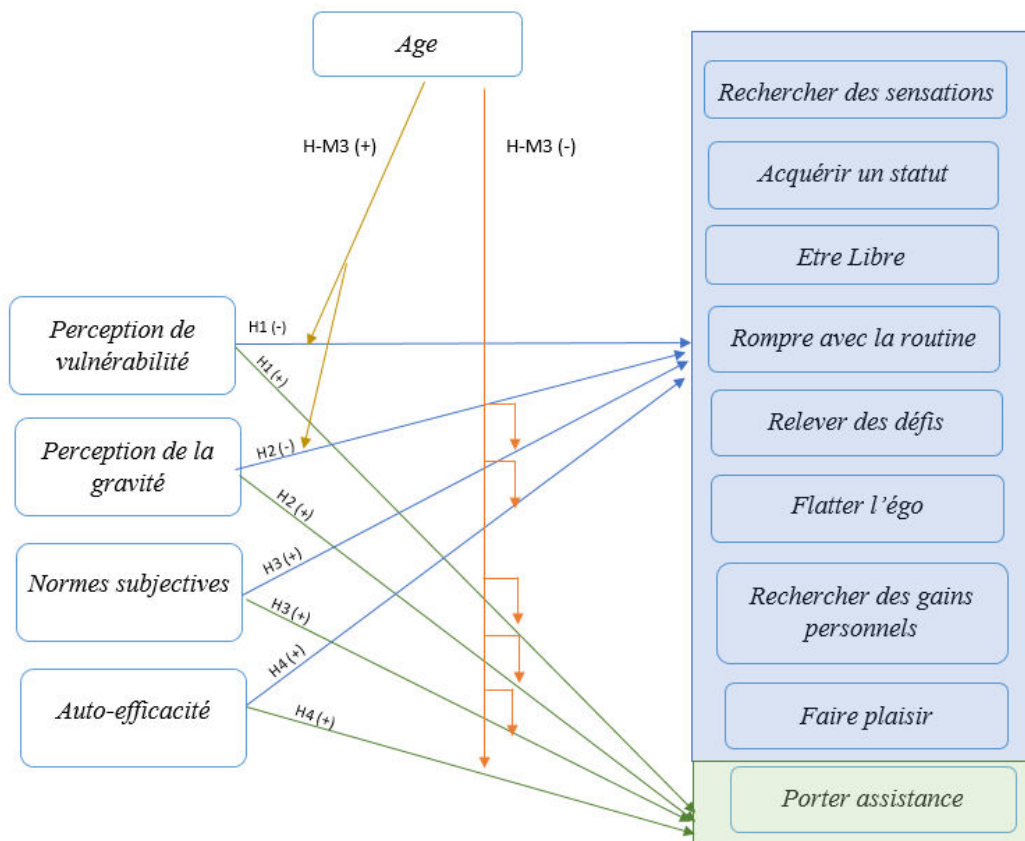
L'analyse des entretiens semi-directifs fait émerger un effet modérateur de l'âge. Il ressort que l'âge peut être pris dans sa dimension réelle (physique), mais également mentale. En nous basant sur la littérature et sur l'analyse qualitative, nous pensons que les personnes plus âgées seraient plus prudentes que les personnes plus jeunes et donc moins motivées à entreprendre un

comportement irresponsable. Par exemple, selon la SNSM (2017)⁵²⁶, moins de 29% des moins de 25 ans portent leur gilet de sauvetage.

L'âge renforcerait les relations négatives et diminuerait les relations positives : "Après je pense que l'irresponsabilité, c'est en fonction des tranches d'âge, un manque de maturité, il y a ce côté aussi, je pense tranches d'âge" (Eric). Nous posons alors l'hypothèse H-M3 suivante :

Tableau 41 : Hypothèse H-M3

H-M3	Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
	Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte



⁵²⁶ SNSM (2017), Campagne "gilet de sauvetage", disponible sur internet : <http://www.snsn.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>

2.5.1.4. L'environnement

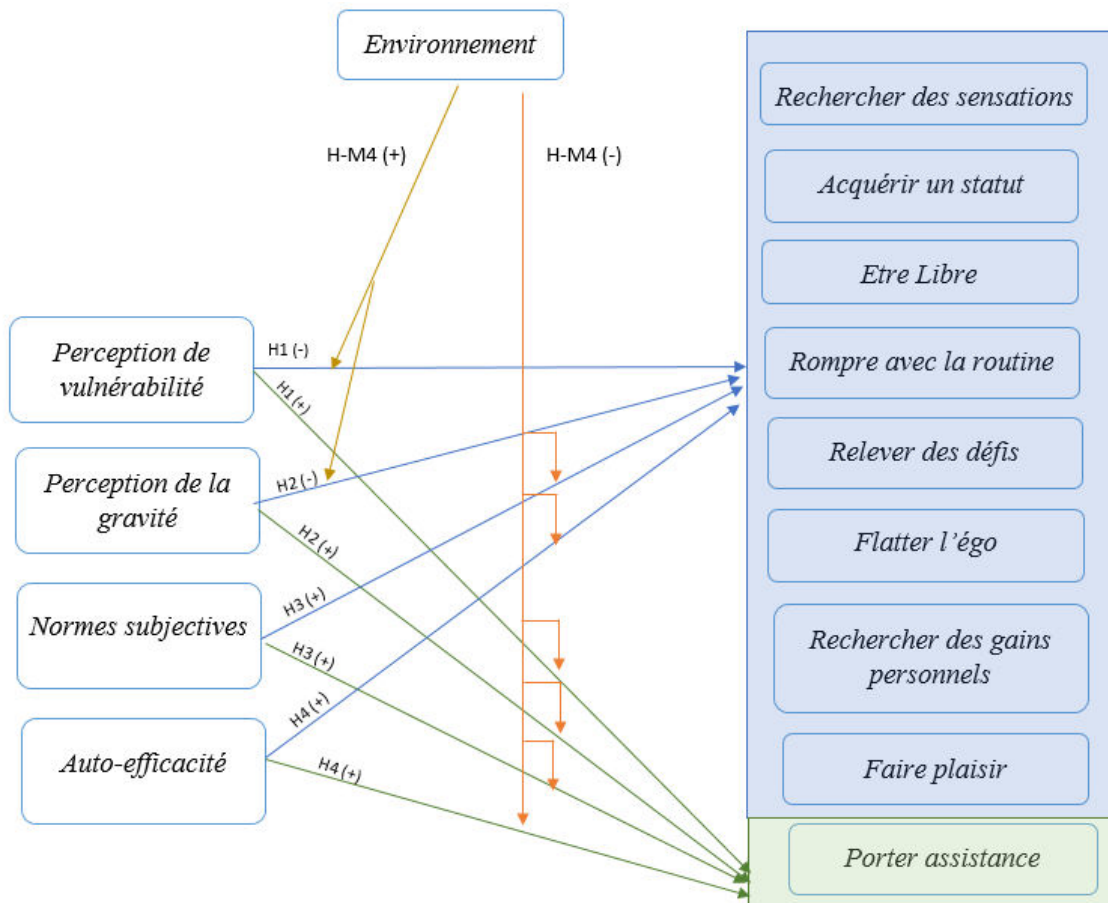
L'analyse des entretiens montre que l'environnement physique ou social dans lequel se trouve un individu contribue à la motivation de s'engager dans un comportement irresponsable. Sur le plan social, nous pouvons mettre en exemple le bilan de la SNSM (2017)⁵²⁷ qui révèle que, en famille avec des enfants, 63% utilisent le gilet de sauvetage contre seulement 48 % entre amis. Sur le plan physique, de bonnes conditions maritimes par exemple, peuvent renforcer la motivation d'un plaisancier à s'engager dans un comportement irresponsable : "*Quand il fait beau et qu'y'a pas de vent on se sent beaucoup plus en sécurité et du coup on va peut-être forcer un peu, alors pas forcer les choses mais on va être peut-être moins se mettre en sécurité*" (Vincent).

L'environnement diminuerait les relations négatives et renforcerait les relations positives : Nous posons alors l'hypothèse H-M4 suivante :

Tableau 42 : Hypothèse H-M4

H-M4	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte

⁵²⁷ SNSM (2017), *Campagne "gilet de sauvetage"*, disponible sur internet : <http://www.snsn.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>



2.5.2. Les effets sur les relations entre les motivations et l'intention et entre l'intention et le comportement irresponsable

De la même manière que précédemment, un environnement favorable, qu'il soit physique ou social, peut conforter un individu dans sa volonté d'adopter un comportement irresponsable : *"Mais c'est vrai que bon c'était pas forcément le meilleur moment pour sortir en bateau. Surtout que j'étais seul, bon après j'avais quand même la VHF si y'avait besoin pour contacter le CROSS en cas de problématique ou en cas de panne, donc voilà", "Un plaisancier prendra peut-être un peu plus de risques parce qu'ils savent qu'il y a la SNSM, le CROSS pas loin"* (Vincent).

Nous posons les hypothèses H-M5 et H-M5 suivantes :

Tableau 43 : Hypothèse H-M5

H-M5	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable est forte
-------------	---

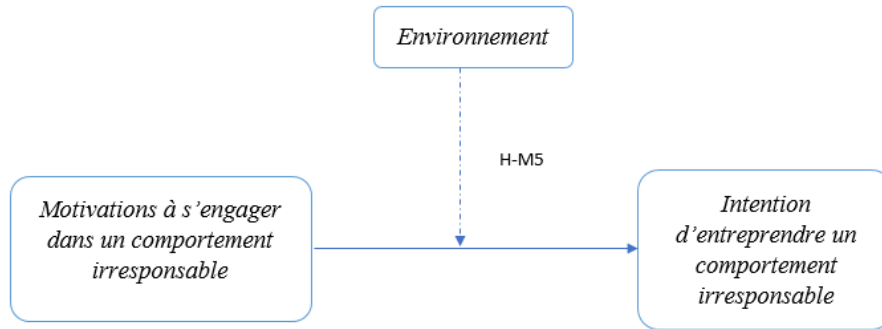
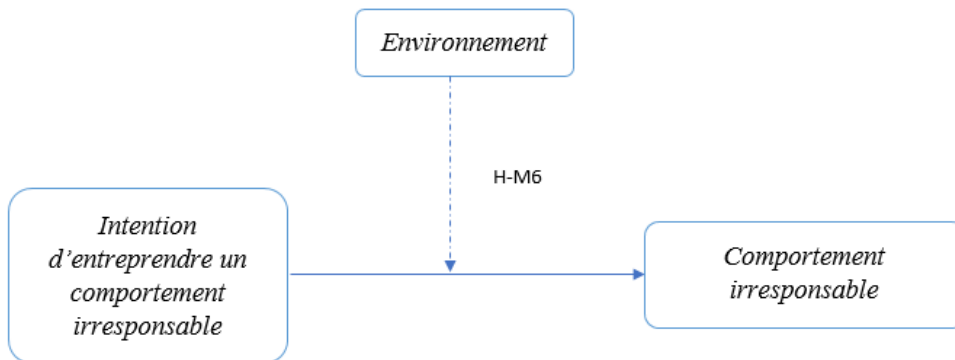


Tableau 44 : Hypothèse H-M6

H-M6	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte
-------------	--



2.6. Synthèse : les modèles

Nous avons émis des hypothèses sur l'influence des antécédents sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, mais également sur l'influence de ces motivations sur l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et enfin sur l'influence de cette intention sur le comportement irresponsable (figure 33). Nous avons également émis des hypothèses sur les effets des variables modératrices (figure 34).

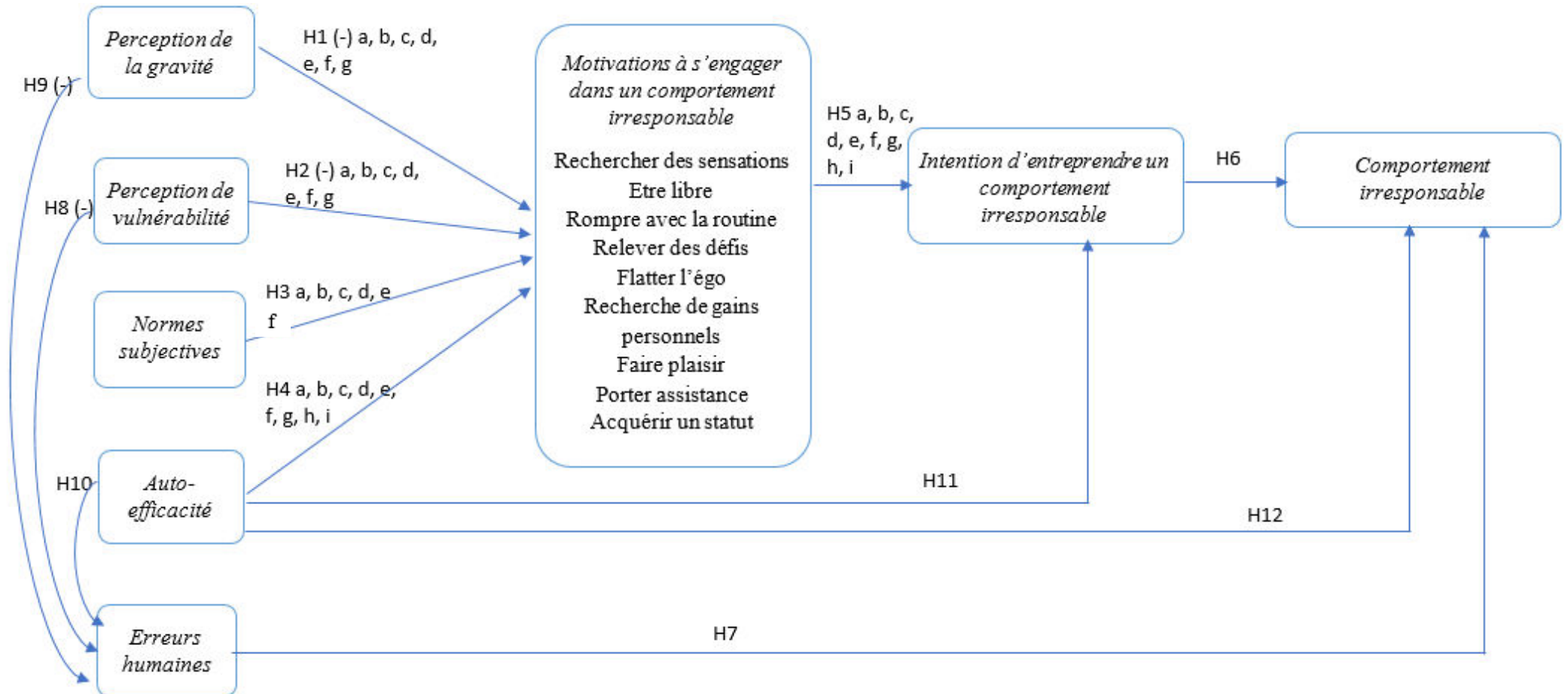


Figure 33 : Modèle développé

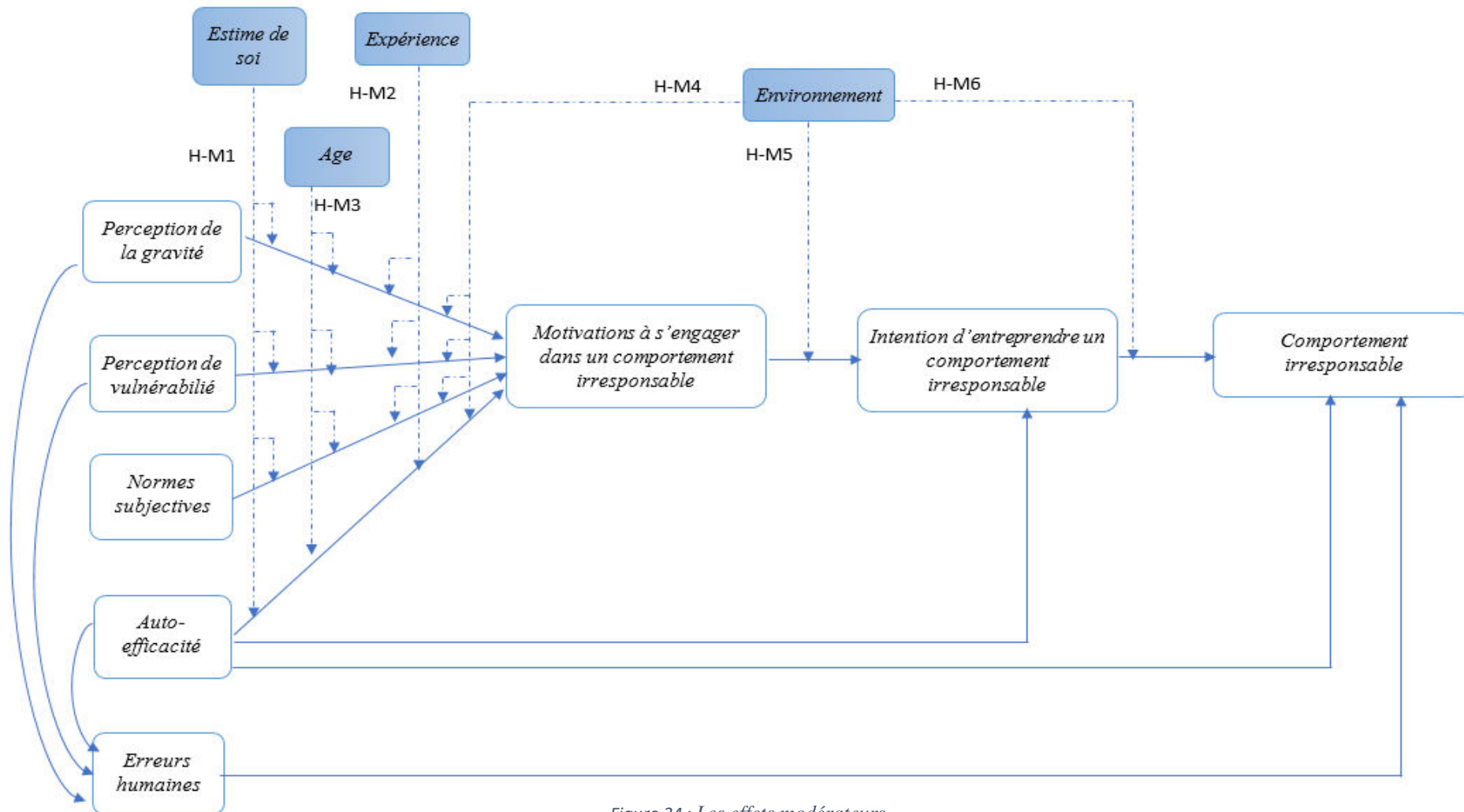


Figure 34 : Les effets modérateurs

3. Design de la recherche

Cette troisième section sera consacrée à la méthodologie suivie pour tester les hypothèses que nous avons mises en avant précédemment. Afin d'obtenir des échelles de mesures fiables et valides des différentes variables, plusieurs collectes de données s'avèrent nécessaires :

- La première collecte de nature exploratoire permet de réaliser une première épuration des items pour l'échelle de mesure de la motivation s'engager dans un comportement irresponsable que nous avons créée ainsi que pour toutes les échelles que nous avons adaptées à notre contexte d'étude.
- La seconde collecte, dite confirmatoire, permet de tester l'ensemble des échelles, de confirmer, à travers une première partie de l'échantillon, les structures factorielles précédemment obtenues, et de tester le modèle avec l'échantillon restant.

A travers cette section, nous commencerons par présenter la méthode de recueil des données mise en place (3.1), puis nous présenterons les méthodes d'analyses factorielles que nous avons utilisées (3.2).

3.1. La méthode de recueil des données

L'enquête par questionnaire que nous avons réalisée s'adapte bien à notre démarche hypothético-déductive. Nous commencerons par présenter l'élaboration du questionnaire que nous avons réalisé (3.1.1) puis le mode de recueil des informations (3.1.2).

3.1.1. L'élaboration des questionnaires

Nous allons désormais présenter les questionnaires conçus pour les deux collectes de données réalisées pour la création et l'adaptation des différents instruments de mesure.

3.1.1.1. Questionnaire élaboré pour la première collecte de données

L'objectif du premier questionnaire est l'épuration des items des échelles qui ont été créées ou adaptées. Cela concerne l'ensemble des échelles hormis les échelles d'estime de soi et d'auto-efficacité. Les questionnaires sont structurés par thèmes (tableau 45).

Tableau 45 : Structure du questionnaire – collecte 1

Thèmes	Objectifs
Introduction	Précise les raisons et les objectifs de l'étude
Mes activités nautiques	Met en confiance les répondants à travers des réponses simples
Mon environnement	Permet de rester sur les activités nautiques et sur l'entourage de l'individu tout en restant assez large à travers son environnement plus ou moins proche, social et physique Obtenir une échelle des normes subjectives et de l'environnement
Ma perception du danger	Resserrer le questionnaire sur l'individu et les accidents mais de façon assez large Obtenir une échelle de perception de vulnérabilité et de gravité
Mon expérience passée	Resserrer encore le questionnaire en abordant le comportement propre à l'individu Obtenir une échelle de comportement irresponsable et d'erreur
Mes motivations à certains comportements en mer	On resserre encore un peu plus à travers l'échelle de mesure sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable que nous avons élaborée
Quelques scénarios	Les scénarios sont mis à la fin car ils demandent aux répondants de se projeter à travers une mise en situation Obtenir une mesure de l'intention
Pour mieux vous connaître	Echelle de désirabilité sociale : vérifier les biais Fiche signalétique : permet de faire des regroupements statistiques

3.1.1.2. Déroulement du prétest – question 1

Un prétest a été réalisé avant l'administration de ce questionnaire. Il s'est déroulé auprès de 6 personnes pratiquant une activité de plaisance de loisir. Les objectifs de ce prétest étaient de déterminer le temps de réponse aux questions (temps estimé à 30 minutes) et de repérer des problèmes de compréhension aux questions. A l'issue de ce prétest, nous avons réalisé quelques modifications relatives à certains énoncés de questions et à la formulation de certains items.

Concernant l'énoncé des questions, certaines modifications syntaxiques ont été apportées sur la formulation (« avez-vous un permis bateau ? » est devenu « êtes-vous titulaire d'un permis bateau ? » par exemple). Des interrogations se sont par ailleurs posées sur certaines échelles de mesure. Certains répondants ne comprenaient pas la démarche pour répondre à certaines questions. Ce fut notamment le cas à la question 2 du thème *Mon environnement* où nous avons dû ajouter une courte phrase explicative (exprimez votre opinion à l'aide de l'échelle ci-dessous).

Nous avons pu ainsi réaliser la première collecte des données sur cette nouvelle version du questionnaire (annexe 4).

3.1.2. Questionnaire élaboré pour la seconde collecte des données

Les objectifs de la seconde collecte des données étaient de tester l'ensemble des échelles de mesure (sur la première partie de l'échantillon à savoir 220 individus) puis de tester les modèles (sur l'échantillon restant à savoir 448 individus). Nous avons donc réalisé un second questionnaire comprenant six grands thèmes identiques aux précédents. Nous avons cependant ajouté au sein du thème « ma perception du danger » les items relatifs à l'estime de soi et à l'auto-efficacité. L'épuration réalisée à l'issue de la première collecte des données nous a permis d'écourter le questionnaire malgré l'ajout d'items. Nous n'avons cependant conservé le temps de passation à 30 minutes.

3.1.3. Déroulement du prétest – questionnaire 2

Nous avons réalisé le prétest auprès de sept personnes pratiquant une activité de plaisance. Deux des personnes sollicitées étaient par ailleurs spécialistes du domaine de la sécurité maritime. Peu de modifications ont dû être apportées à l'issue de ces prétests. Ils nous ont cependant amenés à requalifier certains termes maritimes jugés trop imprécis (nombre de nœuds

concernant la force du vent, hauteur des vagues exprimée en mètres ...) (annexe 5 : questionnaire 2).

3.2. Le mode de collecte des données

3.2.1. Choix du mode auto-administré

Le choix du mode auto-administré du questionnaire nous est paru adapté pour plusieurs raisons :

- La longueur du questionnaire : les questionnaires étant évalués à 30 minutes, il nous a paru important que les personnes puissent y répondre à un moment où elles se sentaient disponibles.
- Le type de questions : plusieurs questions abordent des sujets délicats voire personnels notamment relatifs aux types de comportements plus ou moins responsables adoptés en mer. Dans ce cas, un mode auto-administré semble le plus approprié afin d'éviter les biais de conformité (Jolibert et Jourdan, 2011)⁵²⁸. Par ailleurs, bien que la spontanéité soit demandée, et qu'il soit précisé qu'il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, certaines questions, notamment celles relatives aux scénarios, peuvent amener une certaine réflexion liée à la projection que les répondants doivent réaliser. Le questionnaire auto-administré nous a donc paru le plus approprié pour laisser aux répondants le temps de la réflexion et éviter là encore les biais de conformité.

Les questionnaires issus des prétests n'ont pas été intégrés à la base de données.

3.2.2. Recrutement des répondants

Pour les deux collectes, nous avons opté pour des questionnaires administrés en ligne. En effet, la passation des questionnaires ayant été réalisée au cours de la période estivale 2016, beaucoup

⁵²⁸ Jolibert A. et Jourdan P. (2011). *Marketing research : méthodes de recherche et d'études en marketing*. Paris, Dunod.

de plaisanciers étaient en déplacement et donc peu présents. Le questionnaire en ligne permettait de répondre à cette contrainte. Les questionnaires ont été administrés via :

- Les réseaux sociaux qui nous ont permis de faire appel à notre entourage et de relayer le questionnaire auprès de leurs propres contacts.
- L'envoi d'e-mailing auprès d'associations nautiques (centres nautiques, capitaineries, associations de plaisanciers...) ainsi qu'auprès de nos proches
- Les forums de plaisance regroupant de nombreux plaisanciers pratiquant la voile ou le moteur. Ces forums sont souvent composés de plaisanciers expérimentés mais sont également composés de pratiquants plus novices en recherche de conseils. Cela nous a permis d'avoir une grande diversité de profils.
- Pour la seconde collecte, les répondants étant moins nombreux du fait de la période estivale et d'un épuisement du nombre de contacts, nous avons en plus fait appel à un organisme de collecte de données afin de pouvoir obtenir un échantillon suffisamment important pour nos analyses quantitatives.

La passation en ligne des questionnaires nous a permis de couvrir l'ensemble du territoire français et d'encourager l'effet boule de neige grâce à une insertion de remerciements dans lesquels étaient écrite une demande auprès des répondants de faire circuler le lien à leur tour.

Afin de pallier les biais liés aux questionnaires en ligne, notamment ceux relatifs aux doublons pouvant être réalisés par un même répondant, nous avons placé un champ « commentaires » à la fin du questionnaire pour que le répondant puisse, s'il le souhaitait, laisser son adresse mail dans le but d'obtenir les résultats de l'étude le moment venu. Ces données ont été enregistrées dans un autre fichier afin de ne pas les relier à un questionnaire et garantir ainsi l'anonymat. Par ailleurs, la réponse à chaque question étant obligatoire, les répondants ne pouvaient pas passer à la page suivante sans avoir répondu à la totalité des questions. Etant donné la longueur des questionnaires et cette contrainte, cela pouvait avoir un effet dissuasif pour un répondant qui aurait souhaité valider plusieurs questionnaires.

La première collecte des données s'est déroulée de mi-juillet à mi-août 2016 et a permis de recueillir 263 réponses. La seconde collecte de données, quant à elle, a été réalisée de mi-septembre à mi-octobre de la même année et a permis d'obtenir 668 réponses.

3.2.3. Caractéristiques descriptives des répondants

3.2.3.1. Caractéristiques socio-démographiques des répondants

Au niveau des caractéristiques socio-démographiques, nous pouvons noter certaines similitudes entre les répondants des deux collectes. L'âge des pratiquants oscille pour les deux collectes autour de 50 ans avec cependant, pour la collecte 1, une majorité allant de 50 à 70 ans, et, pour la collecte 2, une majorité allant de 41 à 50 ans. Par ailleurs, la plupart des individus interrogés sont mariés ou vivent maritalement (77% pour la collecte 1 et 69% pour la collecte 2) et ont des enfants.

Nous pouvons noter plusieurs différences entre les deux collectes. La répartition homme/femme est plus équilibrée dans la collecte 2. Par ailleurs, le niveau d'éducation s'avère plus élevé dans la collecte 1. Cela ressort à travers la catégorie socio-professionnelle (plus de 42 % de « Cadre - Profession libérale - Profession intellectuelle supérieure »). La répartition des catégories socio-professionnelles est plus homogène dans la collecte 2.

Nous pouvons expliquer ces différences et cette plus grande homogénéité des individus de la collecte 2 par le mode de recrutement. Alors que les répondants de la première collecte étaient essentiellement issus de réseaux sociaux, de réseaux associatifs ou de forums spécialisés dans la plaisance, une grande majorité des répondants de la seconde collecte provenaient quant à eux de l'organisme de collecte.

Les caractéristiques socio-démographiques des répondants plaisanciers sont détaillées dans le tableau (46).

Tableau 46 : Caractéristiques socio-démographiques des répondants

	Collecte 1 (263 répondants)	Collecte 2, échantillon 2 et 3 - 668 répondants)
Age		
De 18 à 30 ans	8,3%	12,9%
De 31 à 40 ans	18,4%	17,9%
De 41 à 50 ans	14,7%	25,1%
De 51 à 60 ans	25,2%	23,3%
De 61 ans à 70 ans	26,7%	17,1%
De 71 à 80 ans	6,4%	3,6%
81 ans et plus	0,4%	0,2%
Sexe		
Homme	88,3%	54,7%
Femme	11,7%	45,3%
Niveau d'éducation		
Enseignement primaire	0,4%	1,4%
Brevet - Certificat d'étude	3,8%	2,4%
BEP, CAP, Bac et niveau Bac	18%	33,2%
Bac +1, +2, et +3	33,8%	43,2%
Bac +5 et plus	44%	19,8%
Enfants		
Oui	77,8%	72,8%
Non	22,2%	27,2%
Statut marital		
Célibataire	11,7%	20,1%
Marié(e) ou vivant maritalement	77,8%	69,1%
Veuf(ve)	1,9%	2,1%
Divorcé(e)	8,6%	8,7%
Catégorie socio-professionnelle		
Artisan(e) - Commerçant(e) - Chef d'entreprise	8,6%	4,5%
Agriculteur(trice) - Exploitant(e)	0,2%	1,1%
Autre personne inactive	2,2%	7,4%
Cadre - Profession libérale - Profession intellectuelle supérieure	42,5%	22,2%
Employé(e)	8,3%	25,4%
Etudiant(e)	2,2%	3,3%
Ouvrier(ère)	3%	6,3%
Profession intermédiaire - Agent de maîtrise	7,1%	13,1%
Retraité(e)	25,9%	16,8%

3.2.3.2. Caractéristiques comportementales des répondants

Nous pouvons également retrouver dans les caractéristiques comportementales la différence d'homogénéité évoquée précédemment. En effet, 77% des répondants de la collecte 1 possèdent le permis bateau contre seulement 37% pour ceux de la collecte 2. Notons par ailleurs que les répondants de la collecte 1 ont une pratique plus régulière de l'activité de plaisance que ceux de la collecte 2 (54% « Tous les ans - Plus de 30 jours par an ») avec un niveau d'ancienneté assez élevé contrairement à ceux de la seconde collecte. De la même manière, 44% des individus de la collecte naviguent uniquement l'été, alors que 46% des individus de la collecte 1 naviguent à toutes les saisons. Ces différences peuvent là encore s'expliquer par l'origine plus spécialisée des répondants de la première collecte. Ceux de la seconde semblent plus représentatifs de la pratique de la plaisance de la population française.

Les caractéristiques comportementales des répondants plaisanciers sont détaillées dans le tableau (47).

Tableau 47 : Caractéristiques comportementales des répondants

	Collecte 1 (263 répondants)	Collecte 2, échantillon 2 et 3 - 668 répondants)
Permis bateau		
Oui	77%	36,6%
Non	23%	66,4%
Activités de plaisance		
Plaisance à moteur	29,7%	35,8%
Plaisance à voile (croisière côtière, hauturière, légère...)	33,9%	43,2%
Plaisance à voile et à moteur	36,4%	21%
Fréquence de navigation		
Tous les ans - Entre 15 et 30 jours par an	21%	11,4%
Tous les ans - Entre 8 et 15 jours par an	9,8%	15,8%
Tous les ans - Moins de 8 jours par an	7,5%	26,3%
Tous les ans - Plus de 30 jours par an	53,8%	14,7%
Une fois tous les 2 ans	1,9%	12,3%
Une fois tous les 3 ou 4 ans	3%	6,9%
Une fois tous les 5 ans ou moins	3%	12,6%
Ancienneté de navigation		
Moins d'1 an	0,4%	1,7%
De 1 à 5 ans	13,2%	30%
De 6 à 10 ans	12,8%	21,8%
De 11 à 20 ans	21,8%	19,8%
De 21 à 30 ans	16,5%	12,8%
De 31 à 40 ans	15,8%	9%

+ de 40 ans	18,8%	5,1%
Période de navigations		
Au printemps, En automne	1,1%	0,9%
Au printemps	0%	2,85%
Au printemps, En été	11,3%	16,1%
Au printemps, En été, En automne	24,8%	15%
Au printemps, En été, En hiver	0,4%	0%
En été	15%	44%
En été, En automne	1,1%	2,1%
En été, En automne, En hiver	1,1%	0%
Toutes indifféremment	45,9%	18,2%
Personne avec qui l'on navigue		
Avec des collègues	5,6%	3,6%
En couple	18,4%	19,2%
En famille ou avec des amis, et avec des enfants en bas âge (< 10 ans)	13,2%	8,9%
En famille ou avec des amis, et avec des enfants pré-adolescents ou adolescents (> 10 ans)	17,3%	13,4%
En famille ou avec des amis, uniquement entre adultes	30,1%	46,5%
Seul	15,8%	8,4%

3.3. Les méthodes de traitement des données

Nous commencerons par présenter les traitements préliminaires réalisés sur les données (3.3.1) puis nous évaluerons la qualité des instruments de mesure en effectuant des analyses factorielles exploratoires sur chaque échelle de mesure (3.3.2) et en validant leur structure factorielle grâce à des analyses confirmatoires (3.3.3). Nous vérifierons enfin la fiabilité et les validités convergente, discriminante et nomologique des différents construits (3.3.4).

3.3.1. Les traitements préliminaires

Dans le cadre d'une analyse multivariée, il est important de réaliser un examen préalable des données comprenant quatre étapes, l'examen des données manquantes, les valeurs aberrantes, les valeurs extrêmes et la normalité de la distribution des données.

3.3.1.1. L'examen des données manquantes

Hair et al. (2010)⁵²⁹, distinguent les données manquantes qui peuvent être ignorées lorsque la réponse est manquante du fait que le répondant ne remplisse pas les conditions permettant de répondre à la question, et les données manquantes qui ne peuvent être ignorées car relatives à un oubli ou à une absence de réponse volontaire du répondant. Ce sont ces dernières qui soulèvent généralement des interrogations. Par ailleurs, si les données manquantes ne dépassent pas 10% pour les individus ou les personnes, l'ensemble des méthodes de substitution des données manquantes peuvent être utilisées. Dans notre cas, la passation des questionnaires ayant eu lieu en ligne, il n'y a pas de donnée manquante, la réponse à chaque question étant obligatoire pour pouvoir passer à la suivante.

3.3.1.2. Les valeurs aberrantes et extrêmes (*outliers*)

Il s'agit ici de rechercher les données chiffrées mal positionnées, souvent liées à des erreurs de saisie, grâce notamment à l'observation de statistiques descriptives (valeurs minimums et maximums, moyenne, mode calcul de fréquence...) et à l'analyse graphique de la distribution des variables observées.

Lors d'une distribution non-normale de certains items, nous avons observé si le retrait de valeurs extrêmes, ou *outliers* (Byrne, 2006)⁵³⁰, pouvait améliorer la distribution en la rapprochant de la normale. Un *outlier* représente une observation présentant une combinaison unique de caractéristiques identifiables comme distinctement différentes des autres observations (Hair et al., 2010)⁵³¹. Il est conseillé de ne pas en retirer trop afin de ne pas obtenir une généralisation des résultats limitée. Sous SPSS, nous utilisons la boîte à moustaches et le tableau des anomalies afin de décider d'éliminer certaines observations ou d'éliminer ou maintenir l'item ayant une distribution anormale. Nous avons procédé de même sous EQS au

⁵²⁹ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010), *Multivariate Data Analysis* (7ème éd.), Prentice Hall

⁵³⁰ Byrne B. M. (2006), *Structural Equation Modeling With Eqs: Basic Concepts, Applications, And Programming*. Taylor & Francis

⁵³¹ Hair J. F., Black W. C. et Babin B. J. et Anderson R.E. (2010), Op. cit.

cours de l'examen de la normalité multivariée, le logiciel mettant en avant les observations participant à l'absence de multinormalité.

3.3.1.3. La normalité de la distribution des données

Avant de commencer les analyses en composantes principales, nous avons réalisé pour chaque variable un test de normalité univarié afin de vérifier la normalité de la distribution des données. Pour cela, nous avons observé les indicateurs suivant :

- Le Skewness, ou coefficient de symétrie, dont la valeur absolue doit être comprise entre 0 et 1
- Le Kurtosis, ou coefficient d'aplatissement, dont la valeur absolue ne doit pas dépasser 1,5 (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵³²

Nous avons également vérifié la normalité multivariée des données avant chaque analyse factorielle confirmatoire. Nous observons comme indicateur le coefficient de Mardia G2p «normalized estimate» pour vérifier que les données sont bien multinormales. Selon Roussel et al. (2002)⁵³³, ce coefficient doit être inférieur à 3, et à 5 selon Byrne (2006)⁵³⁴. Plus ce coefficient est élevé, plus il est représentatif d'une déviation importante de la multinormalité, ce qui s'avère souvent le cas en Sciences de gestion. Ce fut notre cas ce qui nous a conduit à utiliser la méthode robuste avec estimation du maximum de vraisemblance (ML). Cette méthode permet de donner des indices d'ajustement corrigés en fonction de l'intensité de la déviation de la multinormalité.

Une fois que nous avons vérifié ces éléments, les analyses factorielles exploratoires puis confirmatoires peuvent alors être réalisées.

⁵³² Carricano, M., Poujol, F., & Bertrandias, L. (2010). *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

⁵³³ Roussel, P., Durrieu, F., & Campoy, E. (2002). *Méthodes d'équations structurelles: recherche et applications en gestion*. Paris, Economica.

⁵³⁴ Byrne B. M. (2006), Op. cit.

3.3.2. Les analyses factorielles exploratoires

Afin de vérifier pour chaque instrument de mesure que les données étaient bien factorisables, c'est-à-dire que les variables sont suffisamment corrélées et partagent des éléments en commun, nous avons utilisé :

- Le test de sphéricité de Bartlett relatif à la probabilité de corrélations nulles. Il doit être inférieur à 0,05 (Carricano, Poujol et Bertrandias, ,2010)⁵³⁵.
- L'indice d'adéquation de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO), indiquant dans quelles mesures les variables conservées constituent un ensemble cohérent et mesurent correctement un concept. Cet indice doit être supérieur à 0.5, si possible à 0.7 (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵³⁶

Afin de déterminer le nombre d'axes à retenir, nous avons opté pour différentes méthodes (valeurs propres supérieures à 1, « scree-test », critère du pourcentage de variance) dont nous avons comparé les résultats. Afin de n'omettre aucun facteur ou d'en augmenter inutilement le nombre, nous avons complété les méthodes précédentes par l'analyse en parallèle (annexe 6). Cette méthode est notamment utile quand les autres n'aboutissent pas au même nombre d'axes (Lacroix, 2011)⁵³⁷.

Afin de faciliter l'interprétation des axes, nous avons réalisé une rotation oblique (Oblimin) des axes factoriels, les dimensions d'une même échelle étant normalement corrélées. Pour épurer chaque structure factorielle, nous avons retiré les items ayant les plus faibles communalités et/ou loadings, ainsi que ceux saturant sur plusieurs facteurs. En vue de la modélisation par équations structurelles, nous avons néanmoins tenté de conserver au moins trois items par variable latente (Hair et al., 2010)⁵³⁸ et en avons donc créé de nouveaux lorsque cette condition n'était pas remplie après épuration. Ces nouveaux items étaient soumis à deux experts pour la validité de contenu.

⁵³⁵ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec spss®*, Pearson Education France.

⁵³⁶ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit.

⁵³⁷ Lacroix C. (2011), La générativité du consommateur, Thèse de doctorat en Sciences de Gestion, Université de Grenoble. http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/69/40/05/PDF/32983_LACROIX_2011_archivage.pdf

⁵³⁸ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010), *Multivariate Data Analysis* (7ème éd.), Prentice Hall

3.3.3. Les analyses factorielles confirmatoires (AFC)

Les analyses factorielles confirmatoires sont réalisées sur les données issues de la seconde collecte des données. La structure factorielle de chaque échelle sera confirmée par :

- Une AFC effectuée sur la première partie de l'échantillon (220 observations)
- Un test du modèle de mesure (AFC sur l'ensemble des construits devant covarier librement) sur la deuxième partie de l'échantillon (448 observations)

Les AFC permettent de contrôler grâce à des indices d'ajustement que les modèles théoriques, les modèles de mesure ou les modèles structurels, s'accordent bien aux données empiriques. Plusieurs indices d'ajustement existent et sont répartis dans trois catégories :

- Les indices absolus permettant de mesurer l'ajustement du modèle global. L'indice le plus connu est le Chi-Deux (χ^2)
- Les indices incrémentaux permettant de comparer plusieurs modèles. Ces indices sont relatifs à la qualité d'ajustement du modèle comparé à un modèle où toutes les variables sont supposées non corrélées
- Les indices de parcimonie révèlent si le modèle possède un bon ajustement pour chacun des coefficients estimés en tenant compte du nombre de degrés de liberté

De nombreux indices d'ajustement existent possédant chacun des avantages et des inconvénients. Afin de vérifier la qualité d'ajustement du modèle, il est donc suggéré d'en utiliser plusieurs (Roussel et al., 2002)⁵³⁹. Selon Hair et al. (2010)⁵⁴⁰, les indices les plus adaptés sont :

- **Le χ^2/ddl (indice de parcimonie)** : plus le ratio est petit, plus l'ajustement est estimé comme étant bon et parcimonieux. Egal à 1 cela indique une reproduction du modèle théorique fidèle à la réalité. Un ajustement est considéré comme étant bon lorsqu'il est

⁵³⁹ Roussel P., Durrieu F. et Campoy, E. (2002), *Méthodes d'équations structurelles: recherche et applications en gestion*, Paris, Economica.

⁵⁴⁰ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et anderson R.E. (2010), Op. cit.

inférieur à 2, et peut être toléré lorsque la valeur est inférieure à 3 (Hair et al., 2010)⁵⁴¹, ou même 5 (Roussel et al., 2002)⁵⁴².

- **Le RMSEA (indice absolu)** : son intervalle de confiance est de 90% et il doit être le plus petit possible. Il est impacté par la taille de l'échantillon et la complexité du modèle. Selon les auteurs, la valeur de rejet du modèle varie entre 0.05 pour les plus stricts et 0.08 (Hair et al., 2010)⁵⁴³.
- **CFI (indice incrémental)** : pour indiquer un bon ajustement, il doit se rapprocher de 1 (1 étant une reproduction fidèle du modèle théorique de la réalité). Pour les plus stricts, sa valeur minimum doit être de 0.95, mais une valeur de 0.90 est néanmoins tolérée (Roussel et al., 2002⁵⁴⁴ ; Hair et al., 2010⁵⁴⁵).

Nous prendrons en compte la valeur du χ^2 de Satorra-Bentler ($SB\chi^2$). Il s'agit d'un indice corrigé tenant compte de la non-multinormalité des données. Nous utiliserons également les valeurs robustes du CFI et du RMSEA.

En plus du degré d'ajustement du modèle, la qualité de l'association des variables observées avec les variables latentes doit également être prise en compte. L'ensemble des contributions factorielles doit alors être significativement différente de 0 (test $z > 1,96$). De plus, les variables latentes doivent dépasser la moitié de la variance de leur indicateur ($r^2 > 0,5$).

3.3.4. L'évaluation de la qualité d'un instrument de mesure

Au-delà de la qualité de l'ajustement du modèle aux données, la qualité d'un instrument de mesure doit être jugée à travers sa fiabilité (3.3.4.1) et sa validité (3.3.4.2) de construit (validité convergente et validité discriminante).

⁵⁴¹ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R.E. (2010), Ibid.

⁵⁴² Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R.E. (2010), Ibid.

⁵⁴³ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R.E. (2010), Ibid.

⁵⁴⁴ Roussel P., Durrieu F. et Campoy, E. (2002). Op. cit.

⁵⁴⁵ Hair J. F., Black W. C. Babin B. J. et Anderson R.E. (2010), Op. cit.

3.3.4.1. La fiabilité

« Une échelle est dite fiable lorsqu'elle donne les mêmes résultats lors de mesures répétées quelles que soient les personnes qui l'utilisent et quel que soit le moment » (Jolibert et Jourdan, 2011)⁵⁴⁶. La fiabilité peut être mesurée par le coefficient alpha de Cronbach et le rho de Jöreskog.

- Le coefficient alpha de Cronbach (α) : idéalement supérieur à 0.6 et même 0.7 dans le cadre d'une phase confirmatoire. Au-delà de 0.8, l'alpha de Cronbach est considéré comme très bon. Sensible au nombre d'items, un alpha dépassant 0.9 indiquerait une certaine redondance dans les items (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁴⁷.
- Le rho (ρ) de Jöreskog (après analyse confirmatoire) : n'étant pas sensible au nombre d'items, il permet de compléter l'analyse de la fiabilité. Par ailleurs, il est plus adapté aux méthodes d'équations structurelles car il prend en compte les termes d'erreur. Roussel et al. (2002)⁵⁴⁸ suggèrent une valeur de ρ supérieure à 0.7 ou 0.8 pour avoir un construit fiable.

3.3.4.2. La validité

A l'issue des AFC nous nous intéressons désormais à la validité de trait à travers la validité convergente, la validité discriminante et la validité nomologique.

- Validité convergente

La validité convergente est vérifiée quand les indicateurs supposés mesurer le même phénomène sont corrélés. Elle peut être évaluée par la présence de loading supérieurs à 0.5, le

⁵⁴⁶ Jolibert A. et Jourdan P. (2011), Op. cit.

⁵⁴⁷ Carricano, M., Poujol, F., & Bertrandias, L. (2010). *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

⁵⁴⁸ Roussel, P., Durrieu, F., & Campoy, E. (2002). *Méthodes d'équations structurelles : recherche et applications en gestion*. Paris, Economica.

test z devant être supérieur à 1.96 (lien significatif entre une variable latente et ses indicateurs), et le Rhô de validité convergente (ρ_{vc}) supérieur à 0.5 (Roussel et al, 2002)⁵⁴⁹.

- Validité discriminante

La validité discriminante est validée quand deux construits distincts théoriquement le sont également empiriquement. Pour cela, la corrélation entre deux construits doit être inférieure à la racine carrée de leur ρ_{vc} .

- Validité nomologique

La validité nomologique est relative à la relation existante entre le concept mesuré et d'autres concepts qui en résultent (Jolibert et Jourdan, 2011)⁵⁵⁰. Cette validité sera vérifiée lors du test du modèle structurel.

Nous présenterons les résultats correspondant aux instruments de mesure dans le chapitre 5 et les différentes étapes relatives au test des modèles dans le chapitre 6.

3.4. Synthèse

Nous venons de présenter les principales méthodes relatives à la collecte et à l'analyse des données que nous synthétisons dans le tableau (48) suivant :

⁵⁴⁹ Roussel, P., Durrieu, F., & Campoy, E. (2002). *Méthodes d'équations structurelles : recherche et applications en gestion*. Paris, Economica.

⁵⁵⁰ Jolibert A. et Jourdan P. (2011). *Marketing research : méthodes de recherche et d'études en marketing*. Paris, Dunod.

Tableau 48 : Principales analyses statistiques effectuées

Stade de l'analyse	Etapes	Indicateurs	Logiciels ou outils
Collecte des données	Choix des critères d'échantillon et de mode de collecte : Collecte 1 et 2	Plaisanciers de loisir ; questionnaires auto-administrés	Questionnaire Google Form
Traitements préliminaires	Etude des données manquantes	Statistiques descriptives	SPSS 19
	Etude des données aberrantes	Statistiques descriptives	SPSS 19
	Normalité univariée	Skewness, Kurtosis	SPSS 19
	Normalité multivariée	Coefficient de Mardia G2p	EQS 6.1
	Etude des données extrêmes (<i>outliers</i>)	Boîtes à moustache, tableau des anomalies,	
Contribution au Kurtosis multivarié			EQS 6.1
Analyses factorielles exploratoires	Vérification du caractère factorisable des données	KMO	SPSS 19
		Test de sphéricité de Barlett	SPSS 19
	Choix du nombre d'axes	Scree-test, valeurs propres, variance expliquée	SPSS 19
		Analyse en parallèle	Parallel Analysis Engine
Epurations	Communalités, loadings	SPSS 19	
Analyses factorielles confirmatoires	AFC	χ^2/ddl , CFI, RMSEA, test z	EQS 6.1
Evaluation de la qualité des instruments de mesure	Fiabilité	α de Cronbach	SPSS 19
		ρ de Jöreskog	EQS 6.1
	Validité convergente	Test z, loadings, ρ_{vc}	EQS 6.1
	Validité discriminante	Comparaison des coefficients de corrélation entre les construits et la racine carrée du ρ_{vc}	EQS 6.1

Conclusion du chapitre 4

A travers ce chapitre nous avons pu :

- Présenter les différentes échelles de mesure que nous avons sélectionnées pour opérationnaliser les construits de notre modèle
- Poser des hypothèses relatives aux liens de causalité existant entre les antécédents et les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, entre les motivations et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable, entre l'intention et le comportement irresponsable et enfin sur l'impact des variables modératrices (tableau 49)
- Mettre en avant le design de la recherche à travers la nécessité de construire une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et d'adapter les autres instruments à notre contexte d'étude. Nous avons décrit la méthodologie utilisée pour obtenir des construits fiables et valides afin de tester les hypothèses.

Tableau 49 : Les hypothèses de recherche

Variable à expliquer	Variable explicative	Effet	N° hyp.	Formulation de l'hypothèse
Modèle principal				
Rechercher des sensations	Perception de vulnérabilité	-	H1a	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
	Perception de la gravité	-	H2a	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
	Auto-efficacité	+	H4a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i>
Etre libre	Auto-efficacité	+	H4b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Etre libre</i>
Rompre avec la routine	Auto-efficacité	+	H4c	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rompre avec la routine</i>
Relever des défis	Perception de vulnérabilité	-	H1b	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

	Perception de la gravité	-	H2b	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>
	Normes subjectives	+	H3f	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>
	Auto-efficacité	+	H4d	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i>
Flatter l'égo	Perception de vulnérabilité	-	H1c	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
	Perception de la gravité	-	H2c	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
	Normes subjectives	+	H3a	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
	Auto-efficacité	+	H4e	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i>
Rechercher des gains personnels	Perception de vulnérabilité	-	H1d	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
	Perception de la gravité	-	H2d	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
	Normes subjectives	+	H3c	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
	Auto-efficacité	+	H4f	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i>
Faire plaisir	Perception de vulnérabilité	-	H1e	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Perception de la gravité	-	H2e	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Normes subjectives	+	H3b	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Auto-efficacité	+	H4g	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
Porter assistance	Perception de vulnérabilité	+	H1f	La perception de vulnérabilité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Perception de la gravité	+	H2f	La perception de gravité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Normes subjectives	+	H3d	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Auto-efficacité	+	H4h	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
Acquérir un statut	Perception de vulnérabilité	-	H1g	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>
	Perception de la gravité	-	H2g	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>

	Normes subjectives	+	H3e	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>
	Auto-efficacité	+	H4i	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i>
Intention d'entreprendre un comportement irresponsable	Rechercher des sensations	+	H5a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Etre libre	+	H5b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Etre libre</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Rompre avec la routine	+	H5c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rompre avec la routine</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Relever des défis	+	H5d	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Relever des défis</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Flatter l'égo	+	H5e	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Flatter l'égo</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Rechercher des gains personnels	+	H5f	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des gains personnels</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Faire plaisir	+	H5g	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Porter assistance	+	H5h	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
	Acquérir un statut	+	H5i	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Acquérir un statut</i> influence positivement l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable
Comportement irresponsable	Intention d'entreprendre un comportement irresponsable	+	H6	L'intention d'entreprendre un comportement irresponsable influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
Effets complémentaires				
Comportement irresponsable	Erreur humaine	+	H7	L'erreur humaine influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
Erreur humaine	Perception de vulnérabilité	-	H8	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur humaine	Perception de la gravité	-	H9	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur humaine	Auto-efficacité	+	H10	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines
Intention d'entreprendre un comportement irresponsable	Auto-efficacité	+	H11	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable
Comportement irresponsable	Auto-efficacité	+	H12	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement le comportement irresponsable

Effets des variables modératrices				
	Estime de soi	+	H-M1	Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est forte
		-		Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est faible
	Expérience	-	H-M2	Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte
	Age	-	H-M3	Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte
	Environnement	-	H-M4	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Flatter l'égo, Relever des défis, Faire plaisir, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut, Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Rechercher des sensations, Relever des défis, Rechercher des gains personnels, Flatter l'égo, Faire plaisir, Acquérir un statut</i>) est forte
		+	H-M5	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable est forte
		+	H-M6	Plus l'environnement est favorable, plus la relation entre l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

- 1) Construction d'une échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable
- 2) Les autres instruments de mesure qui feront l'objet de deux collectes de données
- 3) Les instruments de mesure ayant fait l'objet d'une seule collecte de données

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

Introduction du chapitre 5

L'objectif de ce cinquième chapitre est la présentation et la validation des instruments de mesure nécessaires à la préparation du modèle. Nous allons donc :

- Construire une échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. En effet, comme nous l'avons indiqué, il ne semble pas en exister, à notre connaissance. Nous détaillerons les choix et les différentes étapes nous ayant permis d'aboutir à une échelle fiable et valide permettant de mesurer les neuf motivations à s'engager dans un comportement irresponsable chez les plaisanciers (**section 1**).
- Sélectionner et valider toutes les autres échelles de mesure utilisées. Nous allons donc présenter les autres échelles de mesure que nous avons choisies et parfois adaptées ou enrichies par des items issus d'échelles mesurant le même construit. Nous testerons ensuite ces instruments de mesure sur notre population de référence à savoir les plaisanciers de loisir (**section2**).

1. Construction d'une échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

Cette section sera consacrée à la construction d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Pour cela, plusieurs étapes relatives à la définition de ce qui doit être mesuré, à la création de l'instrument de mesure et à sa validation doivent être respectées. Dans ce sens, nous suivrons la méthodologie issue du paradigme de

Churchill (1979)⁵⁵¹ fondée sur la théorie classique des scores et la maximisation de l'alpha de Cronbach (coefficient de cohérence interne). Nous avons donc respecté plusieurs étapes liées à ce paradigme complétées par les recommandations de la procédure de Rossiter (2002)⁵⁵², appelée le modèle C-OAR-SE, adaptées aux équations structurelles. L'ensemble de ces étapes et des analyses effectuées sont présentées dans le tableau (50) suivant. Nous détaillerons le processus par la suite.

Tableau 50: Etapes de construction d'une échelle de mesure

Etapes à réaliser	Contenu des étapes
1 – Spécification du domaine du construit (1-1)	-Définition du construit -Choix des indicateurs de mesure -Relations entre le construit et ses mesures
2 – Création et validation des items (1-2)	-Génération des items -Validité de contenu (validation par des experts)
3 - Première collecte de données et purification des items (1-3)	-Analyses factorielles exploratoires
4 – Seconde collecte de données et émergence d'une structure factorielle (1-4)	-Analyses factorielles exploratoires
5 – Validation de la structure factorielle (1-5)	-Analyse factorielle confirmatoire -Comparaison avec des modèles alternatifs
6 – Fiabilité et validité du modèle de mesure (1-6)	-Fiabilité -Validité convergente -Validité discriminante -Validité nomologique

1.1. Spécification du domaine du construit

Selon Rossiter (2002)⁵⁵³, la définition d'un construit comprend l'objet (l'adoption d'un comportement irresponsable), l'attribut (les motivations) et les évaluateurs (les plaisanciers). Nous souhaitons donc mesurer les motivations des plaisanciers à adopter un comportement irresponsable. Nous allons donc soumettre neuf variables latentes correspondant aux différentes motivations réparties en deux catégories, les motivations égoïstes (la *recherche de gains*

⁵⁵¹ Churchill G.A. (1979), A paradigm for Developing Better Measures of Marketing Constructs, *Journal of Marketing Research*, 16, 64-73

⁵⁵² Rossiter J.R. (2002), The C-OAR-SE procedure for scale development in marketing, *International Journal of Research in Marketing*, 19, 305-335

⁵⁵³ Rossiter J.R. (2002), *Ibid.*

personnels, la volonté de *flatter son égo*, la *recherche de sensations*, la volonté *d'être libre*, le souhait de *rompre la routine*, de *relever des défis*, et *d'acquérir un statut*) et les motivations altruistes (la volonté de *porter assistance* et celle de *faire plaisir*).

Les attributs que sont les motivations ne sont pas observables en l'état. Il s'agit de variables latentes que nous allons mesurer par des indicateurs de mesure observables, les items. Deux types d'indicateurs de mesure existent :

- **Les indicateurs formatifs** : les items sont considérés comme formatifs lorsque, selon le chercheur, ils forment de façon exhaustive la variable latente. Ils en constituent les causes (figure 35). Chaque indicateur formatif apporte un élément au construit. L'ensemble des dimensions identifiées doit être représenté, même si leur contribution est faible (Bollen et Lennox, 1991)⁵⁵⁴. Le désavantage posé par ce type d'indicateur est l'importance qu'il faut d'identifier toutes les causes qui vont constituer la variable latente (Jarvis, Mackenzie et Podsakoff, 2004)⁵⁵⁵
- **Les indicateurs réflexifs** : les items (de chaque catégorie de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable) sont considérés comme réflexifs lorsque, selon le chercheur, ils sont le reflet de la variable latente (catégorie de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable) non observable directement. Ils représentent ses effets (figure 35). Représentant le même construit, les items peuvent alors être interchangeables et varient dans le même sens. Leur formulation doit donc être générale.

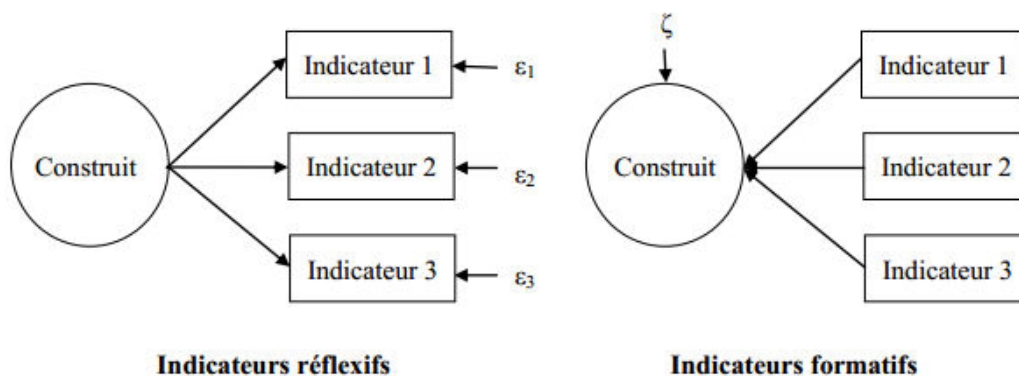


Figure 35 : Indicateurs formatifs vs réflexifs

⁵⁵⁴ Bollen K. et Lennox R. (1991), Conventional Wisdom on Measurement : A Structural Equation Perspective, Psychological Bulletin, 110, 2, 305-314

⁵⁵⁵ Jarvis, C. B., Mackenzie, S. B., & Podsakoff, P. M. (2004). Un examen critique des indicateurs de construit et des erreurs de spécification des modèles de mesure dans la recherche en marketing et en comportement du consommateur. Recherche et Applications en Marketing, 19(1), 73-97.

Nous avons opté pour ce dernier type d'indicateurs. Au regard de la littérature et de nos entretiens, nous estimons que les différents indicateurs relevés auprès des plaisanciers ne sont pas exhaustifs mais des effets possibles de la motivation à s'engager dans un comportement irresponsable correspondant (exemple : « Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation pour gagner du temps » constituera l'un des items de la catégorie *Rechercher des gains personnels*). Des indicateurs pourront être ajoutés, retirés et interchangés sans que cela ne change la nature du construit. De tels indicateurs de mesure sont basés sur une action hypothétique future qui représente un construit de type subjectif (Wilcox, Howell et Breivik, 2008)⁵⁵⁶ ce qui est en adéquation avec la formulation de notre question « *Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que...* ».

Par ailleurs, le positionnement épistémologique positiviste que nous avons choisi nous conduit à opter pour des indicateurs de type réflexifs. Nous estimons que le construit mental évoqué existe au-delà de ses mesures (Howell, Breivik et Wilcox, 2007)⁵⁵⁷. De ce fait, les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable d'un individu se manifestent par leur dimension qui se manifestent à leur tour par les items qui sont des effets observables.

1.2. Génération et validation des items

1.2.1. Processus de création d'items

Nous avons élaboré une liste de 74 items représentant des effets appartenant à chaque type de motivation (annexe 7). Nous avons veillé à donner un caractère réflexif en tentant de faire transparaître dans les items proposés les motifs d'adoption d'un comportement irresponsable issus des entretiens qualitatifs et de la revue de littérature. Pour cela, nous avons utilisé des termes généraux afin que les items puissent être parlant à une majorité de personnes et ne soient pas liés à des motivations propres à chacun. Certains extraits nous ont cependant semblé refléter des motivations suffisamment générales pour être repris presque en l'état. La phrase du discours

⁵⁵⁶ Wilcox J.B., Howell R.D. et Breivik E. (2008), Questions about formative measurement, *Journal of Business Research*, Vol. 61, pp. 1219-1228.

⁵⁵⁷ Howell R. D., Breivik E. et Wilcox J. B. (2007) Reconsidering formative measurement, *Psychological methods*, 12(2), 205.

de Jacques illustrant la motivation *Porter assistance* en est un exemple « *C'est parce qu'il faut intervenir vite* ».

Nous avons formulé les propositions de telle sorte que le jugement s'appuie sur des actions hypothétiques. Afin que le construit mesuré par les propositions soit le même et que ces propositions concernent bien le concept censé être mesuré (Mowen et Voss, 2008)⁵⁵⁸, nous les avons formulées de façon identique « *il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que [motivation]* ».

1.2.2. Validité de contenu

Pour vérifier la validité de contenu, nous avons suivi les préconisations de Jolibert et Jourdan (2011)⁵⁵⁹. Nous avons sollicité 4 experts (2 enseignants-chercheurs en comportement du consommateur habitués à construire des échelles de mesure et 2 spécialistes de la sécurité maritime) pour évaluer la représentativité de chaque item par rapport au construit qu'il est censé mesurer. Pour cela, les experts ont reçu une définition du construit et de chacune de ses dimensions accompagnées d'une grille d'évaluation. Ils ont dû ainsi indiquer pour chaque item s'il était « Très représentatif », « Assez représentatif » ou « Peu représentatif » des dimensions auxquelles ils étaient liés. Un espace « commentaires » était également présent afin qu'ils puissent s'exprimer sur les items et leur dimension s'ils le souhaitaient. Les experts ont pu donner leur avis sur la clarté des items ce qui a conduit à la reformulation de certains. La demande d'évaluation effectuée se trouve en annexe 8 et la validité de contenu en annexe 9.

A l'issue de cela :

- 31 items jugés non représentatifs par au moins un expert ont été éliminés
- La dimension *Rechercher des sensations* a été divisée en deux à savoir *Rechercher des sensations fortes* et *Rechercher des sensations de plaisir* car jugées de nature différente par les experts. Nous passons donc de 9 motivations à 10 motivations.

⁵⁵⁸ Moyen J.C. et Voss K.E. (2008), On Building Better Construct Measures: Implications of a General Hierarchical Model, *Psychology and Marketing*, 25, 6, 485-505

⁵⁵⁹ Jolibert A. et Jourdan P. (2011), Op. cit.

- 21 items dérivés des items déjà retenus ont été ajoutés suite aux recommandations des experts et/ou de la réflexion menée après l'analyse des commentaires

L'analyse de la première collecte s'effectuera alors sur 64 items répartis sur les 10 motivations de la façon suivante : 5 items pour la motivation *Rechercher des gains personnels*, 11 items pour la dimension *Recherche la liberté*, 6 items pour la motivation *Rompre avec la routine*, 6 items pour la motivation *Acquérir un statut*, 7 items pour la motivation *Rechercher des sensations fortes*, 6 items pour la motivation *Relever des défis*, 5 items pour la motivation *Porter assistance*, 5 items pour la motivation *Faire plaisir*, 6 items pour la motivation *Rechercher des sensations de plaisir*, et enfin 7 items pour la motivation *Flatter l'Ego* (annexe 10).

1.3. Première collecte des données et épuration des items

Les items ont été placés de façon aléatoire dans le questionnaire pour pallier un effet d'ordre pouvant survenir dans les réponses. Les répondants doivent indiquer leur degré d'accord sur les 64 items à l'aide d'une échelle de Likert en 5 points allant de « pas du tout d'accord » à « tout à fait d'accord ». Le nombre d'échelons a été défini à cinq sur l'ensemble du questionnaire afin de faciliter les réponses aux questions pour les répondants sur un questionnaire assez long.

Une fois le questionnaire administré, nous avons réalisé les analyses en composantes principales (ACP) à l'aide du logiciel SPSS (version 19). Nous choisissons de réaliser une ACP, cette dernière étant appropriée dans le cadre d'une réduction de données par identification de dimensions latentes (Hair et al, 2010)⁵⁶⁰.

⁵⁶⁰ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010), *Multivariate Data Analysis* (7ème éd.), Prentice Hall

1.3.1. Traitements préliminaires

1.3.1.1. Données manquantes

Nous n'avons pas de donnée manquante, la structure de notre questionnaire en ligne étant conçue de sorte que le passage aux questions suivantes nécessite une réponse obligatoire aux questions précédentes.

1.3.1.2. Analyse de la distribution des variables

Nous avons procédé à une vérification de la normalité de la distribution des données avant de commencer les ACP. Nous constatons que de nombreuses variables ne suivent pas la loi normale (annexe 11). Dans le domaine des sciences sociales, les données suivent rarement une distribution normale. Nous observons que la plupart des variables ont une distribution asymétrique à droite ($SY > 0$) ce qui indique que les répondants ont tendance à donner des réponses négatives. Cela concerne notamment les variables orientées vers soi et plus particulièrement celle appartenant aux dimensions *Flatter l'égo* et *Rechercher un statut*. De plus ces variables sont en-dessous de la loi normale ($KU > 0$) ce qui indique que les observations sont regroupées et donc que les propositions remportent une majorité d'opinion des répondants. A l'inverse, nous observons pour les items orientés vers les autres, notamment le fait de vouloir *Faire plaisir* et surtout celui de *Porter assistance*, une tendance aux réponses positives ($SY < 0$) et un Kurtosis négatif. Ces variables sont donc au-dessus de la normale ($KU < 0$) et les observations plus étalées. Cependant, il semblerait que cette distribution anormale ne soit pas le résultat d'un biais de désirabilité sociale malgré la nature de l'échelle portant sur différents comportements transgressifs pouvant être réalisés par les individus. En effet, si l'on se fie aux coefficients de corrélation observés entre l'échelle de désirabilité sociale insérée dans notre questionnaire et l'échelle de motivations, nous constatons qu'ils sont faibles ($< 0,2$). En revanche, plusieurs observations (142, 107, 147, 177, 168, 175, 162, 11, 13, 17, 92, 93, 133, 138, 198, 202, 257, 258) obtenues en recoupant plusieurs méthodes (méthode de Mahanobilis, labeling method, boîte à moustache et tableau d'anomalies) semblent participer à cette absence

de normalité des données. Nous décidons donc de les retirer. Après leur retrait, les variables “problématiques” se rapprochent plus de la loi normale (annexe 11). Certaines, bien qu’ayant un Skewness et/ou un Kurtosis dépassant la loi normale, restent toutefois acceptables. Nous décidons donc de les conserver. D’autres, en revanche, restent encore trop éloignées de la normale et possèdent un trop grand nombre de données extrêmes. Elles sont alors supprimées. L’ACP sera donc menée sur un échantillon de 245 individus pour 40 items. Ce ratio de 6,1 semble bon puisqu’il se situe au-dessus du seuil de 5 préconisé par Hair et al, (2010)⁵⁶¹.

1.3.2. Analyses factorielles exploratoires

Nous réalisons une série d’analyses en composantes principales (ACP) pour aboutir à une structure factorielle stable de l’échelle des motivations à s’engager dans un comportement irresponsable. Nous terminons cette étape de purification de l’échelle de mesure par le test de fiabilité à travers le calcul du coefficient alpha de Cronbach.

Nous commençons donc l’analyse en nous assurant que les données sont factorisables. Pour cela nous utilisons le test de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) et le test de sphéricité de Bartlett. Nous obtenons un test de sphéricité de Bartlett significatif (<0,001) et un indice KMO de 0,955. Les données sont donc factorisables.

1.3.2.1. Choix du nombre d’axes

Nous avons pu dégager plusieurs dimensions latentes à travers une série d’ACP. En effet, en suivant la règle de Kaiser consistant à ne conserver que les facteurs ayant une valeur propre supérieure à 1, nous aboutissons à une structure factorielle stable en 5 facteurs (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶². Le premier facteur se distingue des autres par sa valeur propre et son pourcentage de variance expliquée s’élevant à 50%. Les quatre autres facteurs ayant une valeur propre supérieure à 1 n’expliquent à eux tous que les 22% restants de la variance. Si l’on

⁵⁶¹ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis* (7ème éd.), Prentice Hall

⁵⁶² Carricano, M. Poujol, F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit.

considère le graphique de valeurs propres, nous pouvons observer ce constat (figure 36). La forme légèrement arrondie du coude montre une première cassure au second facteur puis la présence du « coude » situé au niveau des facteurs 3 et 4. Il semblerait donc que le nombre idéal d'axes soit compris entre 2 et 4.

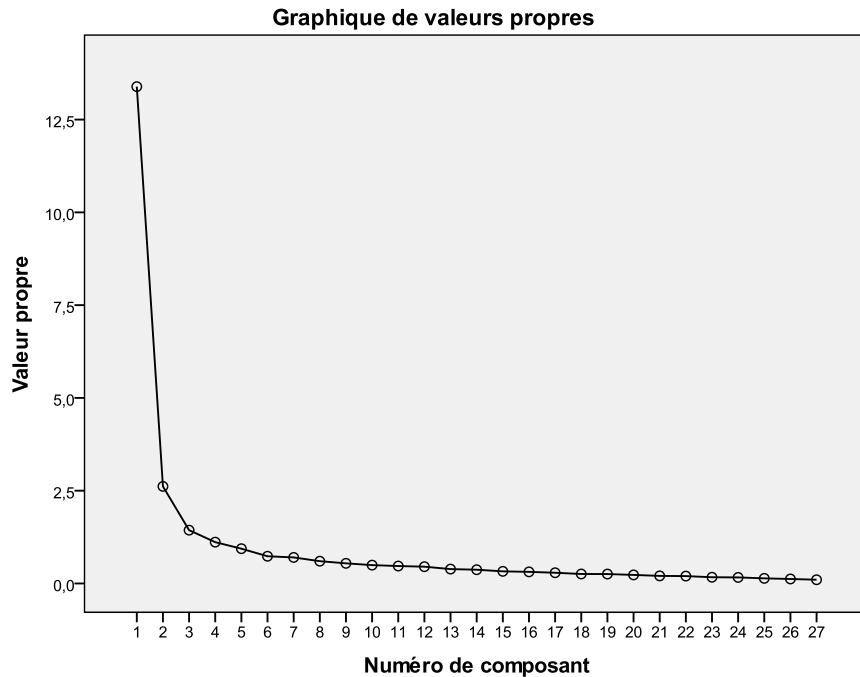


Figure 36 : Scree-test échelle des motivations à s'engager – collecte 1

Afin d'avoir le plus d'informations possible pour pouvoir choisir le nombre approprié de facteurs à retenir, nous avons réalisé une analyse en parallèle à l'aide du Parallel Analysis Engine (Patil et al., 2007)⁵⁶³ (annexe 6). Les axes à conserver correspondent alors à ceux dont la valeur propre est supérieure à la valeur propre générée au hasard par le logiciel. Concernant notre échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, il ressort à travers ce procédé que le nombre d'axes à retenir est de 2. Nous pouvons néanmoins souligner que la valeur de l'axe 3 est très proche de celle générée par le logiciel et supérieure à la moyenne des valeurs propres aléatoirement générées (tableau 51).

⁵⁶³ Patil V. H., Singh S. N., Mishra S. et Donovan D. (2007), Parallel Analysis Engine to Aid Determining Number of Factors to Retain. <http://ires.ku.edu/~smishra/parallelengine.htm>

Facteur	Moyenne des valeurs propres aléatoirement générées	95ème percentile	Valeurs propres réelles échelle Motivations
1	1.871618	1.973496	20,532
2	1.762863	1.833175	2,677
3	1.685343	1.746910	1,720
4	1.621858	1.678544	1,479
5	1.563221	1.614834	1,089
6	1.507690	1.555648	1,048

Tableau 51 : Comparaison entre les valeurs propres de l'échelle des motivations et les valeurs propres aléatoires

Cependant, aucune méthode ne permet de déterminer un nombre d'axes idéal fixe. Il se situerait entre 1 et 9 facteurs selon la méthode choisie (tableau 52). Devant les différents chiffres observés entre chaque méthode, nous avons finalement décidé de tenir compte du critère des valeurs propres supérieures à 1 et de procéder par épurations successives. En effet, notre recherche étant exploratoire, nous ne voulions omettre aucun facteur.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	9
Valeurs propres > 1	6
% de variance expliquée	1 (51%) à 6 (71%)
Scree-Test	Entre 2 et 4
Analyse en parallèle	2

Tableau 52 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée – collecte 1

1.3.2.2. Epurations successives

Nous avons réalisé une série d'ACP par épurations successives afin d'obtenir une structure factorielle stable (tableau 53). Considérant que les composantes sont corrélées, du fait d'appréhender le même concept (les motivations à s'engager dans d'un comportement irresponsable), nous avons réalisé une rotation oblique (Oblimin) afin de faciliter la lecture des axes factoriels (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶⁴. De plus, les coefficients de

⁵⁶⁴ Carricano, M., Poujol, F., & Bertrandias, L. (2010). *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

corrélation des facteurs que nous observons sont supérieurs à 0,3 ce qui nous conforte dans notre choix d'une rotation oblique plutôt qu'orthogonale (Varimax) (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶⁵. Nous avons ainsi abouti après 10 ACP à une structure factorielle stable composée de 5 facteurs.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	40	6	0,955	71,4%	Suppression des items sur deux axes	Mot_Lib1, Mot_Sens1, Mot_Rout1
					Suppression des items sans loading	Mot_Rout3
ACP 2	36	5	0,953	69,7%	Suppression des items sur deux axes	Mot_Ga3
ACP 3	35	5	0,953	70,1%	Suppression des items à faible communalité (<0,45)	Mot_Rout6
ACP 4	34	5	0,954	70,3%	Suppression des items à faible communalité (<0,5)	Mot_PI3 Mot_Lib8
ACP 5	32	5	0,952	70,5%	Suppression des items à faible communalité (<0,5)	Mot_PI4 Mot_Lib5
ACP 6	30	5	0,948	70,5%	Suppression des items sur deux axes	Mot_Lib7
ACP 7	29	5	0,948	70,9%	Suppression des items à faible communalité (<0,5)	Mot_Lib6
ACP 8	28	5	0,946	71,1%	Suppression des items s'agréant sur une dimension de nature différente	Mot_Ga5
ACP 9	27	5	0,945	72,2%	Suppression des items à faible loading	Mot_Rout5
ACP 10	26	5	0,944	73%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 53 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des motivations - collecte 1

1.3.2.3. Structure factorielle

A l'issue des ACP réalisées avec rotation Oblimin une structure stable composée de 5 facteurs apparaît après épuration (tableau 53). Nous pouvons constater que, parmi les dimensions que nous avons dégagées de la revue de littérature et de l'analyse qualitative, certaines ont fusionné.

⁵⁶⁵ Carricano, M., Poujol, F., & Bertrandias, L. (2010). *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

En observant de plus près leurs items nous pouvons constater l'existence d'un lien entre eux et une cohérence dans les regroupements obtenus. Le facteur 1 représente la motivation relative à la *Recherche de sensations*, le facteur 2 celle de *Porter assistance*, le facteur 3 est relatif au fait de vouloir *Faire plaisir*, le facteur 4 est relatif à la *Recherche de gains* (argent, temps, expérience) et enfin le facteur 5 correspond à la *Recherche de liberté*. Nous obtenons donc la structure factorielle suivante (tableau 54) :

- Composante 1 (10 items) : dimension *Recherche de sensations* ; $\alpha = 0,951$
- Composante 2 (5 items) : dimension *Porter assistance* ; $\alpha = 0,843$
- Composante 3 (5 items) : dimension *Faire plaisir* ; $\alpha = 0,941$
- Composante 4 (4 items) : dimension *Recherche de gains* ; $\alpha = 0,819$
- Composante 5 (3 items) : dimension *Recherche de liberté* ; $\alpha = 0,833$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève à 0,954.

Items α de Cronbach de l'échelle : 0,954		composantes				
		1	2	3	4	5
α de Cronbach : 0,951						
J'aime les sensations fortes	Mot_Sens3	0,673				
J'ai envie de dépasser mes limites	Mot_Def2	0,750				
J'aime l'idée de partir à l'aventure	Mot_Sens7	0,715				
J'aime me surpasser	Mot_Def3	0,932				
J'aime les challenges	Mot_Def4	0,744				
Je suis meilleur sous la pression	Mot_Def5	0,797				
Je suis joueur	Mot_PI6	0,743				
J'ai envie de voir ce que mon bateau a dans le ventre	Mot_Sens6	0,769				
J'ai l'esprit de compétition	Mot_Def6	0,855				
α de Cronbach : 0,843						
Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un	Mot_Ass1		0,696			
Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles	Mot_Ass2		0,869			
Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits	Mot_Ass3		0,853			
Il arrive que je doive porter secours	Mot_Ass4		0,738			
Certaines situations risquées nécessitent de passer outre certaines règles	Mot_Ass5		0,695			
α de Cronbach : 0,941						
Ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse	Mot_FPI1			-0,577		
J'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi	Mot_FPI2			-0,710		
J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches	Mot_FPI3			-0,782		
J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment	Mot_FPI4			-0,790		

C'est important pour moi que les gens soient contents à bord	Mot_FP15				-0,731			
α de Cronbach : 0,819								
Je veux gagner du temps lorsque je suis pressé	Mot_Ga1					0,716		
J'aime faire de nouvelles expériences	Mot_Rout2					0,637		
J'ai envie de relever des défis	Mot_Def1					0,600		
J'ai très peu de temps devant moi et je veux en profiter	Mot_Ga2					0,728		
α de Cronbach : 0,833								
J'ai envie de me laisser porter au gré des flots	Mot_Lib2						0,814	
J'aime faire comme je l'entends	Mot_Lib3						0,693	
J'estime que sur l'eau, c'est un espace de liberté	Mot_Lib4						0,763	

Tableau 54 : Matrice des types - Echelle de motivations – collecte 1

Nous pouvons également constater que les items générés concernant la dimension *Flatter l'égo* ont tous disparu, et ce dès l'issue des tests de normalité. Comme nous avons pu le voir précédemment, les coefficients de corrélation observés entre l'échelle de désirabilité sociale et cette dimension sont faibles. Il ne semble donc pas exister de biais de désirabilité sociale. La disparition de cette dimension pourrait alors s'expliquer par l'identité des répondants. En effet, beaucoup d'entre eux sont issus des forums de plaisance. Sur ces forums, il s'agit la plupart du temps d'individus férus de plaisance pratiquant cette activité pour des raisons autres que celles que nous venons d'évoquer. Ils ne sont donc peut-être pas représentatifs de cette dimension. Comme elle nous semble cependant importante aux vues des éléments issus de la revue de littérature et de l'analyse qualitative, nous faisons le choix de rédiger de nouveaux items. Nous décidons également de rédiger de nouveaux items pour les dimensions *Faire plaisir*, *Rechercher des gains* et *Rechercher la liberté* afin d'augmenter la fiabilité de ces dimensions. L'ensemble des items générés a été validé par deux experts et ajoutés à nos 32 autres items en vue de la réalisation d'une seconde collecte de données (tableau 55).

Items générés représentant la composante <i>Flatter l'égo</i>	
Je souhaiterais montrer aux autres qui je suis vraiment	Mot_Eg1
Je voudrais me faire remarquer	Mot_Eg2
Je souhaiterais me démarquer des autres	Mot_Eg3
J'ai envie de me prouver que je peux y arriver malgré le danger	Mot_Eg4
Je n'ai pas envie d'être ridicule en renonçant devant un obstacle	Mot_Eg5
Items générés représentant la composante <i>Faire plaisir</i>	
J'ai envie de rendre les gens heureux en mer	Mot_fp6
Le plus important c'est que tout le monde à bord prenne du bon temps	Mot_fp7
Ce qui m'importe c'est que chacun prenne du plaisir à bord	Mot_fp8

Items générés représentant la composante <i>Rechercher des gains</i>	
Certaines contraintes m'obligent à me dépêcher	Mot_ga6
J'aime apprendre de nouvelles choses en me surpassant	Mot_ga7
Je suis pressé(e) de naviguer même si les conditions ne sont pas réunies	Mot_ga8
Il se peut que je sois pris(e) par le temps	Mot_ga9
Items générés représentant la composante <i>Rechercher la liberté</i>	
Je n'ai pas envie d'avoir de contrainte	Mot_lib12
J'aime profiter de chaque instant	Mot_lib13
J'aime me sentir libre	Mot_lib14
J'ai envie de ne m'occuper de rien	Mot_lib15

Tableau 55 : Nouveaux items générés pour les composantes *Flatter l'égo*, *Faire plaisir*, *Rechercher des gains* et *Rechercher la liberté*

1.4. Seconde collecte des données et émergence de la structure factorielle

La seconde collecte de données nous donne un premier échantillon de 220 observations pour 42 items. Les traitements préliminaires n'ont là encore révélé aucune donnée manquante du fait de la passation en ligne du questionnaire.

Nous avons procédé à une vérification de la normalité de la distribution des données avant de commencer les ACP. Aucun problème particulier n'a été détecté. Seuls quelques items ont un Skewness qui s'éloigne légèrement de la loi normale (annexe 12).

1.4.1. Confirmation du nombre d'axes

Une série d'ACP laisse apparaître une structure stable en trois facteurs. Si l'on prend en considération les différentes méthodes, nous pouvons constater qu'elles ne convergent pas toutes vers le même nombre d'axes (tableau 56). Le critère des valeurs propres supérieures à 1 indique l'existence de 4 axes et le Scree-test montre une structure en éboulis à partir du 4^{ème} axe. L'analyse en parallèle, quant à elle, indique clairement une structure composée de 3 axes. Comme nous l'avions évoqué lors de l'analyse qualitative et suite à une remarque allant dans ce sens qui nous avait été faite par l'expert n°1 que nous avons sollicité, nous décidons de partir sur 3 axes.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	9
Valeurs propres > 1	4
% de variance expliquée	1 (54%) à 4 (71%)
Scree-Test	Entre 4
Analyse en parallèle	3

Tableau 56 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée – collecte 2

1.4.2. Epurations successives

Nous avons réalisé douze ACP par épurations successives afin d'obtenir une structure factorielle stable (tableau 57). Les données étant factorisables (KMO de 0.961 et test de sphéricité de Bartlett significatif <0,001), nous pouvons procéder à l'analyse.

Nous avons effectué une rotation oblique (Oblimin) afin de faciliter la lecture des axes factoriels (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶⁶. De plus, la rotation oblique s'avère pertinente dans le cas de nos motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, les coefficients avoisinant ou dépassant le seuil de 0.3 (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶⁷. Nous avons ainsi abouti après ces douze ACP à une structure factorielle stable composée de 3 facteurs.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	42	4	0,961	71.2%	Suppression des items sur deux axes	Mot_fp1 Mot_rout2
ACP 2	40	4	0,960	72.2%	Suppression des items sur deux axes	Mot_lib4
ACP 3	39	4	0,959	72.3%	Suppression des items à faible loading (<0,45)	Mot_sens7
ACP 4	38	4	0,958	72.5%	Suppression des items à faible communalité	Mot_ga1
ACP 5	37	3	0,959	70%	Suppression des items à faible loading	Mot_eg9

⁵⁶⁶ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

⁵⁶⁷ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Ibid.*

ACP 6	36	3	0,958	70%	Suppression des items sur deux axes	Mot_ass5
ACP 7	35	3	0,959	70,3%	Suppression des items à faible communalité	Mot_ga9
ACP 8	34	3	0,958	71,3%	Suppression des items à faible communalité	Mot_lib12 Motl_lib3
ACP9	32	3	0.957	71.6%	Suppression des items à faible communalité	Mot_ga2
ACP 10	31	3	0.956	72%	Suppression des items à faible communalité	Mot_ga6 Mot_eg8
ACP 11	29	3	0.954	73.3%	Au-delà des aspects uniquement statistiques, nous avons décidé de retirer des items, notamment ceux se ressemblant beaucoup, pour avoir une échelle plus parcimonieuse	Mot_ga7, Mot_pl6, Mot_def5, Mot_sens6, Mot_ga8, Mot_def6, Mot_lib15, Mot_def1, Mot_lib13, Mot_fp7, Mot_fp2, Mot_lib14, Mot_lib2
ACP 12	16	3	0.921	78.5	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 57 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des motivations - collecte 2

1.4.3. Structure factorielle

A l'issue des ACP réalisées avec rotation Oblimin une structure stable composée de 3 facteurs apparaît après épuration (tableau 57). Nous pouvons constater que, parmi les dimensions que nous avons dégagées à l'issue de la revue de littérature et de l'analyse qualitative d'une part, et de la première ACP d'autre part, certaines ont fusionné. En observant de plus près leurs items, nous pouvons constater l'existence d'un lien entre eux et donc une cohérence dans les regroupements obtenus. Cette structure en trois dimensions va d'ailleurs dans le sens d'une remarque faite par l'un des experts sollicités. Nous obtenons donc la structure factorielle suivante (tableau 58) :

- Composante 1 (15 items) : dimension *Intérêts personnels* ; $\alpha = 0,953$
- Composante 2 (4 items) : dimension *Porter assistance* ; $\alpha = 0.831$
- Composante 3 (10 items) : dimension *Faire plaisir* ; $\alpha = 0.960$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève 0.933

Ces valeurs sont supérieures au seuil d'acceptabilité qui est de 0.7 recommandé (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁶⁸. Le grand nombre d'items obtenus suite à la fusion de certaines dimensions peut expliquer cette valeur élevée.

Codes items	Items	Composantes		
		Intérêts personnels	Porter assistance	Faire plaisir
Mot_sens3	J'aime les sensations fortes	0.783		
Mot_def2	J'ai envie de dépasser mes limites	0.920		
Mot_eg10	Je souhaiterais me démarquer des autres	0.948		
Mot_def3	J'aime me surpasser	0.912		
Mot_eg12	Je n'ai pas envie d'être ridicule en renonçant devant un obstacle	0.807		
Mot_eg11	J'ai envie de me prouver que je peux y arriver malgré le danger	0.839		
Mot_def4	J'aime les challenges	0.766		
Mot_ass1	Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un		0.711	
Mot_ass2	Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles		0.870	
Mot_ass3	Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits		0.839	
Mot_ass4	Il arrive que je doive porter secours		0.796	
Mot_fp6	J'ai envie de rendre les gens heureux en mer			0.912
Mot_fp5	C'est important pour moi que les gens soient contents à bord			0.912
Mot_fp3	J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches			0.881
Mot_fp4	J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment			0.930
Mot_fp8	Ce qui m'importe c'est que chacun prenne du plaisir à bord			0.814

Tableau 58 : Matrice des types - Echelle de motivations– collecte 2

⁵⁶⁸ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit

1.5. Analyse factorielle confirmatoire – Motivations à s’engager dans un comportement irresponsable

Afin de valider la structure factorielle nous avons décidé de réaliser une analyse factorielle confirmatoire (AFC).

L’estimation des paramètres est réalisée à travers le maximum de vraisemblance (ML – maximum likelihood) nécessitant le respect de la multinormalité des variables ainsi qu’un échantillon de taille moyenne. En cas de violation de la multinormalité, ce qui arrive couramment en Sciences de gestion, nous utiliserons les statistiques robust qui permettent de corriger cet écart. Par ailleurs, nous avons trois construits latents correspondant aux trois dimensions de l’échelle de motivation à s’engager dans un comportement irresponsable. Les communalités se situent entre 0.54 et 0.85 ce qui indique qu’il est nécessaire d’avoir 100 à 150 observations afin de valider la structure factorielle. Notre échantillon de 220 répondants répond donc à ce critère.

1.5.1. Qualité d’ajustement du modèle

Nous testons le modèle des trois motivations à s’engager dans un comportement irresponsable qui sont librement autorisées à covarier entre elles. Les résidus standardisés sont relativement faibles et se situent tous dans l’intervalle $]-0.1 ; +0.1[$ (Roussel et al, 2002)⁵⁶⁹ ce qui laisse présager d’un bon ajustement. Nous observons ensuite les indices d’ajustement que nous indiquons dans le tableau suivant (tableau 59) :

⁵⁶⁹ Roussel P., Durrieu F., Campoy E et El Akremi A. (2002), Méthodes d’équations structurelles : Recherche et applications en gestion, Economica

Indices d'ajustement	Valeurs conseillées (Roussel et al, 2002)	Valeurs motivations (Méthode robuste)
χ^2		155.24 (ddl=87)
χ^2/ddl	Le plus faible ; entre 1 et 2 ou 3 ; voire 5	1.78
RMSEA	< à 0,08, si possible <0,05	0.06 (0.044-0.075)
CFI	>0,90	0.980

Tableau 59 : Valeurs des indices d'ajustement obtenus lors de l'analyse confirmatoire de l'échelle de mesure des motivations

Le degré d'ajustement du modèle aux données recueillies est bon. Nous observons ensuite la qualité de l'association des items aux variables latentes. Pour cela, nous prenons en compte les loadings qui s'avèrent tous statistiquement significatifs ($z > 1.96$). Ces loadings standardisés doivent être supérieurs à 0.7, c'est-à-dire qu'ils doivent restituer plus de la moitié de la variance de leur indicateur (r^2). En ce qui nous concerne, seul l'item Mot_lib2 ne respecte pas ces conditions (0.690) (Hair et al, 2010)⁵⁷⁰ (tableau 60). Cependant, selon Bollen (1989)⁵⁷¹, les valeurs inférieures ne sont pas nécessairement retirées.

Codes items	Items	composantes		
		Intérêts personnels	Porter assistance	Faire plaisir
Mot_sens3	J'aime les sensations fortes	0.811		
Mot_def2	J'ai envie de dépasser mes limites	0.900		
Mot_eg10	Je souhaiterais me démarquer des autres	0.834		
Mot_def3	J'aime me surpasser	0.900		
Mot_eg12	Je n'ai pas envie d'être ridicule en renonçant devant un obstacle	0.832		
Mot_eg11	J'ai envie de me prouver que je peux y arriver malgré le danger	0.856		
Mot_def4	J'aime les challenges	0.911		
Mot_ass1	Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un		0.710	
Mot_ass2	Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles		0.799	
Mot_ass3	Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits		0.723	

⁵⁷⁰ Hair J.F. Jr., Black W.C., Babin J.B. et Anderson R.E. (2010), Multivariate data analysis, 8th edition, Pearson, Prentice Hall

⁵⁷¹ Bollen K.A. (1989), Structural Equations with latent variables, Wiley and sons, Inc, U.S.A

Mot_ass4	Il arrive que je doive porter secours		0.746	
Mot_fp6	J'ai envie de rendre les gens heureux en mer			0.855
Mot_fp5	C'est important pour moi que les gens soient contents à bord			0.851
Mot_fp3	J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches			0.933
Mot_fp4	J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment			0.950
Mot_fp8	Ce qui m'importe c'est que chacun prenne du plaisir à bord			0.903

Tableau 60 : Loadings standardisés AFC – Echelle des motivations – échantillon 2

1.5.2. Test d'un modèle alternatif

Le degré de corrélation élevé observé entre les construits, notamment entre les dimensions *Intérêts personnels* et *Faire plaisir* (tableau 61), nous incite à tester un premier modèle alternatif à deux dimensions (M2). Les indices d'ajustement de ce nouveau modèle testé sont moins bons. Il en va de même pour un modèle unidimensionnel (M3). Nous décidons alors de conserver le modèle initial à trois facteurs.

	Nb de dimensions	Nb d'items	χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
M1	3	16	155.24	87	1.78	0.060 (0.044-0.075)	0.980
M2	2	16	560.21	89	6.29	0.155 (0.143-0.167)	0.861
M3	1	16	772.30	89	8.68	0.187 (0.175-0.199)	0.799

Tableau 61 : Test de modèles alternatifs

1.6. Fiabilité et validité convergente et discriminante de l'échelle de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

Nous allons désormais observer la fiabilité et la validité de l'échelle de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable à travers différents critères. Les coefficients α et ρ intégrant les termes d'erreur s'avèrent supérieurs à 0.7 pour toutes les dimensions ce qui indique que l'échelle de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable est fiable (tableau 62). Les coefficients alpha de Cronbach (α) sont supérieurs à 0.9 pour les dimensions *Intérêts personnels* et *Faire plaisir*. Cela peut notamment s'expliquer par le grand nombre d'items

contenu dans ces dimensions suite aux fusions réalisées lors de la seconde ACP. Nous pouvons considérer la fiabilité de chaque dimension comme étant bonne car elle oscille entre 0.84 et 0.97.

	Fiabilité	
	α	ρ
Intérêts personnels	0.953	0.954
Porter assistance	0.831	0.832
Faire plaisir	0.960	0.960

Tableau 62 : Fiabilité échelle des motivations – échantillon 2

La validité convergente est vérifiée car le test z est significatif (>1.96) pour l'ensemble des items et le pvc est bien supérieur à 0.5 (tableau 63).

Dimensions	Validité convergente	
	Test z	pvc
Intérêts personnels	>13	0.75
Porter assistance	>9	0.56
Faire plaisir	>20	0.81

Tableau 63 : Validité convergente - Echelle des motivations – échantillon 2

La validité discriminante, quant à elle, est assurée car les corrélations entre deux dimensions sont inférieures à la racine carrée de leurs pvc (tableau 64). Cependant, nous pouvons noter que certaines corrélations sont élevées notamment entre *Intérêts personnels* et *Faire plaisir*. Néanmoins, nous pouvons observer que les indicateurs d'un même construit possèdent plus de variance entre eux qu'avec ceux de l'autre dimension.

Validité discriminante	Intérêts personnels	Porter assistance	Faire plaisir
Intérêts personnels	0.87		
Porter assistance	0.207	0.75	
Faire plaisir	0.731	0.340	0.90

Tableau 64 : Validité discriminante – Echelle des motivations – échantillon 2

2. Les autres instruments de mesure qui feront l'objet de deux collectes de données

Hormis les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, les échelles de mesure concernant les autres variables utilisées pour tester le modèle sont déjà présentes dans la littérature. Une adaptation à notre contexte d'étude est cependant nécessaire. Nous allons donc présenter et valider ici les échelles de mesure relatives aux normes subjectives (2.1), à l'environnement (2.2), à la perception de la vulnérabilité (2.3), à la perception de la gravité (2.4), au comportement irresponsable (2.5), à l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable (2.6), et aux erreurs humaines (2.7).

2.1. La mesure des normes subjectives

2.1.1. Présentation de l'échelle des normes subjectives

Là encore nous avons suivi les recommandations de Ajzen (1991)⁵⁷² pour la construction d'une échelle de mesure dans le cadre de la théorie du comportement planifié. La formulation de nos items est de type « la plupart de ceux qui sont importants pour moi pensent que... », « les personnes qui influencent mon comportement pensent que... ». Les répondants devaient exprimer leur degré d'accord à l'aide d'une échelle de Likert à 5 degrés.

La plupart de ceux qui naviguent ont un comportement irresponsable	Norm1
La plupart de mes amis et de mes connaissances ont un comportement irresponsable	Norm2
Les personnes qui influencent mon comportement en mer pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable.	Norm3
La plupart des français qui pratiquent une activité de plaisance ont un comportement responsable.	Norm4
Ceux qui n'ont pas un comportement irresponsable en mer sont des exceptions	Norm5
Les personnes qui sont importantes pour moi pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable	Norm6
La plupart des personnes à qui je m'identifie ont un comportement irresponsable	Norm7

Tableau 65 : Echelle des Normes subjectives adaptée à tester – échantillon 1

⁵⁷² Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

2.1.2. Analyse factorielles exploratoires

2.1.2.1. Première collecte de données

Là encore, nous n'avons pas de donnée manquante du fait de la passation en ligne du questionnaire.

La distribution de trois variables (Norm2, Norm6 et Norm7) sur les sept ne suit pas la loi normale. Nous observons une tendance aux réponses positives ($SY > 0$) concernant les items dont la formulation implique les individus et leur entourage. En observant les variables concernées, il semblerait que cela ne soit pas dû à un biais de désirabilité sociale. En effet, les coefficients de corrélation des items des échelles de désirabilité sociale et des normes subjectives sont faibles. Certaines observations semblent en revanche contribuer à l'absence de normalité (37, 40, 44, 59, 82, 138, 248). Ces observations ont été mises en avant après avoir recoupé plusieurs méthodes (boîte à moustache, tableau d'anomalies des données, méthode Mahalanobis et Labeling method). En retirant ces observations, la distribution des variables évoquées précédemment se rapproche désormais plus de la normale. Un seul item a cependant une distribution qui demeure encore trop éloignée (Norm7). Nous décidons de le retirer. L'analyse sera donc réalisée sur un échantillon de 256 personnes pour 6 items.

Les résultats des diverses méthodes convergent pour la plupart vers le chiffre 2 (tableau 66). Cependant, nous avons choisi de ne pas tenir compte des facteurs supérieurs à 1 mais de conserver un seul axe pour être en accord avec les éléments issus de la revue de littérature et de l'étude qualitative.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	2
% de variance expliquée	1 (42%) et 2 (75%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	2

Tableau 66 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle des Normes Subjectives - collecte 1

L'indice KMO de 0,643 et le test de sphéricité de Bartlett significatif indiquent que les données sont factorisables. Une réalisation de quatre ACP (75,5% de variance expliquée) a été nécessaire pour obtenir une structure factorielle stable (tableau 67). Au cours de la première ACP, deux facteurs apparaissent. Nous avons choisi de ne pas retenir le critère de valeur propre supérieur à 1 qui aboutissait à deux facteurs, mais de forcer le nombre de facteur à un afin d'être en accord avec les éléments issus de la revue de littérature et de l'étude qualitative.

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	6	2	0,643	59,4%	Suppressions des items à faible communalité (0,18)	Norm5
ACP 2	5	1	0,632	42,3%	Suppression des items sans loading	Norm4
ACP 3	4	1	0,621	51,6%	Suppressions des items à faible communalité (<0,4)	Norm1
ACP 4	3	1	0,621	62,2%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 67 : Synthèse des ACP - Echelle des Normes subjectives - collecte 1

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 68)

Items		loading
α de Cronbach de l'échelle : 0,694		
α de Cronbach : 0,740		
La plupart de mes amis et de mes connaissances ont un comportement irresponsable	Norm2	0,674
Les personnes qui influencent mon comportement en mer pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable.	Norm3	0,829
Les personnes qui sont importantes pour moi pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable	Norm6	0,851

Tableau 68 : Matrice des types - Echelle des Normes subjectives – collecte 1

Afin d'augmenter la fiabilité de cette échelle, nous avons rédigé de nouveaux items qui ont été validés par 2 experts (tableau 69).

Items générés représentant les normes subjectives	
Sur l'eau, les pavillons français semblent avoir un comportement moins responsable que les autres pavillons.	Norm8
Beaucoup de ceux qui naviguent n'ont pas toujours un comportement responsable	Norm9
Ceux qui ont un comportement responsable en mer semblent être des exceptions	Norm10
Certaines personnes qui me servent d'exemple ont parfois un comportement irresponsable	Norm11
Beaucoup de mes proches n'adoptent pas toujours un comportement responsable	Norm12
L'influence de mon entourage me conduit parfois à adapter un comportement qui n'est pas responsable	Norm13

Tableau 69 : Nouveaux items générés pour l'échelle des Normes subjectives

2.1.2.2. Seconde collecte de données

Là encore, nous n'avons pas de donnée manquante lors de cette seconde collecte (220 individus) du fait de la passation en ligne du questionnaire. Les observations ne s'éloignent pas de la distribution normale. Nous pouvons relever un Skewness essentiellement positif. Le Kurtosis, également positif, indique une distribution plus aplatie que la normale et donc une diversité d'opinions. Les individus ne semblent donc pas tous considérer leur entourage de façon homogène. Cela va dans le sens de ce qui avait été relevé au cours de la revue de littérature et de l'analyse qualitative d'où l'intérêt de cette variable des normes subjectives. Nous avons donc réalisé l'analyse sur 220 répondants et 9 variables.

Là encore, nous avons évalué le nombre d'axes idéal en prenant en compte différentes méthodes. Le nombre d'axes varie (de 1 à 3) en fonction de la méthode utilisée (tableau 70). Nous avons opté pour un seul axe en accord avec la revue de littérature et l'analyse qualitative.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (45%), 2 (61%) et 3 (72%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	2

Tableau 70 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée- Echelle des Normes Subjectives- collecte 2

L'indice KMO de 0,801 et le test de sphéricité de Bartlett significatif indiquent que les données sont factorisables. Après 4 épurations successives, nous aboutissons à une structure unidimensionnelle à 6 items (tableau 71).

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	9	3	0,801	72,3%	Suppressions des items à faible communalité (0,45)	Norm8
ACP 2	8	3	0,791	77,6%	Suppression des items présents sur deux axes	Norm10
ACP 3	7	2	0,787	67,8%	Suppressions des items à faible communalité (<0,4)	Norm9
ACP 4	6	2	0,791	60%	Obtention d'une structure factorielle stable	Norm 6
Ou ACP 5	5	1	0,837	63%	Faible communalité (<0.45)	Norm 3
ACP 6	4	1	0,804	71 %	Stable	

Tableau 71 : Synthèse des ACP - Echelle des Normes subjectives - collecte 2

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 72) :

Items α de Cronbach de l'échelle : 0.863		loading
La plupart de mes amis et de mes connaissances ont un comportement irresponsable	Norm2	0.834
Certaines personnes qui me servent d'exemple ont parfois un comportement irresponsable	Norm11	0.863
Beaucoup de mes proches n'adoptent pas toujours un comportement responsable	Norm12	0.820
L'influence de mon entourage me conduit parfois à adapter un comportement qui n'est pas responsable	Norm13	0.852

Tableau 72 : Matrice des types - Echelle des Normes subjectives – collecte 2

2.1.3. Analyse factorielle confirmatoire – Normes subjectives

Les indices d'ajustement de l'échelle de mesure des normes subjectives s'avèrent bons (tableau 73).

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
299.09	187	1.6	0.052 (0.041-0.063)	0.954

Tableau 73 : Valeurs des indices d'ajustement obtenus lors de l'AFC de l'échelle de normes subjectives

2.1.4. Fiabilité et validité convergente

Nous avons ensuite observé les loadings standardisés, le test z ainsi que les indices de fiabilité et de validité convergente. Du fait de l'unidimensionnalité de cette échelle, la validité discriminante sera, quant à elle, réalisée avec toutes les échelles lors du test du modèle de mesure effectué sur la dernière partie de l'échantillon. Les résultats obtenus pour l'échelle de normes subjectives sont bons (tableau 74).

		Validité convergente			Fiabilité	
Items		Loadings standardisés	Test z	ρ_{vc}	α	ρ
Normes subjectives	Norm2	0.769	> 12	0.59	0,863	0,864
	Norm11	0.817				
	Norm12	0.748				
	Norm13	0.796				

Tableau 74 : Fiabilité et validité convergente - Echelle de normes subjectives – échantillon 2

2.2. La mesure de l'environnement

2.2.1. Présentation de la mesure

Afin de mesurer l'Environnement, nous nous inspirons de l'échelle d'atmosphère développée par Plichon, (1999)⁵⁷³ à partir des échelles de Baker (1986)⁵⁷⁴, Baker, Grewal et Parasuraman, (1994)⁵⁷⁵ et Greenland et McGoldrick (1994)⁵⁷⁶. Il s'agit d'une échelle tridimensionnelle (facteurs ambiants, facteurs de design et facteurs sociaux) que nous avons adaptée à notre étude.

⁵⁷³ Plichon V. (1999). Analyse de l'influence des états affectifs sur le processus de satisfaction dans la grande distribution, Thèse de Sciences de Gestion, Université de Bourgogne, Dijon.

⁵⁷⁴ Baker J., Cameron M. (1996). «The Effects of Service Environment on Affect and Consumer Perception of Waiting Time : An Integrative Review and Research Propositions», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 24, n°4, p. 338-349.

⁵⁷⁵ Baker J., Grewal D., Parasuraman A. (1994). «The Influence of Store Environment on Quality Inferences and Store Image», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 22, n°4, p. 328-339.

⁵⁷⁶ Greenland S.J., Mc Goldrick P.J. (1994). «Atmospherics, Attitudes and Behavior : Modelling the Impact of Designed Space», *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, vol. 1, n°4, p. 1-16.

Pour chaque item, les répondants devaient exprimer leur opinion à l'aide d'une échelle en cinq points.

Intitulé de la question :	
Selon votre expérience, les plaisanciers peuvent envisager de partir en mer quand :	
PHYSIQUE (AMBIANCE)	
La météo est (bonne/mauvaise)	Env_Amb1
La luminosité est (bonne/mauvaise)	Env_Amb2
La mer est (calme/agitée)	Env_Amb3
Le vent est (fort/faible)	Env_Amb4
Les vagues sont (petites/grosses)	Env_Amb5
SECURITE - PROTECTION	
Le matériel de sécurité est (conforme/non-conforme)	Env_Sec1
Le matériel de sécurité est (complet/incomplet)	Env_Sec2
Ils (ont / n'ont pas) leur gilet de sauvetage	Env_Sec3
Ils (ont / n'ont pas) des moyens de communication à bord	Env_Sec4
Ils (disposent / ne disposent pas) d'outils technologiques de navigation	Env_Sec5
Les secours (ne sont / sont) pas loin	Env_Sec6
SOCIAL	
Les personnes à bord (savent / ne savent pas) naviguer	Env_Soc1
Il (y a / n'y a pas) du monde sur l'eau	Env_Soc2
Il (y a / n'y a pas) du monde à bord	Env_Soc3
Les personnes à bord m'encouragent / ne m'encouragent pas	Env_Soc4

Tableau 75 : L'échelle de l'environnement adaptée à tester – collecte 1

2.2.2. Analyses factorielles exploratoires

2.2.2.1. Première collecte de données

Suite aux traitements préliminaires, nous avons décidé de retirer les items Env_Sec1, Env_Sec2, Env_Sec3 et Env_Sec4 en raison d'une très forte présence de données extrêmes. L'ACP sera donc menée sur un échantillon de 263 individus pour 11 items.

Comme nous l'avons vu précédemment, nous avons décidé du nombre d'axes à retenir en nous basant sur les diverses méthodes déjà évoquées (tableau 76).

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	3
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (44%) à 3 (73%)
Scree-Test	3
Analyse en parallèle	2

Tableau 76 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée- Echelle de l'Environnement collecte 1

Après avoir vérifié que les données étaient bien factorisables (test de sphéricité de Bartlett significatif et indice KMO de 0,851), nous avons réalisé une série d'ACP. Concernant cette échelle, nous avons tout d'abord choisi de retenir 3 axes en adéquation avec les éléments issus de la revue de littérature et de l'analyse qualitative mais n'en avons finalement conservé que deux permettant ainsi d'aboutir à une structure factorielle plus stable (tableau 77). En effet, la dimension liée à l'environnement de sécurité disparaît suite au retrait de l'item Env_Sec5. L'item Env_Sec6 (*Les secours ne sont pas loin*) se déplace quant à lui dans la dimension liée à l'environnement sociale. Nous nous étions d'ailleurs interrogés sur la position de cet item qui revêtait un caractère de sécurité mais également un aspect social. Nous obtenons alors une structure stable composée de deux facteurs suite à 4 ACP. Là encore, les coefficients de corrélation sont très proches de 0.3 ce qui nous conduit à comparer les résultats obtenus avec ceux d'une rotation Varimax. Les items obtenus sont identiques. La structure factorielle composée par ces items semble donc solide. De plus, le pourcentage de variance expliquée reste sensiblement le même. Nous optons donc pour une rotation Oblimin qui facilitera l'interprétation des axes factoriels (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁷⁷.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	11	3	0,851	68%	Suppression des items ayant une faible communalité (0,3)	Env_Soc2
ACP 2	10	3	0,847	73%	Suppression des items isolés	Env_Sec5
ACP 3	9	2	0,864	69%	Suppression des items ayant une faible communalité (0,4)	Env_Soc4
ACP 4	8	2	0,861	74%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 77 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin-Echelle de l'Environnement - collecte 1

⁵⁷⁷ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 78) :

- Composante 1 (5 items) : dimension de *l'environnement d'ambiance* : 0,912
- Composante 2 (3 items) : dimension de *l'environnement social* : 0,815

L'alpha de Cronbach de l'échelle est de 0,846

Items α de Cronbach de l'échelle : 846		composantes	
		1	2
α de Cronbach : 0,912			
La météo est (bonne/mauvaise)	Env_Amb1	0,845	
La luminosité est (bonne/mauvaise)	Env_Amb2	0,827	
La mer est (calme/agitée)	Env_Amb3	0,889	
Le vent est (fort/faible)	Env_Amb4	0,859	
Les vagues sont (petites/grosses)	Env_Amb5	0,906	
α de Cronbach : 0,815			
Les personnes à bord (savent/ne savent pas) naviguer	Env_Soc1		0,870
Il y a du monde / personne à bord	Env_Soc3		0,856
Les secours sont/ne sont pas loin	Env_Soc6		0,836

Tableau 78 : Matrice des types - Echelle de l'environnement – collecte 1

Comme nous l'avons déjà souligné, la dimension relative à l'environnement de sécurité disparaît. Cette dimension nous semble pourtant importante et, aux vues des retours reçus sur les forums de la plaisance, il semblerait qu'il y ait un problème de formulation. Nous décidons donc de rédiger de nouveaux items. Nous rédigeons de nouveaux items également pour la dimension sociale. L'ensemble de ces items a été validé par 2 experts (tableau 78).

Items générés pour la dimension Sécurité-Protection	
Selon votre expérience, les plaisanciers ne peuvent envisager de partir en mer quand :	
Ils n'ont pas / ont vérifié tout le matériel de sécurité	Env_Sec1
Ils n'ont pas / ont au moins un moyen de communication	Env_Sec2
Ils n'ont pas / ont leur gilet de sauvetage sur eux	Env_Sec3
Ils n'ont pas / ont leur gilet de sauvetage à bord	Env_Sec4
Ils n'ont pas / ont vérifié le bulletin météorologique	Env_Sec7
Items générés pour la dimension Sociale	
Selon votre expérience, les plaisanciers ne peuvent envisager de partir en mer quand :	
Ils ne sont pas seuls / sont seuls à bord	Env_soc5
Les personnes à bord aident / n'aident pas à la navigation	Env_soc6
Ils savent / ne savent pas que l'on peut rapidement leur venir en aide si besoin	Env_soc7

Tableau 79 : Nouveaux items générés pour la composante Sécurité-Protection et la composante sociale

2.2.2.2. Seconde collecte de données

Suite aux traitements préliminaires, nous avons décidé de retirer les items Env_Sec1, et Env_Sec4 en raison d'une forte présence de données extrêmes. L'ACP sera donc menée sur un échantillon de 220 individus pour 14 items.

Comme nous l'avons vu précédemment, nous avons sélectionné le nombre d'axes à retenir en nous basant sur les diverses méthodes déjà évoquées et avons opté pour 3 axes, ce chiffre revenant de façon récurrente d'une part, et en adéquation avec le nombre d'axes issus de l'échelle de mesure originelle d'autre part (tableau 80).

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	3
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (29%) à 3 (57%)
Scree-Test	3
Analyse en parallèle	2

Tableau 80 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle de l'Environnement collecte 2

Après avoir vérifié que les données étaient bien factorisables (test de sphéricité de Bartlett significatif et indice KMO de 0,849), nous avons réalisé une série de 4 ACP avec rotation Oblimin pour aboutir à une structure factorielle stable tridimensionnelle composée de 10 items (tableau 81).

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	14	3	0,849	57%	Suppression des items ayant une faible communalité (0,19)	Env_soc5
ACP 2	13	3	0,854	60,6%	Suppression sur le mauvais axe	Env_sec6, Env_soc7
ACP 3	11	3	0,821	63,6%	Suppression des items à faible loading (< 0.6)	Env_amb1
ACP 4	10	3	0,786	65%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 81 : Synthèse des ACP avec rotation OBLIMIN - Echelle de l'Environnement - collecte 2

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 82) :

- Composante 1 (4 items) : dimension liée à l’environnement physique : 0,871
- Composante 2 (3 items) : dimension liée à la sécurité : 0,706
- Composante 3 (3 items) : dimension liée à l’environnement social : 0,583

L’alpha de Cronbach de l’échelle est de 0.591.

Items α de Cronbach de l’échelle : 0,591	composantes		
	Env. physique	Sécurité	Env. social
α de Cronbach : 0,871			
La visibilité est (bonne/mauvaise)	Env-amb2	0,673	
La mer est (calme/agitée)	Env-amb3	0,931	
Le vent est (fort/faible)	Env-amb4	0,872	
Les vagues sont (petites/grosses)	Env-amb5	0,870	
α de Cronbach : 0,706			
Les plaisanciers n’ont pas / ont au moins un moyen de communication	Env_sec2		0,802
Les plaisanciers n’ont pas / ont leur gilet de sauvetage sur eux	Env_sec3		0,763
Les plaisanciers n’ont pas / ont vérifié le bulletin météorologique	Env_sec7		0,808
α de Cronbach : 0,583			
Les personnes à bord savent / ne savent pas naviguer	Env_soc1		0,731
Il y a du monde / personne à bord	Env_soc3		0,601
Les secours ne sont pas / sont loin	Env_soc6		0,842

Tableau 82 : Matrice des types - Echelle de l’environnement – collecte 2

2.2.3. Analyse factorielle confirmatoire – Environnement

Nous réalisons désormais une AFC sur nos 220 observations. Les indices d’ajustement du modèle apparaissent bons (Tableau 83 – M1). Le test du modèle unidimensionnel (M2) obtient de moins bons indices d’ajustement.

	Nb de dimensions	Nb d’items	χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
M1	3	10	32.6	25	1.3	0.037 (0.00-0.069)	0.986
M2	1	10	133.9	26	5.15	0.138 (0.115_0.161)	0.806

Tableau 83 : Indices d’ajustement des modèles alternatifs – Echelle de l’environnement

Les loadings sont statistiquement significatifs (test $z > 1.96$). Les loadings standardisés sont pour la plupart compris entre 0.57 et 0.92.

Dimensions (environnement)	Items	Loadings standardisés	Test z
Environnement physique	Env_amb2	0.671	>11
	Env_amb3	0.926	
	Env_amb4	0.801	
	Env_amb5	0.784	
Environnement lié à la sécurité	Env_sec2	0.656	>6
	Env_sec3	0.639	
	Env_sec7	0.708	
Environnement social	Env_soc1	0.728	>4
	Env_soc3	0.406	
	Env_soc6	0.576	

Tableau 84 : Loadings standardisés et test z, Environnement, collecte 2

2.2.4. Fiabilité et validité (convergente et discriminante) de l'échelle d'environnement

Nous pouvons constater que la fiabilité et la validité convergente sont satisfaisantes pour la dimension Environnement physique (tableau 85). En revanche, la fiabilité et la validité convergente ne sont pas vérifiées pour la dimension Environnement social ($\alpha < 0.7 - \rho < 0.7 - \rho_{vc} < 0.5$). Par ailleurs, notons que, bien que la fiabilité soit vérifiée pour la dimension Environnement de sécurité, le Rhô de validité convergente est un peu faible (0.45). Nous décidons de ne pas retirer ces items et d'attendre les résultats issus de la dernière partie de l'échantillon.

Dimensions	Fiabilité		Validité convergente	
	α	ρ	Test z	ρ_{vc}
Environnement physique	0.871	0.878	>11	0.64
Environnement de sécurité	0.706	0.707	>6	0.45
Environnement social	0.583	0.599	>4	0.34

Tableau 85 : Fiabilité et validité convergente de l'échelle d'environnement – collecte 2

La validité discriminante est vérifiée, les corrélations entre construits étant inférieures à la racine carrée de leur pvc présente dans la diagonale du tableau 86.

	Env. Physique	Env. Sécurité	Env. social
Env. Physique	0.8		
Env. Sécurité	0.175	0.67	
Env. social	0.455	0.257	0.58

Tableau 86 : Validité discriminante échelle d'environnement – collecte 2

2.3. La perception de vulnérabilité

2.3.1. Présentation de la mesure

La perception de vulnérabilité est mesurée à l'aide de l'échelle de Kouabenan et al. (2003)⁵⁷⁸ que nous avons adaptée à notre recherche. Une liste de 9 événements (accidents, incidents) issus des entretiens qualitatifs et des rapports des CROSS est proposée aux répondant devant, pour chacun d'eux, estimer sur une échelle en 5 points (allant de 0 à 4) la probabilité qu'ils puissent leur arriver lors de leurs sorties en mer (0 = risque nul : « mes activités ne m'exposent pas à ce risque ; 1 = « risque minimal » ; (...) 4 = « risque maximal »).

Chute à la mer	Acc1
Abordage	Acc2
Echouement	Acc3
Chavirement * ⁵⁷⁹	Acc4
Voie d'eau	Acc5
Encalminage (immobilisation due à l'absence de vent) sans autre moyen de propulsion	Acc6
Avaries	Acc7
Accident en mer	Acc8
Incendie	Acc9
Difficulté de navigation ou de localisation	Acc10

⁵⁷⁸ Kouabenan, D.R., Desrichard, O., Dubois, M., de Gaudemaris, R., Mallaret, M.R. & Scarnato, F. (2003). Les risques professionnels aujourd'hui : problèmes actuels, perspectives et orientations méthodologiques. In D. R. Kouabenan & M. Dubois (Eds), Les risques professionnels : évolution des approches, nouvelles perspectives (pp. 87-104). Toulouse : Editions Octarès.

⁵⁷⁹ * Chavirement : terme issu des rapports des CROSS

Aide médicale	Acc11
Panne de carburant	Acc12
Rupture mouillage	Acc13

Tableau 87 : L'échelle de la perception de vulnérabilité adaptée à tester – collecte 1

2.3.2. Analyses factorielles exploratoires

2.3.2.1. Première collecte des données

Au cours du traitement préliminaire, aucune donnée aberrante n'a été détectée et la distribution de toutes les variables suit une loi normale. L'analyse factorielle va donc être réalisée à partir des 263 observations sur les 13 variables.

Le test de sphéricité de Bartlett est significatif et le KMO est de 0,898 ce qui indique que les données possèdent quelque chose en commun et sont donc factorisables. Au cours de la première ACP, deux facteurs apparaissent. Nous avons choisi de ne pas retenir le critère de valeur propre supérieur à 1 qui aboutissait à deux facteurs, mais de forcer le nombre de facteur à un afin que cela corresponde à l'échelle dont celle-ci est issue (tableau 88).

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	13	2	0,898	52,9%	Suppression des items avec une faible communalité (0,25 et 0,33)	Acc6 Acc11
ACP 2	11	1	0,893	48,06%	Suppression des items ayant une faible communalité (0,25)	Acc12
ACP 3	10	1	0,894	50,77	Suppression des items ayant une faible communalité (0,39)	Acc10
ACP 4	9	1	0,890	52,6%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 88 : Synthèse des ACP sans rotation - Echelle de la perception de vulnérabilité - collecte 1

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 89) :

Items α de Cronbach de l'échelle : 0,884		Loading
Chute à la mer	Acc1	0,648
Abordage	Acc2	0,734
Echouement	Acc3	0,714
Chavirement	Acc4	0,676
Voie d'eau	Acc5	0,766
Avaries	Acc7	0,712
Accident en mer	Acc8	0,817
Incendie	Acc9	0,796
Rupture mouillage	Acc13	0,644

Tableau 89 : Matrice des types - Echelle de la perception de vulnérabilité – collecte 1

2.3.2.2. Seconde collecte des données

Au cours du traitement préliminaire, aucune donnée aberrante n'a été détectée et la distribution de toutes les variables suit une loi normale. L'analyse factorielle va donc être réalisée à partir des 220 observations sur les 9 variables. L'indice KMO est de 0,939. Une structure stable unidimensionnelle apparaît sans épuration (pourcentage de variance expliquée de 68,2%).

La structure factorielle obtenue est la suivante (tableau 90) :

Items α de Cronbach de l'échelle : 0,941		Loading
Chute à la mer	Acc1	0,772
Abordage	Acc2	0,807
Echouement	Acc3	0,851
Chavirement	Acc4	0,825
Voie d'eau	Acc5	0,840
Avaries	Acc7	0,828
Accident en mer	Acc8	0,871
Incendie	Acc9	0,808
Rupture mouillage	Acc13	0,824

Tableau 90 : Matrice des types - Echelle de la perception de vulnérabilité

2.3.3. Analyse factorielle confirmatoire – Perception de vulnérabilité

Les indices d'ajustements issus de l'analyse factorielle confirmatoires sont corrects (tableau 91).

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
43	19	2.3	0.076 (0.046-0.106)	0.974

Tableau 91 : Indices d'ajustement - Echelle de perception de vulnérabilité

2.3.4. Fiabilité et validité convergente de l'échelle de perception de vulnérabilité

Les *loadings* standardisés, le test z, ainsi que les indices de fiabilité et validité convergente sont issus d'une AFC réalisée uniquement sur l'échelle de perception de vulnérabilité. Ils s'avèrent corrects (tableau 92). La validité discriminante de cette échelle, quant à elle, sera abordée lors du test du modèle de mesure effectué sur la dernière partie de l'échantillon.

	Items	Validité convergente		Fiabilité		
		Loadings standardisés	Test z	ρ_{vc}	α	ρ
Accidents	Acc1	0.737	> 11	0.64	0,941	0,941
	Acc2	0.776				
	Acc3	0.830				
	Acc4	0.801				
	Acc5	0.820				
	Acc7	0.806				
	Acc8	0.859				
	Acc9	0.779				
	Acc13	0.799				

Tableau 92 : Fiabilité et validité convergente-Echelle de perception de vulnérabilité – échantillon 2

2.4. La mesure de la perception de la gravité

2.4.1. Présentation de la mesure

La perception de la gravité a été mesurée en s'inspirant de l'échelle de mesure proposée par Lam (2001)⁵⁸⁰ et a été adaptée à notre contexte d'étude. Une liste de 11 événements, issus des entretiens qualitatifs et des rapports des CROSS, a été proposée aux répondants. A l'aide d'une échelle de Likert en 5 points, ils devaient exprimer le degré de gravité du risque qu'ils estimaient pour chaque événement.

Non port du gilet de sauvetage la nuit	Risq1
Refus de priorité	Risq2
Sortir par mauvais temps	Risq3
Non vérification du bulletin météorologique	Risq4
Non port du gilet de sauvetage le jour	Risq5
Conduite avec un taux d'alcool supérieur à la légalité	Risq6
Non port du gilet de sauvetage lors d'une intempérie	Risq7
Excès de vitesse dans la bande des 300 mètres	Risq8
Utilisation du canal 16 pour des conversations personnelles	Risq9
Absence de moyens de communication à bord	Risq10
Non vérification du matériel de sécurité	Risq11
Manque d'entretien du matériel	Risq12
Excès de vitesse en zone portuaire	Risq13
Difficulté de navigation ou de localisation	Risq14

Tableau 93 : L'échelle de la gravité du risque adaptée à tester – collecte 1

2.4.2. Analyses factorielles exploratoires

2.4.2.1. Première collecte de données

Lors de la vérification de la normalité de la distribution des données nous observons que la majorité des variables possède un Skewness négatif ce qui signifie une asymétrie à gauche et donc une majorité de réponses négatives. Par ailleurs, nous observons quatre items avec un

⁵⁸⁰ Lam, L. T. (2001). Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety. *Journal of safety research*, 32(4), 465-478.

Kurtosis positif plus plat que la distribution normale (Risq6, Risq7, Risq11 et Risq12). Cela ne semble pas dû à un biais de désirabilité sociale aux vues des faibles coefficients de corrélation existants entre l'échelle de désirabilité sociale et celle de la gravité des risques. Certaines observations (44, 153, 38, 59, 125, 168, 146, 124, 151, 111, 2) semblent en revanche contribuer à cette absence de normalité concernant certains items (méthode Mahalanobis, tableau des anomalies, boîte à moustache, labeling method). Après leur retrait, les données deviennent acceptables au regard du Skewness et du Kurtosis. Cependant, pour l'item Risq12, les valeurs des deux coefficients indiquent une distribution bien plus décalée à gauche et plus plate que la distribution normale. Nous choisissons de le retirer. L'analyse sera donc réalisée à partir de 252 observations et 13 variables.

Une série d'ACP laisse apparaître une structure stable en trois facteurs. Même si toutes les méthodes ne convergent pas vers le chiffre 3, il semble cependant prédominant. Nous avons donc décidé de conserver trois axes (tableau 94). Le facteur 1 représente les éléments liés aux problèmes de navigation, le facteur 2 aborde le non port du gilet de sauvetage et enfin, le facteur 3 concerne les éléments liés à la négligence de l'environnement matériel et météorologique.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (35%) à 3 (57%)
Scree-Test	2 - 3
Analyse en parallèle	1

Tableau 94 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle de Gravité des risques-collecte 1

Les données sont factorisables au regard du test de sphéricité de Bartlett qui est significatif et de l'indice KMO de 0,836 (tableau 95). Les coefficients de corrélation observés entre les dimensions sont assez faibles et très proches de 0,3. Nous décidons alors de réaliser les deux types de rotations, Oblimin et Varimax, et de comparer leurs résultats. Le nombre d'items obtenus avec une rotation Varimax s'élève à 10. Lors de la rotation Oblimin, nous retrouvons ces mêmes 10 items et un supplémentaire. Nous pouvons donc considérer que les 10 items représentent une structure factorielle solide. Cependant, bien que la rotation orthogonale soit souvent préférée pour sa simplicité, nous privilégions la rotation oblique considérée comme

ayant une structure factorielle plus stable et idéale si l'on souhaite réaliser une seconde analyse (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸¹. Par ailleurs, le pourcentage de variance expliquée reste sensiblement le même quelle que soit la rotation réalisée.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	13	3	0,836	53,7%	Suppression des items avec une faible communalité (0,35)	Risq2
ACP 2	12	3	0,834	56%	Suppression des items sans loading	Risq6
ACP 3	11	3	0,815	57,4%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 95 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle de la gravité des risques – collecte 1

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin (tableau 96) est la suivante :

- Composante 1 (4 items) : dimension liée à la *navigation* ; $\alpha = 0.683$
- Composante 2 (3 items) : dimension liée au *port du gilet de sauvetage* ; $\alpha = 0.679$
- Composante 3 (4 items) : dimension liée à la *négligence de l'environnement de sécurité et météorologique* ; $\alpha = 0.719$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève à 0.809. Bien que les composantes 1 et 2 possèdent un alpha de Cronbach légèrement en-dessous de 0.7, cela reste néanmoins acceptable étant donné qu'il s'agit d'une étude exploratoire (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸².

Items		composantes		
α de Cronbach de l'échelle : 0.809		1	2	3
α de Cronbach : 0.683				
Excès de vitesse dans la bande des 300 mètres	Risq8	0,632		
Utilisation du canal 16 pour des conversations personnelles	Risq9	0,597		
Excès de vitesse en zone portuaire	Risq13	0,649		
Difficulté de navigation ou de localisation	Risq14	0,770		
α de Cronbach : 0.679				
Non port du gilet de sauvetage la nuit	Risq1		-0,748	

⁵⁸¹ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec spss®*, Pearson Education France.

⁵⁸² Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010). Op. cit.

Non port du gilet de sauvetage le jour	Risq5		-0,743	
Non port du gilet de sauvetage lors d'une intempérie	Risq7		-0,703	
α de Cronbach : 0.719				
Sortir par mauvais temps	Risq3			-0,689
Non vérification du bulletin météorologique	Risq4			-0,779
Absence de moyens de communication à bord	Risq10			-0,717
Non vérification du matériel de sécurité	Risq11			-0,591

Tableau 96 : Matrice des types - Echelle de la gravité du risque – collecte 1

Afin d'augmenter la fiabilité de cette échelle, nous avons rédigé de nouveaux items pour l'ensemble des dimensions et les avons faits valider par deux experts.

Items générés pour la dimension Navigation	
Excès de vitesse dans une zone réglementée	Risq15
Etre coincé(e) par la marée	Risq16
Ne plus réussir à se repérer	Risq17
Naviguer sans connaître les prévisions météorologiques	Risq18
Naviguer sans tenir compte de la météo	Risq19
Items générés pour la dimension Port du gilet de sauvetage	
Ne porter le gilet de sauvetage que s'il fait mauvais	Risq20
Oublier de porter le gilet de sauvetage	Risq21
Ne pas porter le gilet de sauvetage quelle que soit la météo	Risq22
Items générés pour la dimension Environnement (météo – matériel)	
Report de l'entretien du matériel	Risq23
Mauvais entretien du matériel	Risq24
Méconnaissance de l'utilisation de certains matériels à bord	Risq25

Tableau 97 : Nouveaux items générés - Echelle de la gravité du risque – collecte 1

2.4.2.2. Seconde collecte de données

Lors de la vérification de la normalité de la distribution des données nous observons que la majorité des variables possède un Skewness négatif ce qui signifie une asymétrie à gauche et donc une majorité de réponses négatives. Nombreux sont ceux qui dépassent la loi normale mais restent néanmoins acceptables avec notamment un Kurtosis inférieur à 1.5, à l'exception d'un seul (Risq24). Certaines observations semblent contribuer à cette absence de normalité (méthode Mahalanobis, tableau des anomalies, boîte à moustache, labeling method). Après leur retrait, nous constatons que les données ne s'améliorent pas. Nous décidons donc de retirer

l'item Risq 24 ainsi que Risq7 dont le Skewness dépasse la loi normale de façon significative. L'analyse sera donc réalisée à partir de 220 observations et 20 variables.

Une série d'ACP laisse apparaître une structure unidimensionnelle stable. Au regard des différents méthodes utilisées pour définir le nombre d'axes idéal, le chiffre 1 semble revenir de façon récurrente ce qui nous conforte dans ce choix (tableau 98).

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	1
% de variance expliquée	1 (70%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	1

Tableau 98 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle de gravité des risques - collecte 2

Les données sont factorisables au regard du test de sphéricité de Bartlett qui est significatif et de l'indice KMO de 0,967. Nous avons réalisé 3 ACP pour aboutir à une structure stable unidimensionnelle (tableau 99).

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	20	2	0,967	75,5%	Suppression des items s'agréant sur 2 axes	Risq10 Risq11 Risq20 Risq21
ACP 2	16	1	0.963	70%	Au-delà des aspects uniquement statistiques, nous avons décidé de retirer des items, notamment ceux se ressemblant beaucoup, pour avoir une échelle plus parcimonieuse	Risk1 Risk4 Risk5 Risk8 Risk13 Risk18 Risk17
ACP 2	9	1	0,951	72.7%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 99 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle de la gravité des risques - collecte 2

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin est la suivante (tableau 100) :

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Items α de Cronbach de l'échelle : 0.952		
Sortir par mauvais temps	Rsiq3	0.821
Utilisation du canal 16 pour des conversations personnelles	Risq9	0.757
Difficulté de navigation ou de localisation	Risq14	0.893
Report de l'entretien du matériel	Risq23	0.873
Excès de vitesse dans une zone réglementée	Risq15	0.894
Etre coincé(e) par la marée	Risq16	0.781
Naviguer sans tenir compte de la météo	Risq19	0.899
Méconnaissance de l'utilisation de certains matériels à bord	Risq25	0.916
Ne pas porter le gilet de sauvetage quelle que soit la météo	Risq22	0.821

Tableau 100 : Matrice des types - Echelle de perception de la gravité du risque – collecte 2

2.4.3. Analyse factorielle confirmatoire – Perception de la gravité des risques

Les indices d'ajustements issus de l'analyse factorielle confirmatoires sont corrects (tableau 101).

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
24	19	1.26	0.033 (0.000-0.071)	0.994

Tableau 101 : Indices d'ajustement - Echelle de perception de la gravité

2.4.4. Fiabilité et validité convergente – Perception de la gravité

La fiabilité et la validité convergents sont satisfaisants (tableau 102). La validité discriminante de cette échelle, quant à elle, sera abordée lors du test du modèle de mesure effectué sur la dernière partie de l'échantillon.

Items	Validité convergente			Fiabilité	
	Loadings standardisés	Test z	ρ_{vc}	α	ρ
Risq3	0.784	>10	0.68	0.952	0.952
Risq9	0.719				
Risq14	0.878				
Risq23	0.851				
Risq15	0.885				
Risq16	0.752				
Risq19	0.897				
Risq25	0.914				
Risq22	0.796				

Tableau 102 : Fiabilité et validité convergente - Echelle de perception de la gravité– échantillon 2

2.5. La mesure des comportements irresponsables

2.5.1. Présentation de la mesure

Pour cette échelle, nous avons suivi les recommandations de Ajzen (1991)⁵⁸³ pour la construction d'une échelle dans le cadre de la théorie du comportement planifié. Les comportements mesurés sont alors des comportements passés considérés comme de bons prédicteurs des comportements à venir. Nous nous sommes également inspirés de l'échelle de mesure de Perugini et Bagozzi (2001)⁵⁸⁴ pour la formulation de nos items en faisant émerger la notion de fréquence. A l'aide d'une échelle de Likert en 5 points allant de « jamais » à « très souvent », les répondants devaient exprimer à quelle fréquence ils avaient réalisé les comportements énoncés.

⁵⁸³ Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

⁵⁸⁴ Perugini M. et Bagozzi R. P. (2001), The role of desires and anticipated emotions in goal-directed behaviours: Broadening and deepening the theory of planned behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 40(1), 79-98.

Partir en mer par beau temps sans porter de gilet de sauvetage	Pass1
Partir en mer lors de fortes intempéries	Pass2
Partir en mer sans avoir regardé le bulletin météorologique	Pass3
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	Pass4
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	Pass5
Dépasser la limitation de vitesse en zone réglementée	Pass6
Partir en mer sans moyen de communication	Pass7
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	Pass8
Avoir retardé l'entretien du matériel	Pass9
Avoir eu des difficultés de navigation ou de localisation suite à une mauvaise préparation	Pass10

Tableau 103 : L'échelle des comportements irresponsables adaptée à tester – collecte 1

2.5.2. Analyses factorielles exploratoires

2.5.2.1. Première collecte de données

Le test de normalité des données révèle une distribution anormale pour plusieurs items. Là encore, aucun biais de désirabilité sociale ne semble en être la cause au regard des coefficients de corrélation entre les items de l'échelle de désirabilité sociale et ceux de l'échelle des comportements irresponsables. Nous remarquons que les valeurs du Kurtosis et du Skewness demeurent proches des valeurs normales pour 6 items. En effet, soit elles dépassent de peu les valeurs normales, soit seule la valeur d'un des deux coefficients apparaît relativement éloignée de la valeur normale. Trois autres items demeurent cependant plus éloignés de la distribution normale. Il semblerait que certains *outliers* soient susceptibles d'expliquer cette absence de normalité (117, 138, 257, 39, 41, 141, 131, 140). Une fois ces derniers retirés, la quasi-totalité des items suit une loi normale ou s'en rapproche. Seul l'item Pass7 possède une distribution bien plus décalée à droite et plus plate que la distribution normale. Nous choisissons alors de le supprimer. L'analyse sera donc réalisée à partir de 255 observations et 9 variables.

Une structure stable en trois facteurs est dégagée à l'issue d'une série d'ACP. Plusieurs méthodes convergent vers le chiffre 3. Le facteur 1 représente les comportements irresponsables en lien avec l'environnement de navigation (physique et matériel), le facteur 2 aborde les comportements irresponsables liés à la navigation et le facteur 3 concerne les

comportements irresponsables liés à la préparation de la navigation. Là encore, les diverses méthodes ne convergent pas toutes vers le même nombre d'axes. Le chiffre 3 semble néanmoins être le plus représenté. Nous avons donc décidé de conserver trois axes (tableau 104).

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (33,75%) à 3 (71%)
Scree-Test	3
Analyse en parallèle	3

Tableau 104 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle des comportements irresponsables – collecte 1

Après avoir vérifié que les données étaient bien factorisables (KMO de 0.635 et test de sphéricité de Bartlett significatif) nous avons obtenu une structure factorielle stable et cohérente au bout de deux ACP (tableau 105). Là encore, les coefficients de corrélation observés entre les dimensions sont assez faibles et très proches de 0,3. Que ce soit pour la rotation Varimax ou la rotation Oblimin, nous parvenons aux mêmes 8 items qui constituent alors une structure factorielle solide. Bien que la rotation orthogonale soit souvent préférée pour sa simplicité, nous privilégions cependant la rotation oblique considérée comme ayant une structure factorielle plus stable si l'on souhaite réaliser par la suite une nouvelle analyse des facteurs et des concepts qu'ils représentent (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸⁵. Par ailleurs, le pourcentage de variance expliquée reste sensiblement le même quelle que soit la rotation réalisée à savoir 66%.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	9	3	0,635	60%	Suppression des items avec une faible communalité (0,35)	Pass10
ACP 2	8	3	0,629	66%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 105 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des comportements irresponsables - collecte 1

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin (tableau 106) est la suivante :

⁵⁸⁵ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010). Op. cit.

- Composante 1 (3 items) : dimension liée à l'*environnement* (physique et matériel) de navigation ; $\alpha = 0.607$
- Composante 2 (2 items) : dimension liée à la *navigation* en tant que telle ; $\alpha = 0.875$
- Composante 3 (3 items) : dimension liée à la *préparation de la navigation* ; $\alpha = 0.618$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève à 0.673. Tout comme ceux des composantes 1 et 3, il est légèrement en-dessous de 0,7. Cela reste néanmoins acceptable dans le cadre d'une étude exploratoire (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸⁶.

Items α de Cronbach de l'échelle : 0.673		composantes		
		1	2	3
α de Cronbach : 0.607				
Partir en mer par beau temps sans porter de gilet de sauvetage	Pass1	0,795		
Partir en mer lors de fortes intempéries	Pass2	0,605		
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	Pass4	0,803		
α de Cronbach : 0.875				
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	Pass5		-0,938	
Dépasser la limitation de vitesse en zone réglementée	Pass6		-0,942	
α de Cronbach : 0.618				
Partir en mer sans avoir regarder le bulletin météorologique	Pass3			-0,633
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	Pass8			-0,796
Avoir retardé l'entretien du matériel	Pass9			-0,792

Tableau 106 : Matrice des types - Echelle des comportements irresponsables – collecte 1

Par ailleurs, afin d'assurer la fiabilité de l'échelle, nous avons ajouté des items pour l'ensemble des composantes (tableau 107). Ces derniers ont été validés par 2 experts.

⁵⁸⁶ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010). Op. cit.

Items générés représentant la composante <i>Environnement physique et matériel</i>	
Partir en mer par beau temps sans porter de gilet de sauvetage	Pass1
Partir en mer lors de fortes intempéries	Pass2
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	Pass4
Partir en mer même si le temps annoncé est mauvais	Pass14
Naviguer sans aucun moyen de communication	Pass15
Partir en mer malgré un vent de force 6 (22 nœuds)	Pass16
Items générés représentant la composante <i>Navigation</i>	
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	Pass5
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone réglementée	Pass6
Ne pas tenir compte des priorités	Pass11
Excéder la limitation de vitesse dans la zone des 300 mètres	Pass12
Ne pas tenir compte du balisage	Pas13
Items générés représentant la composante Préparation à la <i>navigation</i>	
Partir en mer sans avoir regardé le bulletin météorologique	Pass3
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	Pass8
Avoir retardé l'entretien du matériel	Pass9
Partir en mer sans avoir regardé l'itinéraire à suivre	Pass17
Partir en mer sans avoir consulté l'horaire des marées	Pass18
Partir en mer sans s'être renseigné(e) sur les zones de navigation (courants, chenaux, rochers, berges dangereuses, réserves naturelles, zones de cultures marines...)	Pass19

Tableau 107 : Nouveaux items générés pour la composante Navigation

2.5.2.2. Seconde collecte de données

Le test de normalité des données révèle une distribution « anormale » pour un grand nombre d'items. Comme il s'agit d'items adaptés d'une échelle de mesure existante, nous avons fait le choix de ne pas les éliminer de manière systématique. Aucun biais de désirabilité sociale ne semble en être la cause au regard des coefficients de corrélations entre les items de l'échelle de désirabilité sociale et ceux de l'échelle des comportements irresponsables. Nous remarquons que les valeurs du Kurtosis et du Skewness demeurent proches des valeurs normales pour quatre items. En effet, soit elles dépassent de peu les valeurs normales, soit seule la valeur d'un des deux coefficients apparaît assez éloignée de la valeur normale. De nombreux items demeurent cependant plus éloignés de la distribution normale. Il semblerait que certains *outliers* soient susceptibles d'expliquer cette absence de normalité. Une fois ces derniers retirés, les données

de plusieurs items suivent la loi normale ou s'en rapprochent. Six items conservent néanmoins une distribution bien plus décalée à droite et plus plate que la distribution normale. Nous choisissons alors de les supprimer. L'analyse sera donc réalisée à partir de 197 observations et 11 variables.

Les diverses méthodes oscillent entre un et deux axes (tableau 108). Nous décidons de partir sur une structure unidimensionnelle plus en adéquation avec la revue de littérature et l'analyse qualitative.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	2
% de variance expliquée	1 (51%) à 2 (61%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	1

Tableau 108 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle des comportements irresponsables- collecte 2

Après avoir vérifié que les données étaient bien factorisables (KMO de 0.900 et test de sphéricité de Bartlett significatif) nous avons finalement obtenu une structure factorielle stable unidimensionnelle (tableau 109).

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	11	2	0.900	60.5%	Suppression des items s'agréant sur 2 axes	Pass1
ACP2	10	1	0.898	54%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.4)	Pass3
ACP3	9	1	0.890	56%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.5)	Pass9
ACP 2	8	1	0,629	66%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 109 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des comportements irresponsables - collecte 2

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin (tableau 27) est la suivante (tableau 110) :

α de Cronbach de l'échelle : 0.893		
Excéder la limitation de vitesse dans la zone des 300 mètres	Pass12	0.761
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	Pass4	0.721
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone réglementée	Pass6	0.816
Partir en mer sans avoir regardé l'itinéraire à suivre	Pass17	0.714
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	Pass8	0.749
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	Pass5	0.868
Partir en mer sans s'être renseigné(e) sur les zones de navigation (courants, chenaux, rochers, berges dangereuses, réserves naturelles, zones de cultures marines...)	Pass19	0.729
Partir en mer même si le temps annoncé est mauvais	Pass14	0.713

Tableau 110 : Matrice des types - Echelle des comportements irresponsables – collecte 2

2.5.3. Analyse factorielle confirmatoire – Comportements irresponsables

Les indices d'ajustement issus de l'analyse factorielle confirmatoire s'avèrent corrects (tableau 111).

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
40	13	3	0.08(0.065-0.133)	0.937

Tableau 111 : Indices d'ajustement - Echelle des comportements irresponsables

2.5.4. Fiabilité et validité convergente - échelle des comportements irresponsables

La fiabilité et la validité convergents sont satisfaisants (tableau 112). La validité discriminante de cette échelle, quant à elle, sera abordée lors du test du modèle de mesure effectué sur la dernière partie de l'échantillon.

Items	Validité convergente			Fiabilité	
	Loadings standardisés	Test z	ρ_{vc}	α	ρ
Pass12	0.778	>5	0.51	0.893	0.888
Pass4	0.620				
Pass6	0.626				
Pass17	0.841				

Pass8	0.631				
Pass5	0.641				
Pass19	0.900				
Pass14	0.636				

Tableau 112 : Fiabilité et validité convergente - Echelle des comportements irresponsables– collecte 2

2.6. La mesure de l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable

2.6.1. Présentation de la mesure

Au chapitre 4 nous avons opté pour l'élaboration de scénarios. Cette méthode projective souvent utilisée par les sciences humaines et sociales permet notamment d'éviter les biais de désirabilité sociale (Meyer, 2008)⁵⁸⁷. Nous avons donc élaboré 2 scénarios à partir des expériences évoquées dans les entretiens qualitatifs et de faits issus des différents rapports de CROSS. Chaque scénario comporte 5 items de réponse sur lesquels les répondants devaient indiquer à l'aide d'une échelle en 5 points le degré de probabilité de réalisation des comportements énoncés

Le départ est maintenu, ce serait dommage de ne pas en profiter maintenant qu'on est là.	Int1
Ça va être un week-end sympa entre copains même si la météo n'est pas de la partie.	Int2
Inutile de contrôler tout le matériel de sécurité, on n'en a jamais eu besoin jusque là	Int3
Pas besoin de mettre un gilet de sauvetage, c'est gênant.	Int4
On pourra toujours appeler les secours si besoin	Int5
La météo est bonne et pas un nuage à l'horizon, inutile de regarder le bulletin météorologique, ça ne devrait pas bouger	Int6
Il fait beau, le gilet de sauvetage peut rester rangé dans la cabine	Int7
Ça fait longtemps que le bateau n'est pas sorti, inutile de vérifier le matériel, ça ne devrait pas avoir bougé depuis la dernière fois	Int8
Je ne mettrai le gilet de sauvetage que si le temps se dégrade	Int9
Pas besoin de perdre du temps à faire la navigation, le GPS nous mènera là où l'on souhaite	Int10

Tableau 113 : L'échelle d'intention d'entreprendre un comportement irresponsable à tester
Collecte 1

⁵⁸⁷ Meyer V. (2008), La méthode des scénarios : un outil d'analyse et d'expertise des formes de communication dans les organisations, *Études de communication* [En ligne], 31 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2010, consulté le 14 mars 2017. URL : <http://edc.revues.org/778> ; DOI : 10.4000/ edc.778

2.6.2. Analyses factorielles exploratoires

2.6.2.1. Première collecte de données

Le test de normalité des données révèle une distribution « anormale » pour 3 variables (Int8, Int3, Int4). Là encore aucun biais de désirabilité sociale ne semble en être la cause au regard des coefficients de corrélation entre l'échelle de désirabilité sociale et celle de l'intention. En observant de plus près à travers différentes méthodes déjà utilisées au préalable (boîte à moustache, méthode Mahalanobis, tableau des anomalies, labeling method) nous pouvons constater qu'un certain nombre d'observations peut expliquer ce décalage par rapport à la norme (206, 32, 112, 147, 202, 136, 170, 66, 236, 104, 241, 47). Nous les retirons de la base de données. Deux items (Int8 et Int3) demeurent néanmoins trop éloignés de la distribution normale. Nous décidons de les éliminer. L'analyse sera donc effectuée à partir de 251 observations sur 8 variables.

Deux ACP laissent apparaître une structure stable en trois facteurs. Bien que toutes les méthodes ne convergent pas vers le chiffre 3, il semble cependant assez récurrent (tableau 114). Par ailleurs, nous observons une certaine cohérence des items présents au sein de chaque facteur. En effet, le facteur 1 correspond à l'intention liée au *port du gilet de sauvetage*, le facteur 2 est relatif à l'intention de *vouloir en profiter* et le facteur 3 à l'intention liée à *l'optimisme (confiance, délégation)*.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (40,4%) à 3 (73,6%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	2 (proche de 3)

Tableau 114 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée d'intention à entreprendre un comportement irresponsable – collecte 1

La structure factorielle apparaît dès la première ACP sans rotation. L'indice KMO est de 0,65 mais les communalités évoluent entre 0,52 et 0,90 ce qui pallie à ce chiffre peu élevé. Une

seconde ACP avec rotation et le retrait d'un item ayant une faible communalité (0,34) permettent d'aboutir à une structure factorielle stable (tableau 115). Bien que les coefficients de corrélation observés entre les dimensions soient à nouveau très proches de 0,3 nous avons opté, après comparaison des données obtenues avec Varimax et Oblimin, pour une rotation oblique. Cette dernière est considérée comme plus stable et adaptée en vue d'une seconde analyse (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸⁸. Quelle que soit la rotation effectuée, les items qui la composent sont les mêmes ce qui indique une structure factorielle solide, et le pourcentage de variance expliquée est identique.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	8	3	0,682	67,4%	Suppression des items avec une faible communalité (0,34)	Int4
ACP 2	7	3	0,650	73,6%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 115 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle d'intention à entreprendre un comportement irresponsable - collecte 1

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin est la suivante (tableau 116) :

- Composante 1 (2 items) : dimension liée à l'anticipation ; $\alpha = 0.895$
- Composante 2 (2 items) : dimension liée à la volonté d'en profiter ; $\alpha = 0.841$
- Composante 3 (3 items) : dimension liée à l'optimisme (confiance) ; $\alpha = 0.551$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève à 0.751

Items		composantes		
α de Cronbach de l'échelle : 0.751		1	2	3
α de Cronbach : 0.895				
Il fait beau, le gilet de sauvetage peut rester ranger dans la cabine	Int7	0,924		
Je ne mettrai le gilet de sauvetage que si le temps se dégrade	Int9	0,942		
α de Cronbach : 0.841				
Le départ est maintenu, ce serait dommage de ne pas en profiter maintenant qu'on est là.	Int1		0,889	
Ça va être un week-end sympa entre copains même si la météo n'est pas de la partie.	Int2		0,928	

⁵⁸⁸ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec spss®*, Pearson Education France.

α de Cronbach : 0.551			
On pourra toujours appeler les secours si besoin	Int5		0,710
La météo est bonne et pas un nuage à l'horizon, inutile de regarder le bulletin météorologique, ça ne devrait pas bouger	Int6		0,692
Pas besoin de perdre du temps à faire la navigation, le GPS nous mènera là où l'on souhaite	Int10		0,754

Tableau 116 : Matrice des types - Echelle d'intention à entreprendre un comportement irresponsable – collecte 1

Nous pouvons observer un alpha de Cronbach insuffisant (0,551) pour le second facteur. Cet alpha ne peut néanmoins pas être amélioré en retirant l'un des items. Au contraire, il s'aggrave ($\approx 0,45$). Cette faible valeur peut en partie se justifier par le nombre restreint d'items (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁸⁹. Nous décidons donc d'ajouter de nouveaux items à cette dimension afin d'en améliorer la fiabilité (tableau 117). Nous procédons de même pour les deux autres dimensions qui ne sont constituées que de deux items. Ces items ont été soumis à 2 experts. Suite à cela, nous retenons les items suivants :

Items générés représentant la composante <i>Anticipation</i>	
Même si on ne sait pas faire fonctionner tout le matériel à bord ça ne devrait pas être compliqué, on apprendra sur le tas	Int4
On ne sait pas encore où l'on va, on décidera une fois parti	Int8
Items générés représentant la composante <i>Volonté d'en profiter</i>	
Nous y allons quand même, ce qui compte c'est de s'amuser	Int11
Ça faisait longtemps que ce week-end était prévu, on ne va pas renoncer maintenant	Int12
Peu importe la météo, nous passerons tout de même un bon moment ensemble sur l'eau	Int13
Items générés représentant la composante <i>Optimisme (confiance)</i>	
Jusqu'ici tout s'est toujours bien passé, il n'y pas de raison que ce soit différent aujourd'hui	Int14
Inutile de contrôler le matériel de sécurité, il n'a jamais servi et doit toujours fonctionner	Int15
Nous n'avons jamais eu besoin du gilet, inutile de le porter aujourd'hui.	Int16

Tableau 117 : Nouveaux items générés pour les composantes *Port du gilet de sauvetage*, *Volonté d'en profiter* et *Optimisme*

⁵⁸⁹ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit.

2.6.2.2. Seconde collecte de données

Concernant la normalité des données, cinq items ont un Skewness qui s'éloigne sensiblement de la normale et un seul item (Int17) possède à la fois un Skewness et un Kurtosis qui dépassent légèrement de la normale. Nous décidons de les conserver. L'analyse sera donc effectuée à partir de 220 observations sur 16 variables.

Les différentes méthodes permettant de déterminer le nombre d'axes à retenir convergent majoritairement vers le chiffre 2 (tableau 118). Nous décidons d'aller dans ce sens, la structure obtenue nous paraissant cohérente au regard des items la constituant.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	2
% de variance expliquée	1 (54%) à 2 (67%)
Scree-Test	3
Analyse en parallèle	2

Tableau 118 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée d'intention à entreprendre un comportement irresponsable – collecte 2

Deux ACP laissent apparaître une structure stable en deux facteurs avec une rotation Oblimin.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	15	2	0.922	66.9%	Suppression des items avec une faible communalité	Int6
ACP 2	14	2	0.924	70.4%	Suppression des items avec une faible communalité	Int12
ACP 3	13	2	0.920	72.2%	Suppression des items s'agrégeant sur le mauvais axe	Int16
ACP 4	12	2	0.910	71.6%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 119 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle d'intention à entreprendre un comportement irresponsable - collecte 2

La structure factorielle obtenue suite aux ACP avec rotation Oblimin est la suivante (tableau 120) :

Items α de Cronbach de l'échelle : 0.925	composantes	
	Insouciance hédonique et communautaire	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire
α de Cronbach : 0.936		
Le départ est maintenu, ce serait dommage de ne pas en profiter maintenant qu'on est là.	Int1	0.793
On pourra toujours appeler les secours si besoin	Int5	0.871
Nous y allons quand même, ce qui compte c'est de s'amuser	Int13	0.892
Ça faisait longtemps que ce week-end était prévu, on ne va pas renoncer maintenant	Int14	0.922
Peu importe la météo, nous passerons tout de même un bon moment ensemble sur l'eau	Int15	0.870
Ça va être un week-end sympa entre copains même si la météo n'est pas de la partie.	Int2	0.854
α de Cronbach : 0.892		
Je ne mettrai le gilet de sauvetage que si le temps se dégrade	Int9	0.826
Pas besoin de perdre du temps à faire la navigation, le GPS nous mènera là où l'on souhaite	Int10	0.693
Nous n'avons jamais eu besoin du gilet, inutile de le porter aujourd'hui.	Int18	0.931
Inutile de contrôler le matériel de sécurité, il n'a jamais servi et doit toujours fonctionner	Int17	0.714
Il fait beau, le gilet de sauvetage peut rester ranger dans la cabine	Int7	0.891
Même si on ne sait pas faire fonctionner tout le matériel à bord ça ne devrait pas être compliqué, on apprendra sur le tas	Int11	0.703

Tableau 120 : Matrice des types - Echelle d'intention à entreprendre un comportement irresponsable – collecte2

2.6.3. Analyse factorielle confirmatoire – Intention d'entreprendre un comportement irresponsable

La structure factorielle est confirmée au cours de l'AFC réalisée sur nos 220 répondants. En effet, nous pouvons constater que les indices d'injustement sont bons (tableau 121). Le test du modèle unidimensionnel (M2) obtient quant à lui de moins bons indices d'ajustement.

	Nb de dimensions	Nb d'items	χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
M1	2	12	86.27	43	2	0.068 (0.47-0.088)	0.966
M2	1	12	301.12	43	7	0.166 (0.148_0.183)	0.796

Tableau 121 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'intention

2.6.4. Fiabilité et validité (convergente et discriminante) de l'échelle d'intention à entreprendre un comportement irresponsable

Nous pouvons constater que la fiabilité et la validité convergente sont satisfaisantes (tableau 122). En effet, les *loadings* standardisés sont forts. Le test z est significatif et le pvc est supérieur au seuil de 0.5. En ce qui concerne la fiabilité, les coefficients alpha et rho sont également très satisfaisants.

Dimensions	Items	Loadings	Fiabilité		Validité convergente	
			α	ρ	Test z	pvc
Insouciance hédonique et communautaire	Int1	0.771	0.936	0.936	>10	0.72
	Int5	0.789				
	Int13	0.905				
	Int14	0.923				
	Int15	0.884				
	Int2	0.799				
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Int9	0.706	0.892	0.896	>8	0.60
	Int10	0.745				
	Int18	0.848				
	Int17	0.754				
	Int7	0.823				
	Int11	0.745				

Tableau 122 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'intention d'entreprendre un comportement irresponsable – échantillon 2

Bien qu'une forte corrélation soit observée entre les dimensions F1 et F2, la validité discriminante est vérifiée, les corrélations entre construits étant inférieures à la racine carrée de leur pvc (tableau 123).

	Insouciance hédonique et communautaire	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire
Insouciance hédonique et communautaire	0.85	
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	0.60	0.77

Tableau 123 : Validité discriminante échelle d'intention– échantillon2

2.7. La mesure de l'échelle d'erreurs humaine

2.7.1. Présentation de la mesure

Lors du chapitre 4 nous avons choisi une combinaison d'échelles pour mesurer les erreurs humaines : 15 items provenant de l'échelle de mesure Drive Behavior Questionnaire (DBQ) élaborée par Reason et al. (1990)⁵⁹⁰ et 4 items provenant de l'échelle Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire (MRBQ) de Elliott et al. (2007) que nous avons faites rétrotraduire. Une échelle de Likert à 5 points mesurant le niveau d'accord des répondants était proposée.

ERREUR RAISONNEMENT ET PRISE DE DECISION	
Percuter quelque chose que vous n'aviez pas vu avant de faire votre manœuvre	Er_Rais1
Distraît, vous êtes coincé(e) par les marées	Er_Rais2
Mal juger la taille de l'emplacement de stationnement dans un port et presque (ou même carrément) percuter le bateau d'à côté.	Er_Rais3
Naviguer aussi vite la nuit que le jour	Er_Rais4
Mal juger la place pour virer à tribord et éviter une collision de justesse	Er_Rais5
MATERIEL	
Ne pas penser à entretenir régulièrement son matériel	Er_Sec1
Ne pas penser à mettre son gilet de sauvetage	Er_Sec2
Ne pas penser à contrôler ses équipements de sécurité	Er_Sec3
Ne pas avoir de moyens de communication	Er_Sec4
INATTENTION	
Jeter un œil à votre indicateur de vitesse et réaliser que vous naviguez sans le savoir au-dessus de la limitation de vitesse	Er_Inat1
Perdu dans vos pensées, ne pas remarquer un engin arrivant en face de vous ou bien prioritaire	Er_Inat2
Oublier quand votre assurance bateau arrive à échéance et découvrir que vous naviguez en infraction.	Er_Inat3
Ne pas penser à vérifier l'horaire des marées	Er_Inat4
Distraît, vous ne réalisez pas que vous passez au-dessus d'une zone de plongée	Er_Inat5

⁵⁹⁰ Reason J., Manstead A., Stradling S., Baster J. et Campbell K. (1990), Errors and violation on the road : a real distinction?, Ergonomics, vol.33, Nos 10/11, 1315-1332

INEXPERIENCE	
Réaliser que vous ne connaissez pas vraiment le cap à suivre	Er_Inexp1
Essayer de dépasser un bateau sans avoir d'abord regardé autour de vous alors qu'un autre bateau arrive derrière vous	Er_Inexp2
En virant de bord, presque percuter un autre bateau	Er_Inexp3
Eprouver des difficultés à manœuvrer quand il a beaucoup de monde sur l'eau	Er_Inexp4
Mal juger la vitesse des bateaux que vous croisez	Er_Inexp5
Ne pas remarquer le balisage et passer du mauvais côté	Er_Inexp6
Oublier quelle vitesse est enclenchée et devoir vérifier	Er_Inexp7

Tableau 124 : L'échelle d'erreurs humaines adaptée à tester – collecte 1

2.7.2. Analyses factorielles exploratoires

2.7.2.1. Première collecte de données

La distribution des données est assez éloignée de la distribution normale pour de nombreux items. Nous observons un Kurtosis et un Skewness positifs pour ces items ce qui indique une distribution bien plus asymétrique à droite et plus pointue que la distribution normale. Les graphiques observés représentent très bien cela. Là encore nous pouvons exclure un biais de désirabilité sociale si l'on prend en compte les coefficients de corrélation existants entre les items de l'échelle de désirabilité sociale et ceux de l'échelle d'erreurs humaines. En revanche, nous observons plusieurs *outliers* (59, 55, 251, 63 ; 13, 119, 131, 194, 60, 118, 140, 170, 147, 96, 250, 168, 210) qui pourraient expliquer cet écart par rapport à la distribution normale. Nous constatons d'ailleurs que la distribution des données se rapproche de la normale une fois ces observations retirées. Six des variables restent cependant trop éloignées, dont trois comportant un trop grand nombre d'*outliers*. Nous décidons de les retirer. L'analyse factorielle sera donc effectuée à partir des 246 observations et des 15 variables restantes.

Nous avons décidé de conserver trois axes, ce chiffre revenant dans la majorité des méthodes utilisées (tableau 125). Par ailleurs, l'observation du contenu de ces axes nous a semblé cohérent. Le facteur 1 est relatif aux erreurs dues à l'inexpérience, le facteur 2 aux erreurs liées au matériel de sécurité et le facteur 3 aux erreurs liées à l'inattention. Nous pouvons constater que le facteur correspondant aux erreurs de raisonnement et de prise de décision a disparu.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	4
Valeurs propres > 1	3
% de variance expliquée	1 (31%) à 3 (60%)
Scree-Test	2 - 3
Analyse en parallèle	3

Tableau 125 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle d'erreurs humaines – collecte 1

L'indice KMO donne une valeur de 0,785 ce qui signifie que les variables partagent suffisamment d'informations pour procéder à une réduction d'informations. Une série de sept ACP avec rotation sera alors réalisée pour aboutir à une structure factorielle stable (tableau 126). Le coefficient de corrélation entre les facteurs étant proche de 0.3, nous avons réalisé les deux rotations, oblique et orthogonale, afin de les comparer. Cependant, la structure factorielle obtenue suite à la rotation Varimax ne nous a pas semblé cohérente aux vues de la répartition des items dans les facteurs. Nous avons donc choisi de réaliser une rotation Oblimin.

N° ACP OBLIMIN	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	15	5	0,785	61%	Suppression des items avec une faible communalité (0,4)	Er_Rais1
ACP 2	14	4	0,766	56%	Suppression des items avec une faible communalité (0,38)	Er_Exp6
ACP 3	13	4	0,751	58%	Suppression des items avec une faible communalité (0,39)	Er_Rais2
ACP 4	12	4	0,734	61%	Suppression des items sur deux axes et des items sans loading	Er_Rais5 Er_Inat1
ACP 5	10	3	0,699	56%	Suppression des items de nature différente de l'axe où il se trouve	Er_Rais4
ACP 6	9	3	0,702	60%	Suppression des items diminuant l'alpha de Cronbach	Er_Sec2
ACP 7	8	3	0,76	64%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 126 : Synthèse des ACP avec rotation Oblimin - Echelle des erreurs humaines - collecte 1

Lorsque nous effectuons un test de fiabilité de l'échelle celle-ci apparaît acceptable avec un coefficient alpha de Cronbach de 0,671 (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁵⁹¹. Si la composante 1 relative à l'inexpérience possède un bon coefficient (0,727), ce n'est pas le cas

⁵⁹¹ Carricano, M., Poujol, F., & Bertrandias, L. (2010). *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.

pour les deux autres. En effet, l'alpha de Cronbach s'avère insuffisant pour la dimension liée à l'inattention (0,365). Aucun retrait d'item ne permettrait d'améliorer ce coefficient. La valeur de cet alpha peut être due au nombre restreint d'items. Nous décidons donc d'en rédiger de nouveaux à insérer dans le second questionnaire. De plus, l'alpha de Cronbach s'avère également insuffisant pour la dimension liée au matériel et à la sécurité (0,487). Il pourrait cependant atteindre 0,647 en retirant l'item Er_Sec2. La formulation de cet item semble poser problème. Là encore nous ne pouvons pas laisser une dimension avec seulement deux items. Nous rédigeons donc également de nouveaux items pour cette dimension. Le retrait de l'item ER_Sec2 aboutit donc à une septième ACP et améliore le pourcentage de variance expliquée (64%) et le Cronbach de l'échelle (0,717).

Nous obtenons alors la structure factorielle suivante (tableau 127) :

- Composante 1 (4 items) : dimension liée à l'inexpérience ; $\alpha = 0.727$
- Composante 2 (2 items) : dimension liée au matériel et sécurité ; $\alpha = 0.647$
- Composante 3 (2 items) : dimension liée l'inattention ; $\alpha = 0.365$

L'alpha de Cronbach de l'échelle s'élève à 0.717

Items α de Cronbach de l'échelle : 0.717		composantes		
		1	2	3
α de Cronbach : 0.727				
Réaliser que vous ne connaissez pas vraiment le cap à suivre	Er_Inexp1	0,652		
Eprouver des difficultés à manœuvrer quand il y a beaucoup de monde sur l'eau	Er_Inexp4	0,856		
Mal juger la vitesse des bateaux que vous croisez	Er_Inexp5	0,827		
Oublier quelle vitesse est enclenchée et devoir vérifier	Er_Inexp7	0,584		
α de Cronbach : 0.647				
Ne pas penser à entretenir régulièrement son matériel	Er_Sec1		0,634	
Ne pas penser à contrôler ses équipements de sécurité	Er_Sec3		0,866	
α de Cronbach : 0.365				
Perdu(e) dans vos pensées, ne pas remarquer un engin arrivant en face de vous ou bien prioritaire	Er_Inat2			0,896
Distraint(e), vous ne réalisez pas que vous passez au-dessus d'une zone de plongée	Er_Inat5			0,400

Tableau 127 : Matrice des types - Echelle des erreurs humaines – collecte 1

Les nouveaux items générés (validés par 2 experts) concernant les trois dimensions se trouvent dans le tableau ci-dessous (tableau 128) :

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Items générés pour la composante <i>Inexpérience</i>	
Avoir des difficultés à accoster	Er_inexp8
Ne pas avoir vérifié le bulletin météorologique avant de partir en mer	Er_inexp9
Ne pas savoir se repérer par rapport au balisage	Er_inexp10
Ne pas anticiper la navigation des autres sur l'eau	Er_inexp11
Items générés pour la composante <i>Matériel de sécurité</i>	
Ne pas penser à contrôler la date de validité de son gilet	Er_sec5
Ne pas savoir faire fonctionner un des équipements du bord	Er_sec6
Ne pas penser à vérifier le niveau d'essence	Er_sec7
Ne pas avoir de moyen de communication à bord	Er_sec8
Ne pas penser à prendre son gilet de sauvetage	Er_sec9
Items générés pour la composante <i>Inattention</i>	
Distrain(e), vous ne remarquez pas une autre embarcation (véliplanchiste, kite surf, canoë).	Er_inat6
Distrain(e), vous vous retrouvez coincé(e) par la marée	Er_inat7
Distrain(e), vous ne faites pas attention à la profondeur au risque de talonner ou de vous échouer	Er_inat8

Tableau 128 : Nouveaux items générés pour les composantes *Inattention* et *Matériel - Sécurité*

2.7.2.2. Seconde collecte de données

La distribution des données est assez éloignée de la distribution normale pour de nombreux items. Nous observons un Kurtosis et un Skewness positifs pour ces items ce qui indique une distribution bien plus asymétrique à droite et plus pointue que la distribution normale. Plusieurs *outliers* pourraient expliquer cet écart par rapport à la distribution normale. Nous constatons d'ailleurs que la distribution des données se rapproche de la normale une fois ces observations retirées. Quatre des variables restent cependant trop éloignées et comportent un trop grand nombre d'*outliers*. Nous décidons de les retirer. L'analyse factorielle sera donc effectuée à partir de 211 observations et des 16 variables restantes.

Nous avons décidé de conserver trois axes (tableau 129), et avons été contraint de forcer le nombre d'axes dans ce sens, les deux axes initialement obtenus aboutissant à une structure difficilement lisible.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	4
Valeurs propres > 1	2
% de variance expliquée	1 (50%) à 2 (58%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	2

Tableau 129 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle d'erreurs humaines – collecte 2

L'indice KMO donne une valeur de 0,928 ce qui signifie que les variables partagent suffisamment d'informations pour procéder à une réduction d'informations. Une série de six ACP avec rotation Oblimin est alors réalisée pour aboutir à une structure factorielle stable tridimensionnelle (tableau 130).

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	16	2	0,928	57.5%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.45)	Er_inat5
ACP 2	15	2	0,928	58.7%	Suppression des items avec une faible communalité (0,45)	Er_inat7
ACP 3	14	3	0,929	67%	Suppression des items s'agrégeant sur 2 axes	Er_inexp7
ACP 4	13	3	0,922	68%	Suppression des items à faible loading (<0.5)	Er_inexp1
ACP 5	12	3	0,911	69.6%	Suppression des items de nature différente de l'axe où il se trouve	Er_sec6 Er_inexp10
ACP 6	10	3	0,900	73.4%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 130 : Synthèse des ACP - Echelle des erreurs humaines - collecte 2

Nous obtenons alors la structure factorielle suivante (tableau 131) :

Items		composantes		
α de Cronbach de l'échelle : 0.900		Inattention	Sécurité	Inexpérience
α de Cronbach : 0.864				
Distrain(e), vous ne faites pas attention à la profondeur au risque de talonner ou de vous échouer	Er_inat8	0.674		
Perdu(e) dans vos pensées, ne pas remarquer un engin arrivant en face de vous ou bien prioritaire	Er_inat2	0.789		

Distrain(e), vous ne remarquez pas une autre embarcation (véliplanchiste, kite surf, canoë).	Er_inat6	0.841		
Ne pas anticiper la navigation des autres sur l'eau	Er_inexp11	0.725		
α de Cronbach : 0.769				
Ne pas penser à entretenir régulièrement son matériel	Er_sec1		0.727	
Ne pas penser à contrôler ses équipements de sécurité	Er_sec3		0.755	
Ne pas penser à contrôler la date de validité de son gilet	Er_sec5		0.813	
α de Cronbach : 0.811				
Eprouver des difficultés à manœuvrer quand il a beaucoup de monde sur l'eau	Er_inexp4			0.849
Mal juger la vitesse des bateaux que vous croisez	Er_inexp5			0.665
Avoir des difficultés à accoster	Er_inexp8			0.747

Tableau 131 : Matrice des types - Echelle des erreurs humaines – collecte2

2.7.3. Analyse factorielle confirmatoire – Erreurs humaines

Lors de notre analyse factorielle confirmatoire, les indices d'ajustement obtenus sont très bons (M1 – tableau 132). Afin de nous conforter dans notre choix du modèle initial, nous réalisons un modèle unidimensionnel dont les indices d'ajustement s'avèrent moins bons (M2).

	Nb de dimensions	Nb d'items	χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
M1	3	10	27.6	25	1.1	0.022 (0.00 - 0.061)	0.997
M2	1	10	109.5	35	3.1	0.101 (0.079 - 0.122)	0.908

Tableau 132 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'erreurs humaines

2.7.4. Fiabilité et validité (convergente et discriminante) de l'échelle d'erreurs humaines

Comme précédemment, nous avons vérifié la fiabilité de l'échelle et la validité convergente est avérée (tableau 133).

Dimensions	Items	Loadings	Fiabilité		Validité convergente	
			α	ρ	Test z	ρ_{vc}
Inattention	Er_inat2	0.865	0.864	0.771	>11	0.64
	Er_inat6	0.889				
	Er_inat8	0.712				
	Enr_inexp11	0.707				
Sécurité	Er-sec1	0.863	0.769	0.864	>6	0.61
	Er_sec3	0.824				
	Er_sec5	0.627				
Inexpérience	Enr_inexp4	0.779	0.811	0.818	>4	0.60
	Enr_inexp5	0.881				
	Enr_inexp8	0.642				

Tableau 133 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'erreurs humaines– collecte 2

Bien que nous puissions observer une forte corrélation entre les dimensions, la validité discriminante est démontrée, la racine carrée de leur Rhô de validité convergente étant supérieure.

	Inattention	Sécurité	Inexpérience
Inattention	0.8		
Sécurité	0.624	0.78	
Inexpérience	0.743	0.773	0.775

Tableau 134 : Validité discriminante échelle d'erreurs humaines– collecte 2

2.7.5. Analyse factorielle de second ordre – Echelle d'erreurs humaines

Aux vues des corrélations importantes et significatives observées entre les construits (0.62-0.73), nous avons décidé de réaliser une analyse factorielle de second ordre. Cette dernière met en avant un facteur unique d'ordre supérieur (tableau 135). L'analyse confirmatoire fait apparaître de très bons indices d'ajustement.

Modèle	χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
Facteur de premier ordre	27.6	25	1.104	0.022 (0.00-0.061)	0.997
Facteur de second ordre	28.70	26	1.1038	0.022 (0.00-0.060)	0.997

Tableau 135 : Indices d'ajustement facteur de second ordre– Echelle d'erreurs humaines

Par ailleurs, les loadings standardisés entre les construits du premier ordre et ceux du second ordre sont significatifs (test $z > 7$) et supérieurs à 0.75. Le modèle avec un seul facteur de second ordre est accepté (tableau 136). Les trois dimensions de l'erreur humaine partageraient un concept commun qui serait une erreur globale conduisant à l'adoption d'un comportement irresponsable.

Facteur de premier ordre	Loadings (standardisés)
Sécurité	0.750
Inexpérience	0.818
Inattention	0.964

Tableau 136 : AFC d'ordre 2 – Erreur humaine globale – Collecte 2

3. Les instruments de mesure ayant fait l'objet d'une seule collecte de données

Il s'agit d'échelles que nous n'avons pas eu besoin d'adapter et/ou de faire rétrotraduire. Ces échelles comportant des items généralisés ont pu être facilement retransposées dans notre contexte d'étude. Il s'agit des échelles d'auto-efficacité (3.1) et d'estime de soi (3.2).

3.1. La mesure de l'échelle d'auto-efficacité

3.1.1. Présentation de la mesure

L'échelle que nous avons choisie pour mesurer l'auto-efficacité est celle de Jérusalem et Schwarzer (1992)⁵⁹² qui est une échelle généralisée s'adaptant bien à notre recherche. Nous utilisons la version longue de cette échelle composée de 10 items (contre 6 pour la version courte) que nous avons mesurés à l'aide d'une échelle de Likert à 5 degrés allant de « pas du tout d'accord » à « tout à fait d'accord ». Les analyses factorielles exploratoires et

⁵⁹² Jerusalem M. et Schwarzer R. (1992), Self-efficacy as a resource factor in stress appraisal processes, *Self-efficacy: Thought control of action*, 195213.

confirmatoires déjà réalisées dessus font ressortir une seule dimension générale. Cette échelle traduite dans de nombreuses langues et utilisée dans trente pays possède un coefficient de consistance interne variant entre 0.76 et 0.90.

J'arrive toujours à résoudre les problèmes difficiles si j'insiste	Autoeff1
Si quelqu'un me fait obstacle, je trouve toujours des moyens pour parvenir à ce que je veux	Autoeff2
C'est facile pour moi de persévérer dans mes intentions et d'atteindre mes objectifs	Autoeff3
Je sais que je peux faire face efficacement aux événements imprévus	Autoeff4
Grâce à ma débrouillardise, je peux contrôler les situations inattendues	Autoeff5
J'arrive à trouver une solution à la plupart des problèmes si je fais l'effort nécessaire	Autoeff6
Je reste calme quand je suis confronté(e) à des difficultés car je sais que j'ai les capacités pour les résoudre	Autoeff7
Lorsque je suis face à un problème, je trouve habituellement plusieurs solutions	Autoeff8
Même si je suis coincé(e), je trouve habituellement ce qu'il faut faire	Autoeff9
Quoi qu'il arrive, je sais en général comment m'en sortir	Autoeff10

Tableau 137 : L'échelle d'auto-efficacité adaptée à tester – collecte 2

3.1.2. Analyses factorielles exploratoires

L'échelle d'auto-efficacité a été testée uniquement lors de la seconde collecte de données (220 réponses). Aucun souci n'a été détecté concernant la distribution des données.

La majorité des méthodes convergent vers le chiffre 1 (tableau 138). Nous avons donc décidé d'aller dans ce sens qui est en adéquation avec la structure factorielle de l'échelle d'auto-efficacité de Jérusalem et Schwarzer (1992)⁵⁹³ que nous avons utilisée.

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	1
% de variance expliquée	1 (56%)
Scree-Test	2
Analyse en parallèle	1

Tableau 138 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle d'auto-efficacité – collecte 2

Deux ACP nous ont permis d'aboutir à une structure factorielle stable unidimensionnelle.

⁵⁹³ Jerusalem M. et Schwarzer R. (1992), Op. cit.

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	10	1	0,917	56%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.4)	Autoeff2
ACP 2	9	1	0,924	59%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 139 : Synthèse des ACP - Echelle d'auto-efficacité - collecte 2

Nous obtenons alors la structure factorielle suivante (tableau 140) :

α de Cronbach : 0.909		
J'arrive toujours à résoudre les problèmes difficiles si j'insiste	Autoeff1	0.672
C'est facile pour moi de persévérer dans mes intentions et d'atteindre mes objectifs	Autoeff3	0.672
Je sais que je peux faire face efficacement aux événements imprévus	Autoeff4	0.797
Grâce à ma débrouillardise, je peux contrôler les situations inattendues	Autoeff5	0.791
J'arrive à trouver une solution à la plupart des problèmes si je fais l'effort nécessaire	Autoeff6	0.800
Je reste calme quand je suis confronté(e) à des difficultés car je sais que j'ai les capacités pour les résoudre	Autoeff7	0.701
Lorsque je suis face à un problème, je trouve habituellement plusieurs solutions	Autoeff8	0.780
Même si je suis coincé(e), je trouve habituellement ce qu'il faut faire	Autoeff9	0.837
Quoi qu'il arrive, je sais en général comment m'en sortir	Autoeff10	0.832

Tableau 140 : Matrice des types - Echelle d'auto-efficacité – collecte2

3.1.3. Analyse factorielle confirmatoire, validité convergente et fiabilité – Auto-efficacité

Lors de notre AFC, les indices d'ajustement du modèle issus de l'analyse factorielle confirmatoire sont satisfaisants (tableau 141).

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
68	27	2.5	0.08 (0.059-0.108)	0.933

Tableau 141 : Indices d'ajustement– Echelle d'auto-efficacité

Là encore, nous avons réalisé une AFC séparément sur cette échelle afin d'obtenir les *loadings* standardisés, le test z, ainsi que les indices de fiabilité et validité convergente qui s'avèrent corrects (tableau 142). La validité discriminante sera évaluée au cours du test du modèle de mesure effectué sur la dernière partie de l'échantillon (chapitre 6).

	Items	Validité convergente			Fiabilité	
		Loadings standardisés	Test z	ρ_{vc}	α	ρ
Auto- efficacité	Autoeff1	0.612	>8	0.54	0.909	0.909
	Autoeff3	0.611				
	Autoeff4	0.765				
	Autoeff5	0.764				
	Autoeff6	0.770				
	Autoeff7	0.652				
	Autoeff8	0.737				
	Autoeff9	0.831				
	Autoeff10	0.824				

Tableau 142 : Indices d'ajustement– Echelle d'auto-efficacité

3.2. La mesure de l'échelle d'estime de soi

3.2.1. Présentation de la mesure

L'échelle de mesure élaborée par Rosenberg (1965⁵⁹⁴, 1974⁵⁹⁵) est la plus couramment employée pour mesurer l'estime de soi. Cette échelle unidimensionnelle est composée de 10 items reflétant un jugement général sur les sentiments positifs et négatifs qu'un individu peut avoir de lui-même, de sa valeur personnelle. Cinq de ces items sont inversés et nécessitent donc de reporter les réponses inverses. Traduite par Valliers et Vallerand (1990)⁵⁹⁶, cette échelle possède de bons indicateurs de validité et de fiabilité.

⁵⁹⁴ Rosenberg, Morris (1965), *Society and the Adolescent Self-Image*. Traduction française : Évelyne F. Vallières et Robert J. Vallerand, publiée en 1990 dans *l'International Journal of Psychology*.

⁵⁹⁵ Rosenberg M. (1979), *Conceiving the self*, Basic, New York

⁵⁹⁶ Valliers E.F. et Vallerand R.J. (1990), Traduction et validation Canadienne-Française de l'échelle de l'estime de soi de Rosenberg, *International Journal of Psychology*, 25, 305-316

Je pense que je suis une personne de valeur, au moins égale à n'importe qui d'autre.	Estime1
Je pense que je possède un certain nombre de belles qualités.	Estime2
Tout bien considéré, je suis porté(e) à me considérer comme un(e) raté(e)	Estime3
Je suis capable de faire les choses aussi bien que la majorité des gens	Estime4
Je sens peu de raisons d'être fier(e) de moi.	Estime5
J'ai une attitude positive vis-à-vis moi-même.	Estime6
Dans l'ensemble, je suis satisfait(e) de moi.	Estime7
J'aimerais avoir plus de respect pour moi-même.	Estime8
Parfois je me sens vraiment inutile.	Estime9
Il m'arrive de penser que je suis un(e) bon(ne) à rien	Estime10

Tableau 143 : L'échelle d'estime de soi adaptée à tester – collecte 2

3.2.2. Analyses factorielles exploratoires

Aucun problème n'a été relevé lors de la vérification de la normalité des données. Bien que les différentes méthodes ne convergent pas toutes vers le même nombre d'axes, nous avons choisi de tenir compte des valeurs propres supérieures à 1 en adéquation avec la structure factorielle unidimensionnelle de l'échelle de Rosenberg (1965⁵⁹⁷, 1974⁵⁹⁸).

Critères	Nombre d'axes à retenir
Littérature + étude qualitative	1
Valeurs propres > 1	2
% de variance expliquée	1 (40%) à 2 (64%)
Scree-Test	3
Analyse en parallèle	2

Tableau 144 : Synthèse du nombre d'axes à retenir selon méthode utilisée - Echelle d'estime de soi – collecte 2

Trois ACP nous ont permis d'aboutir à une structure factorielle stable unidimensionnelle (tableau 144).

⁵⁹⁷ « Rosenberg's Self-Esteem Scale » : Rosenberg, Morris (1965), *Society and the Adolescent Self-Image*. Traduction française : Évelyne F. Vallières et Robert J. Vallerand, publiée en 1990 dans *l'International Journal of Psychology*.

⁵⁹⁸ Rosenberg M. (1979), Op. cit.

N° ACP	Nombre d'items	Facteurs ayant une VP>1	KMO	% variance expliquée	ACTIONS	Items concernés
ACP 1	10	2	0,817	40%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.4)	Estim 5 Estim 3 Estim 8 Estime 9
ACP 2	6	1	0.811	58%	Suppression des items avec une faible communalité (<0.4)	Estim 10
ACP 2	5	1	0,809	68%	Obtention d'une structure factorielle stable	

Tableau 145 : Synthèse des ACP - Echelle d'auto-efficacité - collecte 2

Nous obtenons alors la structure factorielle suivante (tableau 146) :

Items		
α de Cronbach de l'échelle : 0.880		
Je pense que je suis une personne de valeur, au moins égale à n'importe qui d'autre.	Estime1	0.826
Je pense que je possède un certain nombre de belles qualités.	Estime2	0.855
Je suis capable de faire les choses aussi bien que la majorité des gens	Estime4	0.770
J'ai une attitude positive vis-à-vis moi-même.	Estime6	0.837
Dans l'ensemble, je suis satisfait(e) de moi.	Estime7	0.813

Tableau 146 : Matrice des types - Echelle d'estime de soi – collecte2

3.2.3. Analyse factorielle confirmatoire, validité convergente et fiabilité – Estime de soi

Nous réalisons désormais une analyse factorielle confirmatoire. Les indices d'ajustement du modèle sont corrects dans l'ensemble hormis un RMSEA un peu élevé.

χ^2	dll	χ^2/dll	RMSEA	CFI
82.14	26	3.16	0.099 (0.075-0.123)	0.915

Tableau 147 : Indices d'ajustement des modèles alternatifs – Echelle d'estime de soi

En nous basant sur les mêmes indicateurs que ceux utilisés sur les échelles précédentes, nous pouvons observer une bonne fiabilité et une bonne validité convergente (tableau 148).

Items	Loadings	Fiabilité		Validité convergente	
		α	ρ	Test z	ρ_{vc}
Estime1	0.732	0.880	0.881	>10	0.59
Estime2	0.741				
Estime4	0.706				
Estime6	0.855				
Estime7	0.810				

Tableau 148 : Fiabilité et validité convergente - Echelle d'estime de soi – échantillon 2

Conclusion du chapitre 5

A travers ce chapitre, nous avons pu élaborer une échelle fiable et valide des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (section 1) suite à plusieurs étapes :

Tableau 149 : Construction de l'échelle des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

Etapas réalisées	Principaux résultats
1- Spécification du domaine du construit	<ul style="list-style-type: none"> - A l'issue de la littérature et de l'analyse qualitative il existe 9 motivations à s'engager dans un comportement irresponsable réparties dans 2 motivations génériques (<i>Altruiste</i> et <i>Egoïste</i>) - L'utilisation d'indicateurs réflexifs et du paradigme de Churchill est adapté
2- Création et validation des items	<ul style="list-style-type: none"> - 74 items générés à partir de la littérature et des entretiens qualitatifs - 43 items retenus après évaluation de 5 experts et 21 items dérivés des items retenus ajoutés (total 64 item) - Passage de 9 à 10 motivations du fait de la séparation de la motivation <i>Recherche de sensations</i> en deux : <i>Recherche de sensations fortes</i> et <i>Recherche de plaisir</i> (recommandé par les experts)
3- Première collecte de données et purification des items	<ul style="list-style-type: none"> - Questionnaire auto-administré en ligne - 263 réponses - 14 items éliminés par 9 ACP - La dimension <i>Flatter l'égo</i> n'apparaît pas : 5 items nouveaux générés - Ajout d'items pour les dimensions <i>Faire plaisir</i> (3 items), <i>Rechercher des gains personnels</i> (4 items) et <i>Rechercher la liberté</i> (4 items)
4- Seconde collecte des données et émergence d'une structure factorielle	<ul style="list-style-type: none"> - Questionnaire auto-administré en ligne - 220 réponses - 26 items éliminés par 11 ACP - 16 items s'agrégeant sur 3 dimensions (nous sommes donc passés de 10 à 3 motivations) : <i>Rechercher des intérêts personnels</i>, <i>Porter assistance</i> et <i>Faire plaisir</i>
5- Seconde collecte des données, analyse factorielle confirmatoire	<ul style="list-style-type: none"> - Méthode ML-Robust - Structure factorielle validée ($\chi^2/dll = 1,78$; RMSEA = 0,06 ; CFI= 0,980 ; modèles alternatifs moins bien ajustés)
6- Fiabilité et Validité de la structure factorielle	<ul style="list-style-type: none"> - Tous les $\rho > 0.83$ (fiabilité) - Loadings significatifs (test $z > 9$) : $pvc > 0,5$ (validité convergente) - Les corrélations entre deux construits élevées au carré sont inférieures à leurs pvc (validité discriminante)

La seconde section a été consacrée à la présentation et à la validation des autres échelles de mesure au sein de notre contexte d'étude afin de tester le modèle et les hypothèses.

Tableau 150 : Les échelles retenues

Construits	Echelles retenues	Structure des échelles après épuration et validation
Echelles testées lors des collectes de données 1 et 2		
Intentions d'entreprendre un comportement irresponsable	Elaboration de scénarios	12 items pour 2 dimensions - 6 pour l' <i>Insouciance hédonique et communautaire</i> - 6 pour la <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>
Comportement irresponsable	Recommandation de Ajzen (1991) pour la construction d'une échelle de mesure dans le cadre de la théorie du comportement planifié	8 items pour 1 dimension
Normes subjectives	Recommandation de Ajzen (1991) pour la construction d'une échelle de mesure dans le cadre de la théorie du comportement planifié	4 items pour 1 dimension
Perception de la gravité	Adaptation de l'échelle de Lam (2001)	9 items pour 1 dimension
Perception du risque	Adaptation de l'échelle de Kouabenan, Desrichard, Dubois et al. (2003)	9 items pour 1 dimension
Erreurs humaines	Rétrotraduction et adaptation des échelles Drive Behavior Questionnaire (DBQ) de Reason et al. (1990) ⁵⁹⁹ et de l'échelle Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire (MRBQ) de Elliott et al. (2007)	11 items pour 3 dimensions - 4 pour les erreurs d' <i>Inattention</i> - 3 pour les erreurs de <i>Sécurité</i> - 3 pour les erreurs d' <i>Inexpérience</i>
Environnement	Adaptation de l'échelle de Plichon, (1999)	9 items pour 3 dimensions : - 4 pour l'environnement <i>Physique</i> - 3 pour l'environnement de <i>Sécurité</i> - 2 pour l'environnement <i>Social</i>
Echelles testées lors de la seconde collecte uniquement		
Estime de soi	Echelle de Rosenberg (1965, 1974)	5 items pour 1 dimension
Auto-efficacité	Echelle de Jérusalem et Schwarzer (1992, 1995)	9 items pour 1 dimension

⁵⁹⁹ Reason J., Manstead A., Stradling S., Baster J. et Campbell K. (1990), Errors and violation on the road : a real distinction?, Ergonomics, vol.33, Nos 10/11, 1315-1332

L'analyse des résultats montre que les 10 motivations se sont réduites à 3 motivations principales (*Intérêts personnels*, *Faire plaisir* et *Porter assistance*) après l'analyse quantitative ce qui nous a conduits à revoir notre jeu d'hypothèses (tableau 151) et nos modèles (figure 37 et 38).

Variable à expliquer	Variable explicative	Effet	N° hyp.	Formulation de l'hypothèse
Modèle principal				
Intérêts personnels	Perception de vulnérabilité	-	H1a	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>intérêts personnels</i>
	Perception de la gravité	-	H2a	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>intérêts personnels</i>
	Normes subjectives	+	H3a	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>intérêts personnels</i>
	Auto-efficacité	+	H4a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>intérêts personnels</i>
Faire plaisir	Perception de vulnérabilité	-	H1b	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Perception de la gravité	-	H2b	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Normes subjectives	+	H3b	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
	Auto-efficacité	+	H4b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>
Porter assistance	Perception de vulnérabilité	-	H1c	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Perception de la gravité	-	H2c	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Normes subjectives	+	H3c	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
	Auto-efficacité	+	H4c	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>
Insouciance hédonique et communautaire	Intérêts personnels	+	H5a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>
	Faire plaisir	+	H5b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>

	Porter assistance	+	H5c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Intérêts personnels	+	H6a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>
	Faire plaisir	+	H6b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>
	Porter assistance	+	H6c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>
Comportement irresponsable	Insouciance hédonique et communautaire	+	H7	L'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i> influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	+	H8	L'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i> influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
Effets complémentaires				
Comportement irresponsable	Erreur de sécurité	+	H9a	L'erreur de sécurité influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
	Erreur d'inattention	+	H9b	L'erreur d'inattention influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
	Erreur d'inexpérience	+	H9c	L'erreur d'inexpérience influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable
Erreur de sécurité	Perception de vulnérabilité	-	H10a	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs de sécurité
Erreur d'inattention		-	H10b	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs d'inattention
Erreur d'inexpérience		-	H10c	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs d'inexpérience
Erreur de sécurité	Perception de la gravité	-	H11a	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur d'inattention		-	H11b	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur d'inexpérience		-	H11c	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur de sécurité	Auto-efficacité	+	H12a	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur d'inattention		+	H12b	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines
Erreur d'inexpérience		+	H12c	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines
Insouciance hédonique et communautaire	Auto-efficacité	+	H13a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire		+	H13b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>
Comportement Irresponsable	Auto-efficacité	+	H14	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement le comportement irresponsable
Effets des variables modératrices				
	Estime de soi	+	H-M1	Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (peception de vulnérabilité,

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

				perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est forte
		-		Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est faible
	Expérience	-	H-M2	Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte
	Age	-	H-M3	Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte
	Environnement physique	-	H-M4a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte
	Environnement sécurité	-	H-M4b	Plus l'environnement sécurité est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus l'environnement sécurité est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte
	Environnement social	-	H-M4c	Plus l'environnement social est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible
		+		Plus l'environnement social est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte

	Environnement physique	+	H-M5a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte
	Environnement sécurité	+	H-M5b	Plus l'environnement de sécurité est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte
	Environnement social	+	H-M5c	Plus l'environnement sociale est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte
	Environnement physique	+	H-M6a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte
	Environnement sécurité	+	H-M6b	Plus l'environnement de sécurité est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte
	Environnement social	+	H-M6c	Plus l'environnement sociale est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte

Tableau 151 : Nouvelles hypothèses de recherche

Les modèles à tester deviennent (Figure 37 et 38) :

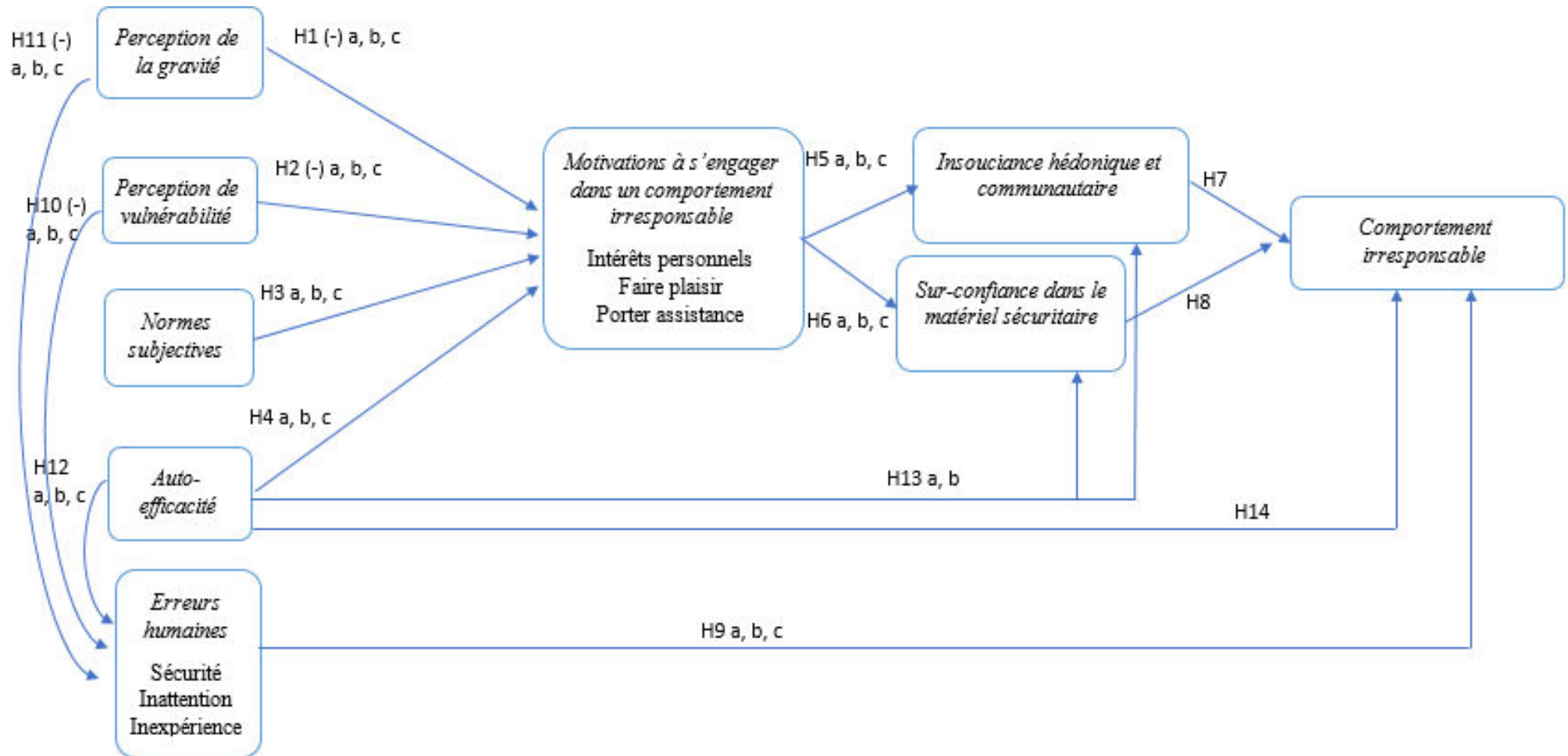
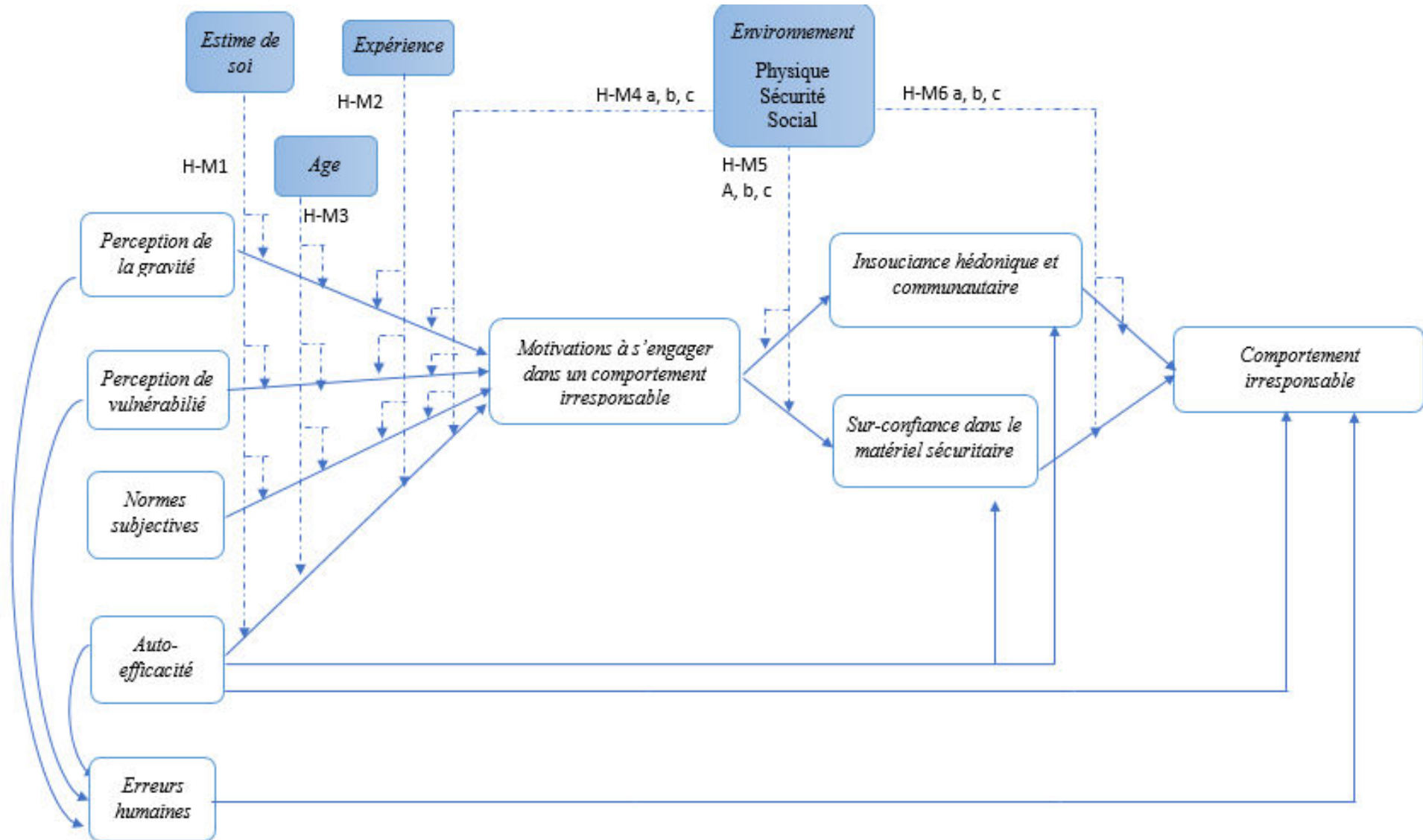


Figure 37 : Nouveau modèle développé

Lavaud Christelle
 Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
 application dans le champ de la sécurité maritime



Lavaud Christelle
 Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
 application dans le champ de la sécurité maritime

Figure 38 : Nouveaux effets modérateurs

PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE APPROCHE QUALITATIVE

PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE

CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN DE RECHERCHE

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

- 1) Modèle de mesure
- 2) Test du modèle
- 3) Approfondissement des résultats

CONCLUSION GENERALE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

Introduction du chapitre 6

Le chapitre précédent a été consacré à la présentation et à la validation des échelles de mesure à partir de deux collectes de données réalisées respectivement auprès de 263 et 220 individus (échantillon 1 pour la collecte 2).

Ce chapitre sera consacré au test du modèle de recherche à partir de l'échantillon 2 de la deuxième collecte (448 individus). Cependant, avant de procéder au test des hypothèses, une nouvelle validation des instruments de mesure doit être menée sur cet échantillon. Nous réaliserons des analyses factorielles exploratoires et confirmatoires pour vérifier la stabilité des structures factorielles déjà réalisées (**section 1**). Nous procéderons ensuite au test des hypothèses de recherche (**section 2**). Nous terminerons ce chapitre par un approfondissement des résultats de la recherche à travers la conception d'une typologie de plaisanciers au regard de leurs motivations et de leurs intentions à entreprendre un comportement irresponsable (**section 3**).

1. Modèle de mesure

Nous commencerons cette section par une validation des échelles de mesure à travers une analyse factorielle exploratoire (**1.1**) et une analyse factorielle confirmatoire (**1.2**).

1.1. Validation des instruments de mesure : analyse factorielle exploratoire

Nous avons utilisé la deuxième partie de l'échantillon (448 répondants) afin de tester le modèle structurel à travers des ACP effectuées avec rotation Oblimin sur chaque échelle de mesure.

Les structures factorielles de chaque échelle sont semblables à celles obtenues avec le premier échantillon de 220 répondants. Par ailleurs, nous observons que, tout comme cela avait été le cas avec la première partie de l'échantillon, l'item Env_soc3 possède un faible loading (0.347). Nous décidons de le supprimer également. La dimension sociale de l'échelle d'environnement n'est désormais composée que de deux items et est alors sous-représentée. Nous décidons cependant de la conserver pour ne pas faire disparaître cette dimension. Nous supprimons également l'item Pass17 de l'échelle de comportements irresponsables et l'item Er_inexp11 de l'échelle d'erreur humaine du fait de leurs faibles communalités (<0.45). Les résultats des analyses exploratoires sont présentés dans le tableau (152).

1.2. Analyse factorielle confirmatoire

Nous procédons ensuite à des analyses factorielles confirmatoires sur l'ensemble des construits autorisés à co-varier librement. Nous prenons en compte l'ensemble de nos échelles de mesure.

Le poids factoriel standardisé des échelles dépasse 0.7 pour la plupart d'entre elles ou reste néanmoins acceptable (> 0.5). Les loadings sont tous statistiquement significatifs (test $z > 1.96$). Par ailleurs, les Rhô de validité convergente sont pour la plupart supérieurs à 0.5. Pour certaines dimensions des échelles elles s'approchent de ce seuil (0.4 à 0.47) ce qui reste acceptable dans le cadre d'une première recherche exploratoire selon Delacroix et Jourdan (2007)⁶⁰⁰. Les échelles semblent donc posséder une fiabilité et une validité convergente satisfaisantes.

Nous pouvons observer dans l'ensemble une bonne validité discriminante des construits présents dans le modèle de mesure. Nous retrouvons une corrélation élevée entre les facteurs *erreurs d'inattention* et *erreurs liées au matériel de sécurité*, néanmoins elle est légèrement en-dessous (de 0.01) de la racine carrée du Rhô de validité convergente de la dimension *erreur d'inattention*. Nous pouvons également noter que les validités discriminantes des échelles d'erreurs humaines et de comportement irresponsable ne sont que partiellement vérifiées. Nous décidons cependant de les conserver car : les valeurs (racines carrées des Rhô vc et corrélation)

⁶⁰⁰ Delacroix E. et Jourdan P. (2007), La tendance à regretter du consommateur : validation d'une échelle de mesure, *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 22(1), 25-44.

ne sont pas très éloignées d'une part et l'erreur humaine est antécédente du comportement irresponsable et aborde également des événements ayant eu lieu dans le passé d'autre part, d'où une forte corrélation. Dans l'ensemble, la validité discriminante des construits est avérée. Les résultats sont présentés dans le tableau (153).

Construits	Items	Loadings	Communalités	Valeurs propres	% de variance expliquée	Alpha de Cronbach	Loadings standardisés	Test z	Rhô de Joreskog	Rhô de validité convergente
Motivations au comportement irresponsable										
Intérêts personnels	Mot_sens3	0.803	0.746	8.19	51.16	0.935	0.859	>15	0.936	0.70
	Mot_def2	0.885	0.793				0.882			
	Mot_eg10	0.965	0.751				0.784			
	Mot_def3	0.830	0.768				0.880			
	Mot_eg12	0.738	0.618				0.710			
	Mot_eg11	0.789	0.676				0.754			
	Mot_def4	0.706	0.759				0.853			
Altruiste	Mot_ass1	0.762	0.596	2.16	13.52	0.827	0.666	>13	0.834	0.60
	Mot_ass2	0.823	0.681				0.748			
	Mot_ass3	0.873	0.726				0.793			
	Mot_ass4	0.760	0.658				0.750			
Hybride	Mot_fp5	0.851	0.798	1.59	9.91	0.950	0.859	>28	0.950	0.79
	Mot_fp6	0.869	0.815				0.866			
	Mot_fp3	0.868	0.817				0.892			
	Mot_fp4	0.954	0.884				0.930			
	Mot_fp8	0.910	0.848				0.902			
Normes subjectives										
Normes subjectives	Norm2	0.730	0.638	2.57	64.32	0.815	0.730	>10	0.815	0.52
	Norm11	0.799	0.669				0.760			
	Norm12	0.818	0.620				0.690			
	Norm13	0.787	0.645				0.714			
Environnement										
Ambiance	Env_amb2	0.744	0.613	3.04	33.76	0.842	0.692	>12	0.845	0.58
	Env_amb3	0.881	0.767				0.840			
	Env_amb4	0.828	0.677				0.742			
	Env_amb5	0.829	0.690				0.761			
Sécurité	Env_sec2	0.779	0.619	1.72	19.15	0.650	0.656	>7	0.652	0.40
	Env_sec3	0.715	0.540				0.552			
	Env_sec7	0.799	0.629				0.650			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Social	Env_soc1	0.808	0.702	1.22	13.51	0.615	0.799	>5	0.641	0.47
	Env_soc6	0.872	0.739				0.555			
Perception de vulnérabilité										
Perception de vulnérabilité	Acc1	0.775	0.600	6.14	68.25	0.941	0.736	>16	0.942	0.64
	Acc2	0.795	0.632				0.764			
	Acc3	0.843	0.711				0.820			
	Acc4	0.841	0.708				0.819			
	Acc5	0.835	0.697				0.811			
	Acc7	0.795	0.632				0.763			
	Acc8	0.860	0.739				0.844			
	Acc9	0.838	0.702				0.821			
Acc13	0.848	0.719	0.834							
Comportements irresponsables										
Comportements irresponsables	Pass12	0.806	0.649	4.03	57.54	0.873	0.813	>10	0.870	0.50
	Pass4	0.679	0.461				0.566			
	Pass6	0.801	0.642				0.796			
	Pass8	0.739	0.546				0.652			
	Pass5	0.837	0.700				0.836			
	Pass19	0.746	0.557				0.670			
	Pass14	0.687	0.471				0.587			
Intention d'entreprendre un comportement irresponsable										
Insouciance hédonique et communautaire	Int1	0.766	0.611	5.86	48.88	0.914	0.734	>13	0.914	0.65
	Int5	0.783	0.568				0.673			
	Int13	0.917	0.829				0.902			
	Int14	0.898	0.805				0.893			
	Int15	0.833	0.742				0.837			
	Int2	0.780	0.676				0.782			
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Int9	0.828	0.612	2.17	18.10	0.869	0.664	>11	0.873	0.54
	Int10	0.624	0.535				0.686			
	Int18	0.833	0.706				0.805			
	Int17	0.696	0.588				0.739			
	Int7	0.910	0.740				0.758			
	Int11	0.678	0.626				0.759			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Erreurs										
Inattention	Er_inat2	0.923	0.852	0.74	8.22	0.851	0.848	>16	0.854	0.68
	Er_inat6	0.872	0.848				0.879			
	Er_inat8	0.473	0.647				0.741			
Sécurité	Er-sec1	0.433	0.670	0.94	10.44	0.796	0.808	>12	0.800	0.58
	Er_sec3	0.755	0.786				0.786			
	Er_sec5	0.943	0.845				0.679			
Inexpérience	Enr_inexp4	0.902	0.780	5.15	57.24	0.804	0.823	>14	0.816	0.61
	Enr_inexp5	0.849	0.764				0.821			
	Enr_inexp8	0.767	0.637				0.686			
Auto-efficacité										
Auto-efficacité	Autoeff1	0.685	0.469	5.52	61.33	0.920	0.627	> 9	0.920	0.51
	Autoeff3	0.708	0.502				0.649			
	Autoeff4	0.796	0.633				0.753			
	Autoeff5	0.764	0.584				0.728			
	Autoeff6	0.832	0.693				0.803			
	Autoeff7	0.755	0.570				0.721			
	Autoeff8	0.814	0.663				0.798			
	Autoeff9	0.832	0.691				0.825			
	Autoeff10	0.845	0.715				0.838			
Estime de soi										
Estime de soi	Estime1	0.589	0.767	3.01	60.2	0.832	0.739	>11	0.830	0.50
	Estime2	0.649	0.806				0.787			
	Estime4	0.599	0.774				0.618			
	Estime6	0.600	0.775				0.653			
	Estime7	0.573	0.757				0.632			
Perception de la gravité										
Perception de gravité	Rsiq3	0.635	0.797	6.33	70.38	0.946	0.757	>14	0.947	0.67
	Rsiq9	0.523	0.723				0.679			
	Rsiq14	0.731	0.855				0.829			
	Rsiq23	0.783	0.885				0.878			
	Rsiq15	0.786	0.887				0.874			
	Rsiq16	0.640	0.800				0.767			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

	Risq19	0.773	0.879				0.870			
	Risq25	0.817	0.904				0.902			
	Risq22	0.645	0.803				0.776			

Tableau 152 : Structure factorielle des échelles de mesure – Echantillon final (448 répondants)

	IntP.																	
IntP.	0.84	Ass.																
Ass.	0.37	0.77	FP.															
FP.	0.69	0.41	0.89	Norm.														
Norm.	0.43	0.07	0.23	0.72	Envamb													
Envamb	0.13	0.07	0.03	0.04	0.76	Envsec												
Envsec	-0.11	-0.09	-0.10	-0.22	-0.14	0.63	Envsoc											
Envsoc	-0.09	0.05	-0.06	0.06	0.39	-0.22	0.69	Acc										
Acc	0.16	0.17	0.16	0.23	0.01	0.02	-0.4	0.80	Pass									
Pass	0.51	0.23	0.28	0.37	0.36	-0.39	0.25	0.10	0.71	InsHC.								
InsHC.	0.54	0.22	0.36	0.38	0.26	-0.16	0.09	0.14	0.51	0.81	ConfSec							
ConfSec	0.34	0.17	0.13	0.28	0.29	-0.47	0.17	0.05	0.55	0.51	0.73	Erinat						
Erinat	0.31	0.33	0.21	0.28	0.40	-0.34	0.27	0.14	0.73	0.41	0.47	0.82	Ersec					
Ersec	0.31	0.23	0.14	0.29	0.37	-0.34	0.33	0.09	0.72	0.41	0.55	0.81	0.76	Erinexp				
Erinexp	0.20	0.29	0.15	0.17	0.27	-0.28	0.22	0.16	0.60	0.32	0.38	0.77	0.72	0.78	Autoeff			
Autoeff	0.13	0.21	0.11	-0.05	-0.6	0.18	-0.5	0.03	0.011	-0.05	-0.03	-0.04	-0.06	-0.09	0.71	Estim. +		
Estim. +	0.02	0.15	0.03	-0.061	-0.09	0.20	-0.01	0.02	-0.07	-0.01	-0.01	-0.10	-0.13	-0.13	0.68	0.71	Risq	
Risq	-0.21	0.029	-0.17	-0.19	-0.11	0.38	-0.18	0.11	-0.34	-0.20	-0.23	-0.26	-0.23	-0.13	0.05	0.67	0.82	

Tableau 153 : Validité discriminante des échelles de mesure - Echantillon final (448 répondants)

IntP.	Motivations intérêts personnels
Ass.	Motivations Porter assistance
FP.	Motivations Faire plaisir
Norm.	Normes subjectives
Envamb	Environnement d'ambiance
Envsec	Environnement lié à la sécurité
Encsoc	Environnement social
Acc	Perception du risque d'accident
Risq.	Perception de la gravité du risque
Pass	Comportements irresponsables
InsHC.	Insouciance hédonique et communautaire
ConfSec	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire
Erinat	Erreurs d'inattention
Ersec	Erreur lié au matériel de sécurité
Erinexp	Erreur inexpérience
Autoeff	Auto-efficacité
Estim	Estime de soi

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

2. Test du modèle

2.1. Le modèle

Le ratio entre le nombre d'observations et le nombre de paramètres étant bon (6.8) car compris entre les seuils suggérés de 5 à 10, nous testons le modèle dans sa globalité. Les indices d'ajustement obtenus lors de l'analyse confirmatoire effectuée sur le modèle ne sont pas très bons ($\chi^2/ddl = 2$; CFI=0.87 ; RMSEA=0.046). Le CFI se trouve légèrement en-dessous de la valeur seuil de 0.90 recommandée par Hair et al. (2010)⁶⁰¹. Cependant, dans le cadre d'un modèle complexe ou lorsque deux catégories d'indices sur les trois sont acceptables, il est possible d'être plus transigeant (Roussel et al, 2002)⁶⁰². Notre modèle remplit ces conditions.

Cependant, nous tentons tout de même d'améliorer le degré d'ajustement du modèle. Le test multiplicateur de Lagrange permet de mettre en avant statistiquement quel(s) paramètre(s) devrai(en)t être libéré(s). Le logiciel EQS teste tous les liens possibles simultanément en prenant en compte les interactions existantes entre les variables. Il montre quel gain de χ^2 serait possible lors de la libération du paramètre (Roussel et al., 2002)⁶⁰³. Nous constatons que la plupart des possibilités d'amélioration du modèle sont dans la corrélation de certaines erreurs de mesure, notamment les erreurs de mesure des motivations liées à l'*Intérêt personnel*, à la volonté de *Faire plaisir* et de *Porter assistance* ainsi que des intentions liées à l'*Insouciance hédonique et communautaire* et à la *Sur-confiance dans le matériel sécuritaire*. Le coefficient d'ajustement est certes « gonflé » artificiellement mais, comme le souligne Byrne (2006)⁶⁰⁴, cela est possible dans certains cas limités et justifiés sur le plan théorique. Les modifications apportées permettent d'améliorer les indices d'ajustement et de les rendre plus acceptables

⁶⁰¹ Hair J. F., Black W. C. et Babin B. J. (2010), *Multivariate data analysis: A global perspective*, Pearson Education

⁶⁰² Roussel, P., Durrieu, F., & Campoy, E. (2002). *Méthodes d'équations structurelles: recherche et applications en gestion*. Paris, Economica.

⁶⁰³ Roussel, P., Durrieu, F., & Campoy, E. (2002). Ibid.

⁶⁰⁴ Byrne, B. M. (2006). *Structural Equation Modeling With Eqs: Basic Concepts, Applications, And Programming*. Taylor & Francis

($\chi^2/ddl = 1.79$; CFI = 0,90 ; RMSEA = 0,042 [0.40-0.44]). Le tableau (154) présente les liens entre les construits.

Variable à expliquer	Variable explicative	Hypothèses	Coefficients structurels	Test z	% de variance expliquée
Porter assistance	Normes subjectives	H3c	0.07	1.21	8%
	Perception de vulnérabilité	H1c	0.15	2.66	
	Perception gravité	H2c	-0.01	-0.25	
	Auto-efficacité	H4c	0.21	3.45	
Intérêts personnels	Normes subjectives	H3a	0.40	6.64	25%
	Perception de vulnérabilité	H1a	0.09	1.66	
	Perception gravité	H2a	-0.17	-3.14	
	Auto-efficacité	H4a	0.17	3.51	
Faire plaisir	Normes subjectives	H3b	0.17	3.05	11%
	Perception de vulnérabilité	H1b	0.14	2.62	
	Perception gravité	H2b	-0.17	-3.10	
	Auto-efficacité	H4b	0.14	2.71	
Insouciance hédonique et communautaire	Porter assistance	H5c	0.07	1.49	31%
	Intérêts personnels	H5a	0.58	8.13	
	Faire plaisir	H5b	-0.04	-0.71	
	Auto-efficacité	H13a	-0.13	-2.69	
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Porter assistance	H6c	0.11	1.86	14%
	Intérêts personnels	H6a	0.46	6.62	
	Faire plaisir	H6b	-0.22	-3.43	
	Auto-efficacité	H13b	-0.09	-1.82	
Comportement irresponsable	Insouciance hédonique et communautaire	H7	0.18	3.69	68%
	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	H8	0.20	4.34	
	Auto-efficacité	H14	0.08	2.07	
	Erreur de sécurité	H9a	0.45	5.64	
	Erreur d'inattention	H9b	0.32	2.74	
	Erreur d'inexpérience	H9c	0.12	1.75	
Erreur de sécurité	Auto-efficacité	H12a	-0.03	-0.47	7%
	Perception de vulnérabilité	H10a	0.11	2.08	
	Perception gravité	H11a	-0.25	-3.77	
Erreur d'inattention	Auto-efficacité	H12b	-0.003	-0.06	13%
	Perception de vulnérabilité	H10b	0.19	3.50	
	Perception gravité	H11b	-0.33	-4.57	
Erreur d'inexpérience	Auto-efficacité	H12c	-0.07	-1.25	6%
	Perception de vulnérabilité	H10c	0.19	3.50	
	Perception gravité	H11c	-0.15	-2.41	

Tableau 154 : Test des hypothèses

- Influence des antécédents sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (hypothèses allant de H1 à H4)

Les hypothèses relatives à l'influence des antécédents sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable sont en parties vérifiées. *L'auto-efficacité* influence l'ensemble des *motivations à s'engager dans un comportement irresponsable*. Ainsi, un individu ayant une grande confiance dans ses capacités serait plus enclin à s'engager dans un comportement irresponsable. Les *normes subjectives* influencent, quant à elles, les motivations relatives à *l'intérêt personnel* et à la volonté de *faire plaisir*. L'influence sociale inciterait donc les individus à satisfaire leurs propres intérêts mais également ceux de leur entourage. Par ailleurs, la *perception de la gravité* influence bien négativement les motivations relatives *l'intérêt personnel* et à la volonté de *faire plaisir* ce qui indique que, conscients de la sévérité de la menace et des conséquences néfastes d'une situation, les individus seraient plus enclins à mettre de côté leur propre satisfaction mais aussi celle de leur entourage. Enfin, *la perception de vulnérabilité* influence positivement la motivation *porter assistance*. Une situation perçue comme périlleuse impliquerait donc davantage les individus dans une dynamique de protection et de sauvetage d'autrui. En revanche, contrairement à nos hypothèses, la *perception de vulnérabilité* influence positivement la motivation *faire plaisir*. Il semblerait alors que ce soit justement la conscience du danger qui pousse les individus à vouloir satisfaire encore plus leur entourage en bravant la menace.

- Influence des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable sur les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable (hypothèses H5 et H6)

Les hypothèses relatives à l'influence des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable sur les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable sont en parties vérifiées. Les liens positifs entre la dimension *intérêts personnels* des motivations et les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable liées à *l'insouciance hédonique et communautaire* (0.58) et à la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* (0.46) sont avérés. Désireux de profiter de l'instant présent et/ou confiant dans les outils de sécurité, le plaisancier adopterait un comportement irresponsable en vue de sa propre satisfaction. En revanche, la

dimension *faire plaisir* influence négativement l'intention liée à la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire*. L'individu, soucieux de son entourage, va faire plus attention au respect du matériel de sécurité. La dimension *porter assistance* a, quant à elle, des influences positives mais non significatives sur les deux types d'intention (0.07 et 0.11). Enfin, contrairement à notre hypothèse, l'*auto-efficacité* influence négativement l'*insouciance hédonique et communautaire*. Cela signifierait qu'un individu conscient de ses capacités et de ses compétences ne serait pas dans une démarche de recherche de plaisir ou de partage.

- Influence des intentions, des erreurs humaines et de l'auto-efficacité sur le comportement irresponsable (hypothèses H7, H8, H9 et H14)

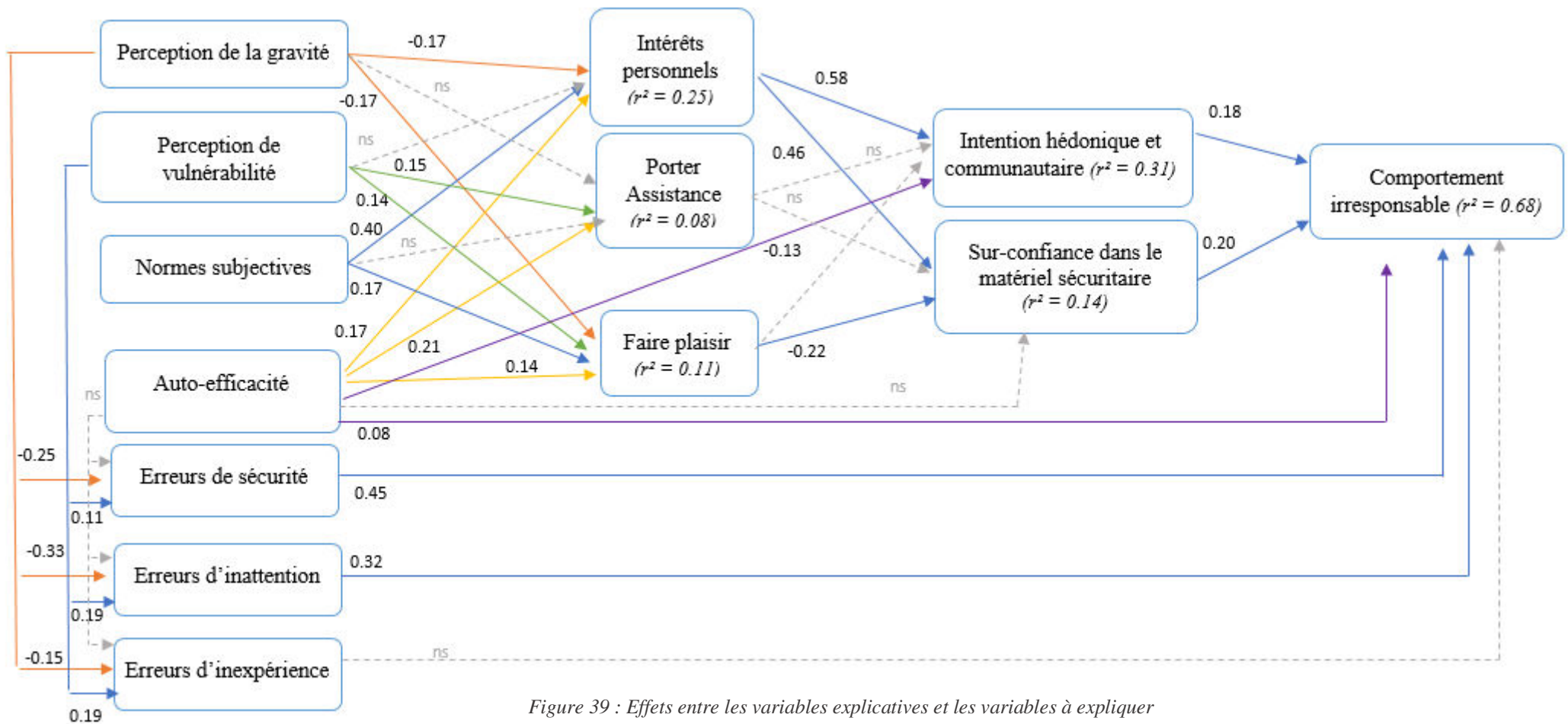
Concernant le comportement irresponsable, les hypothèses de recherche sont, quant à elles, vérifiées. Il est influencé par les intentions liées à l'*insouciance hédonique et communautaire* (0.18) et à la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* (0.20). Ainsi, un plaisancier peu vigilant dans le matériel de sécurité et trop confiant dans ce dernier, et à la recherche de plaisir s'engagera plus facilement dans un comportement irresponsable. L'*auto-efficacité* influence également positivement le comportement irresponsable (0.08). Un individu confiant dans ses capacités serait ainsi plus enclin à adopter un comportement dangereux sans que celui-ci n'ait nécessairement été prémédité. Par ailleurs, les erreurs humaines relatives à la *sécurité* (0.45) et à l'*inattention* (0.32) influencent positivement le comportement irresponsable. Seules les erreurs humaines relatives à l'*inexpérience* ne semblent pas avoir d'influence significative. Une faible vigilance sur la sécurité et/ou sur l'environnement conduirait un plaisancier à adopter involontairement un comportement irresponsable.

- Influence de la perception de vulnérabilité, de la perception de la gravité et de l'auto-efficacité sur les erreurs humaines (hypothèses H10, H11 et H12)

Les hypothèses de recherche relatives à l'impact des antécédents sur les *erreurs humaines* sont en partie vérifiées. La *perception de gravité* influence négativement l'ensemble des *erreurs humaines* (respectivement -0.25, -0.33, -0.15). Une personne percevant le danger sera plus

vigilante et commettra moins d'erreurs. Nous pouvons également indiquer que, contrairement à nos hypothèses, la *perception de vulnérabilité* influence positivement les erreurs humaines liées à la *sécurité* (0.12), à l'*inattention* (0.19) et à l'*inexpérience* (0.19). Il s'emblerait qu'un individu commettra plus facilement des erreurs s'il perçoit les risques. Cela peut notamment s'expliquer par le stress que peut engendrer cette prise de conscience de la menace qui peut alors conduire à une diminution des capacités de l'individu. Enfin, l'*auto-efficacité* ne semble avoir aucune influence significative sur les *erreurs humaines*.

La figure (39) met en avant les liens entre les variables explicatives et les variables à expliquer du modèle.



2.2. Test des effets modérateurs

Nous allons désormais nous intéresser aux effets des différentes variables modératrices que nous avons mises en avant.

Afin de vérifier nos hypothèses et d'évaluer l'effet modérateur d'une variable sur un lien structurel entre deux facteurs latents, nous choisissons de réaliser une analyse multigroupes pour tester l'invariance des paramètres de mesure et des paramètres structurels (Byrne, 2006)⁶⁰⁵.

Pour chaque variable modératrice, nous avons divisé le troisième échantillon en deux groupes de taille équivalente. Plus concrètement, pour tester un effet modérateur, nous avons pris en compte le score factoriel des items. Pour l'analyse multigroupes, deux groupes ont été constitués. Pour cela, nous avons effectué un tri ascendant des scores factoriels des items puis divisé le groupe en deux parties de taille similaire en retirant les individus centraux

Nous avons ensuite testé l'invariance du modèle afin de vérifier que le modèle de mesure est semblable pour les deux échantillons. Pour cela, nous avons contraint à égalité les loadings entre les variables et leur facteur latent correspondant, ainsi que la corrélation des deux termes d'erreur de l'outil de mesure de la participation. Grâce au test de Lagrange, il est possible de voir si l'élimination d'une des contraintes améliorerait l'ajustement du modèle aux données. En effet, à chaque contrainte correspond la diminution du Chi-deux obtenue si la contrainte était levée, et la probabilité associée.

Nous procédons ensuite à l'ajout d'une nouvelle contrainte d'égalité entre les échantillons sur les loadings entre facteurs et utilisons de nouveau le test de Lagrange. Le critère d'échantillonnage sur le lien correspondant est modéré si la probabilité liée à la variation du Chi-deux de celui-ci est inférieure à 5%. Pour relever les loadings relatifs à chaque échantillon et leur significativité (test z), nous libérons la contrainte d'égalité correspondante.

Nous exposons les résultats de ces tests pour les effets modérateurs existants sur les relations entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et leurs antécédents

⁶⁰⁵ Byrne B. M. (2006), *Structural Equation Modeling With Eqs: Basic Concepts, Applications, And Programming*. Taylor & Francis

(2.2.1), sur les relations entre les motivations et les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable (2.2.2) et sur les intentions et le comportement irresponsable (2.2.3).

2.2.1. Sur les relations entre les motivations et leurs antécédents

Les propositions H-M1, H-M2, H-M3 et H-M4 postulent un effet modérateur de l'estime de soi (2.2.1.1), de l'âge (2.2.1.2), de l'ancienneté (2.2.1.3) et de l'environnement (2.2.1.4) sur les relations entre les motivations et leurs antécédents.

2.2.1.1. L'estime de soi

Afin de tester l'effet modérateur de l'estime de soi, nous avons utilisé le score factoriel provenant de l'ACP réalisée sur les cinq items mesurant cette variable. Il s'échelonne de -4.22 (pour les répondants ayant un score de 1 aux 5 items) à 1.96 (pour les répondants ayant un score de 5 aux 5 items). Un score factoriel de 0 correspond au niveau moyen d'estime de soi de l'échantillon. Pour vérifier la proposition H-M1, nous avons élaboré deux groupes. Le premier comprend les individus ayant une faible estime de soi et le deuxième ceux ayant une estime de soi élevée. Les caractéristiques des deux groupes sont mises en avant dans le tableau 155.

	Groupe 1 Estime de soi faible	Groupe 2 Estime de soi forte
N	190	190
ES min	-4.22	0.30
ES max	-0.15	1.96
ES médian	-0.56	0.70
Moyenne	-0.89	0.87
Ecart-type	0.72	0.53

Tableau 155 : Les groupes en fonction de l'estime de soi

Les résultats du test de Lagrange sont présentés dans le tableau 156 avec le gain de χ^2 supposé, si on libère le paramètre contraint à égalité, et le coefficient de significativité associé. Les résultats obtenus indiquent que les paramètres de mesure contraints sont en partie significatifs par rapport au seuil de 0.05.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta \chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	4.39	0.036
Normes subjectives	Faire plaisir	10.67	0.001
Perception de vulnérabilité	Porter assistance	0.08	0.78
Perception de vulnérabilité	Faire plaisir	0.001	0.98
Perception gravité	Intérêts personnels	3.88	0.049
Perception gravité	Faire plaisir	0.086	0.77
Auto-efficacité	Porter assistance	0.128	0.72
Auto-efficacité	Intérêts personnels	0.530	0.47
Auto-efficacité	Faire plaisir	2.43	0.12

Tableau 156 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'estime de soi

Le test de Lagrange effectué sur les paramètres de mesure « contraints » indique que la libération de quelques paramètres conduit à une amélioration significative de l'ajustement du modèle. La proposition H-M1 est en partie validée. Nous observons un impact plus important des *normes subjectives* sur les motivations *intérêts personnels* et *faire plaisir* pour le groupe possédant une estime de soi élevée. En revanche, contrairement à nos hypothèses, la relation entre la *perception de gravité* et la motivation *intérêts personnels* serait diminuée chez les individus ayant une faible estime de soi et non une forte estime de soi (Figure 40).

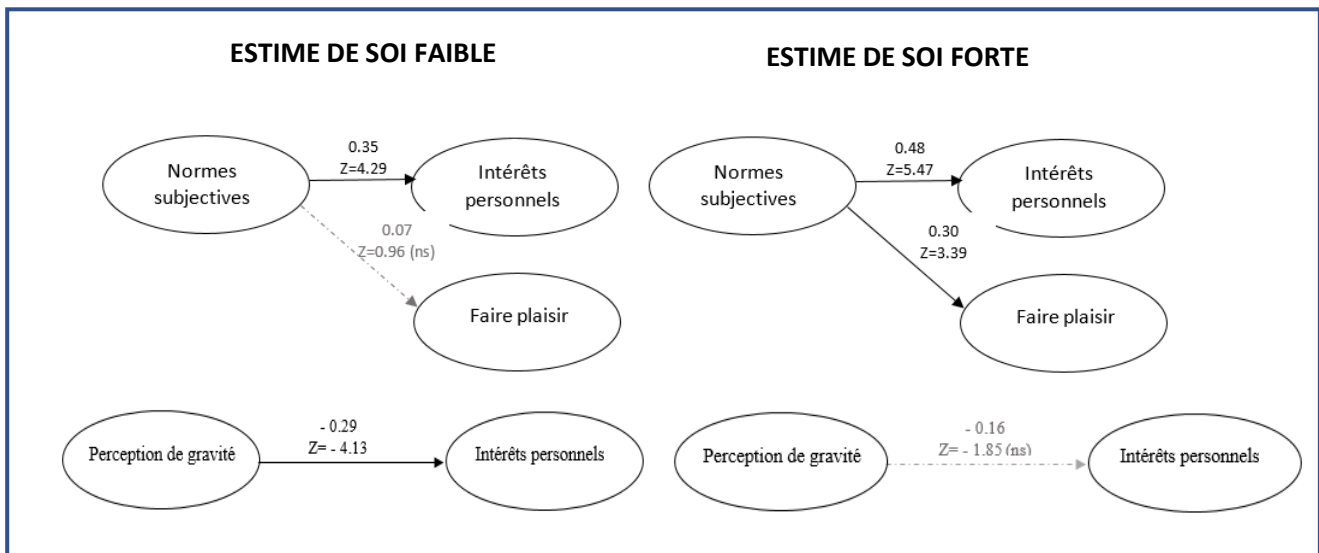


Figure 40 : Les effets modérateurs de l'estime de soi

2.2.1.2. L'âge

Nous réalisons la même procédure que précédemment. Nous avons divisé le corpus en deux groupes en fonction de l'âge des répondants. Les deux groupes et leurs caractéristiques sont présentés dans le tableau 157.

	Groupe 1 Individus les plus jeunes	Groupe 2 Individus les plus âgés
N	190	190
ES min	18	52
ES max	46	80
ES médian	36	60
Moyenne	34.35	61.35
Ecart-type	8.11	6.25

Tableau 157 : Les groupes en fonction de l'âge

La libération du lien entre les *normes subjectives* et la motivations *intérêts personnels* améliore significativement au seuil de 0.05 le χ^2 de 7.92. L'âge a donc un effet modérateur sur la motivation *intérêts personnels* (tableau 158).

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta \chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	7.92	0.01
Normes subjectives	Faire plaisir	0.016	0.9
Perception du risque d'accidents	Porter assistance	2.29	0.13
Perception du risque d'accidents	Faire plaisir	1.36	0.24
Perception gravité	Intérêts personnels	2.38	0.123
Perception gravité	Faire plaisir	0.656	0.42
Auto-efficacité	Porter assistance	0.924	0.34
Auto-efficacité	Intérêts personnels	0.325	0.57
Auto-efficacité	Faire plaisir	0.248	0.62

Tableau 158 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'âge

Nous constatons que la relation entre les *normes subjectives* et la motivation *intérêts personnels* est plus importante chez les individus les plus jeunes ce qui va dans le sens des éléments issus de la revue de littérature et de l'analyse qualitative. La proposition H-M3 est en partie validée (figure 41).

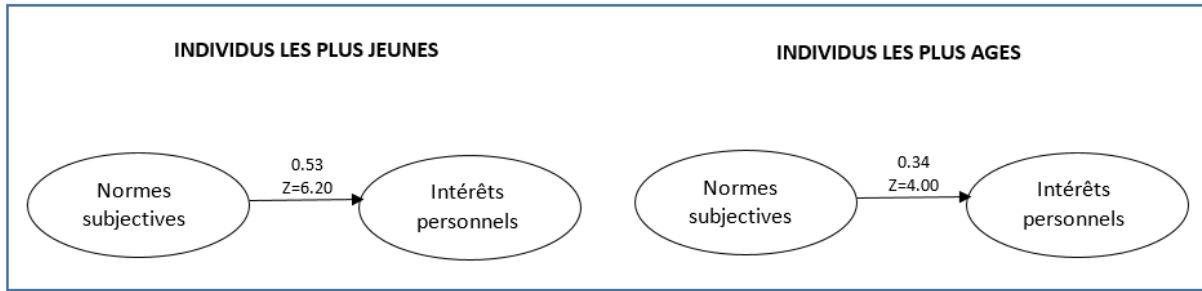


Figure 41 : Les effets modérateurs de l'âge

2.2.1.3. L'ancienneté

Comme précédemment, nous avons divisé l'échantillon en deux groupes selon l'ancienneté de navigation des répondants, ceux qui ont le moins d'ancienneté et ceux qui en ont le plus (tableau 159).

	Groupe 1 Individus ayant le moins d'ancienneté	Groupe 2 Individus ayant le plus d'ancienneté
N	190	190
ES min	0.08	15
ES max	10	72
ES médian	5	30
Moyenne	4.7	29.6
Ecart-type	2.88	11.67

Tableau 159 : Les effets modérateurs de l'ancienneté

Les résultats du test de Lagrange indiquent si la libération de contraintes relatives aux liens structurels améliore de façon significative le χ^2 au seuil de 0.05. Les résultats sont présentés dans le tableau 160 suivant.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta \chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	4.28	0.038
Normes subjectives	Faire plaisir	1.732	0.188
Perception de vulnérabilité	Porter assistance	0.174	0.68
Perception de vulnérabilité	Faire plaisir	0.441	0.507
Perception gravité	Intérêts personnels	1.04	0.31
Perception gravité	Faire plaisir	0.001	0.980

Auto-efficacité	Porter assistance	0.767	0.381
Auto-efficacité	Intérêts personnels	0.992	0.319
Auto-efficacité	Faire plaisir	0.035	0.851

Tableau 160 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'ancienneté

Nous constatons que l'hypothèse H-M2 est en partie vérifiée (figure 42). La relation entre les *normes subjectives* et la motivation *intérêts personnels* est plus importante chez les individus possédant le moins d'ancienneté. Cela va dans le sens des éléments issus de la revue de littérature où l'individualisme et la quête du plaisir sont portés par la société de consommation actuelle. Il semblerait alors que ce soit les individus qui ont le moins d'expérience qui soient les plus influencés par la société dans la quête de leurs intérêts propres.

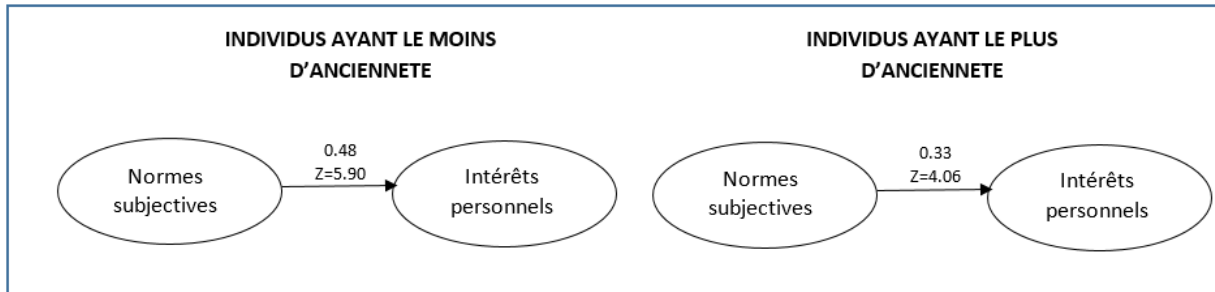


Figure 42 : Les effets modérateurs de l'ancienneté

2.2.1.4. L'environnement

Nous procédons comme nous l'avons fait précédemment pour tester l'influence de la variable *environnement*. Cette dernière est composée des trois dimensions *physique*, *sécurité* et *social*. Nous comparerons alors les deux groupes que nous aurons constitués pour chacune d'entre elles.

- L'environnement physique

Concernant l'*environnement physique*, les caractéristiques des deux groupes sont exposées dans le tableau 161 suivant.

	Groupe 1 Bonne	Groupe 2 Mauvais
N	170	180
ES min	-1.71	0.35
ES max	-0.33	3.8
ES médian	-0.98	0.87
Moyenne	-0.99	0.98
Ecart-type	0.50	0.58

Tableau 161 : Les groupes en fonction de l'environnement d'ambiance

Le test de Lagrange comprenant le gain de χ^2 espéré et le coefficient de significativité correspondant nous donne les résultats indiqués dans le tableau 162 suivant.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta \chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	0.762	0.383
Normes subjectives	Faire plaisir	1.121	0.290
Perception de vulnérabilité	Porter assistance	4.53	0.033
Perception de vulnérabilité	Faire plaisir	0.415	0.520
Perception gravité	Intérêts personnels	4.258	0.039
Perception gravité	Faire plaisir	0.179	0.672
Auto-efficacité	Porter assistance	0.727	0.394
Auto-efficacité	Intérêts personnels	1.614	0.204
Auto-efficacité	Faire plaisir	0.765	0.382

Tableau 162 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement d'ambiance

La libération du lien entre la *perception de vulnérabilité* et la motivation *porter assistance* et entre la *perception de gravité* et la motivation *intérêt personnel* améliore significativement le χ^2 au seuil de 0.05 (respectivement de 4.53 et 4.26).

L'hypothèse H-M4a est en partie validée : la relation entre la *perception de gravité* et la motivation *intérêt personnel* est diminuée dans le cadre d'un environnement ambiant défavorable. Par ailleurs, la relation entre la *perception de vulnérabilité* et la motivation *porter*

assistance est plus importante dans le cadre d'un environnement ambiant défavorable. Ainsi, un individu ayant conscience de la sévérité du danger sera moins enclin à satisfaire ses intérêts propres en prenant des risques lorsque la météo marine n'est pas clémente par exemple. En revanche, cette conscience du danger l'incitera à porter secours d'autant plus si la météo est mauvaise.

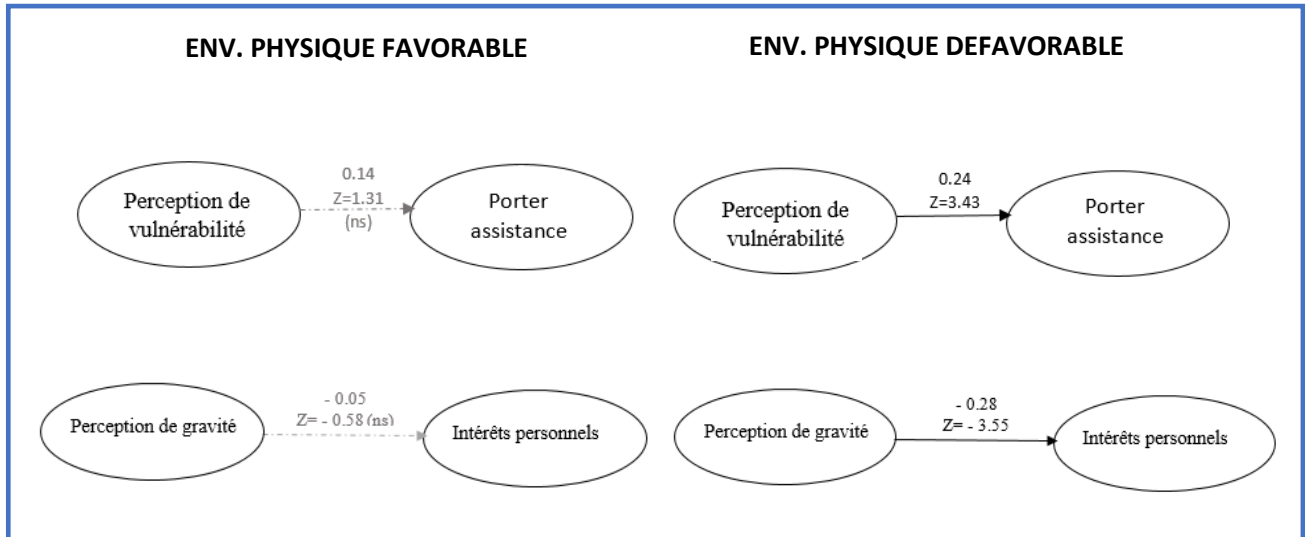


Figure 43 : Les effets modérateurs de l'environnement physique

- L'environnement de sécurité

Nous avons là encore constitué deux groupes de taille similaire, et effectué une analyse multi-groupes (tableau 163).

	Groupe 1 Favorable	Groupe 2 Défavorable
N	187	187
ES min	-3.00	0.37
ES max	-0.02	1.00
ES médian	-0.71	1.00
Moyenne	-0.98	0.90
Ecart-type	0.77	0.20

Tableau 163 : Les groupes en fonction de l'environnement de sécurité

Les tests de Lagrange réalisés sur les paramètres de mesure « contraints » révèlent que la libération de quelques paramètres contraints conduit à une amélioration significative de l’ajustement du modèle. Il y a un effet modérateur de *l’environnement de sécurité* sur les liens entre la *perception de gravité* et les motivations *intérêts personnels* et *faire plaisir* (tableau 164).

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	0.249	0.618
Normes subjectives	Faire plaisir	1.240	0.266
Perception de vulnérabilité	Porter assistance	1.555	0.212
Perception de vulnérabilité	Faire plaisir	0.591	0.442
Perception gravité	Intérêts personnels	4.266	0.039
Perception gravité	Faire plaisir	3.929	0.047
Auto-efficacité	Porter assistance	2.354	0.125
Auto-efficacité	Intérêts personnels	1.373	0.241
Auto-efficacité	Faire plaisir	0.731	0.392

Tableau 164 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l’environnement de sécurité

La proposition H-M4b est en partie validée. Les liens entre la *perception de gravité* et les motivations *intérêts personnels* et *faire plaisir* sont moins importants dans le cadre d’un environnement de sécurité favorable.

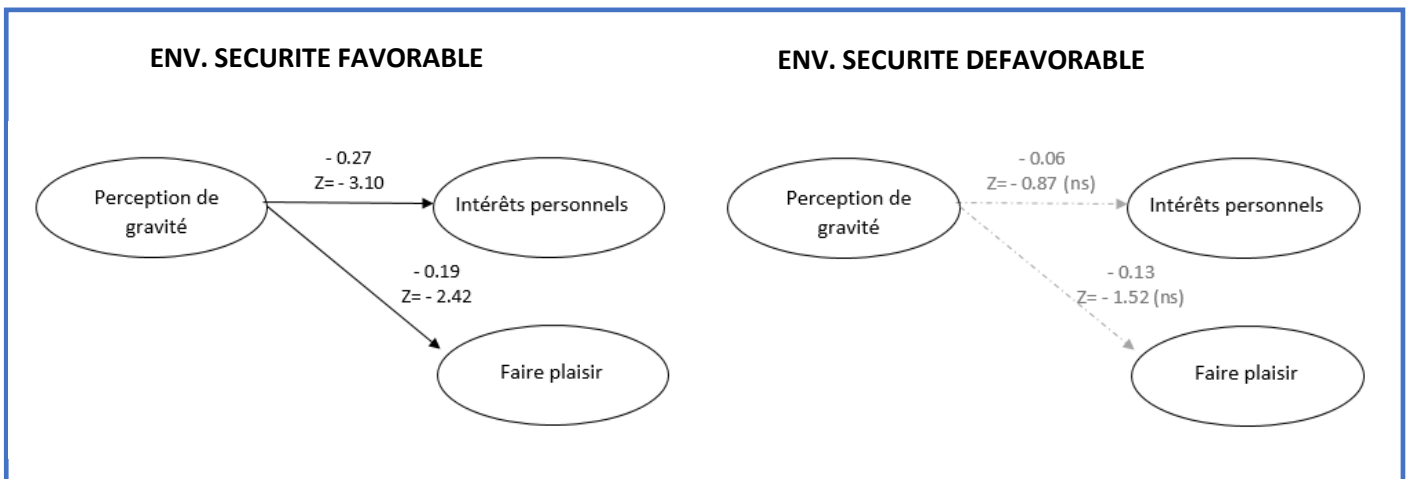


Figure 44 : Les effets modérateurs de l’environnement de sécurité

- L'environnement social

De la même manière que précédemment, notre corpus a été séparé en deux groupes équivalents : l'environnement social favorable et défavorable (tableau 165).

	Groupe 1 Favorable	Groupe 2 Défavorable
N	190	190
ES min	-1.49	0.13
ES max	-0.41	2.83
ES médian	-0.95	0.67
Moyenne	-0.91	0.94
Ecart-type	0.45	0.64

Tableau 165 : Les groupes en fonction de l'environnement social

Les tests de Lagrange sur les paramètres de mesure « contraints » mettent en avant un résultat significatif. En effet, la libération du lien entre l'*auto-efficacité* et la motivation *faire plaisir* améliore de manière significative au seuil de 0,05 le χ^2 de 3.74 (tableau 166).

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Normes subjectives	Intérêts personnels	0.003	0.954
Normes subjectives	Faire plaisir	0.073	0.787
Perception de vulnérabilité	Porter assistance	0.267	0.605
Perception de vulnérabilité	Faire plaisir	0.001	0.977
Perception gravité	Intérêts personnels	1.85	0.174
Perception gravité	Faire plaisir	1.889	0.169
Auto-efficacité	Porter assistance	0.159	0.690
Auto-efficacité	Intérêts personnels	0.165	0.685
Auto-efficacité	Faire plaisir	3.74	0.05

Tableau 166 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social

L'hypothèse H-M4c est en partie validée. Nous constatons un impact plus fort de l'*auto-efficacité* sur la motivation *faire plaisir* dans le cadre d'un environnement favorable (figure 45).

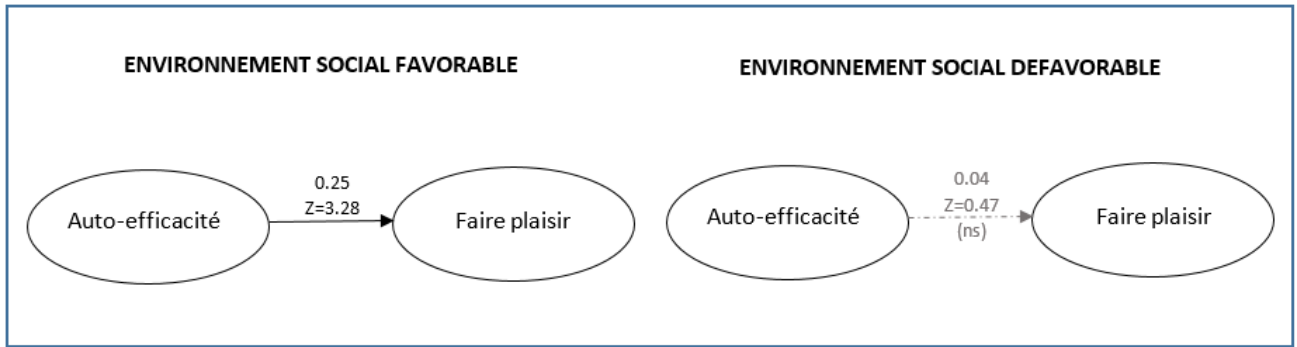


Figure 45 : Les effets modérateurs de l'environnement social

2.2.2. Sur les relations entre les motivations et les intentions

L'hypothèse H-M5 postule un effet modérateur de l'environnement sur les relations entre les motivations et les intentions.

- L'environnement Physique

Le test de Lagrange réalisé sur les paramètres de mesure « contraints » ne révèle aucun résultat significatif ce qui indique une invariance de l'instrument de mesure sur les deux échantillons. Il n'y a donc pas d'effet modérateur de l'environnement d'ambiance sur les liens entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable. L'hypothèse H-M5a n'est pas validée.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Intérêts personnels	Insouciance hédonique et communautaire	2.259	0.133
Intérêts personnels	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	2.775	0.096
Faire plaisir	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	1.325	0.250

Tableau 167 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement physique

- L’environnement de sécurité

La libération des liens entre la motivation *intérêt personnels* et les *intentions* améliore significativement le χ^2 au seuil de 0.05 (4.74 et 16.42). Il existe donc un effet modérateur de *l’environnement de sécurité* sur les *intentions d’entreprendre un comportement irresponsable*.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Intérêts personnels	Insouciance hédonique et communautaire	4.743	0.029
Intérêts personnels	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	16.423	0.000
Faire plaisir	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	2.299	0.129

Tableau 168 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l’environnement de sécurité

L’hypothèse H-M5b est en partie validée. Les liens entre les *intentions* et la motivation *intérêts personnels* sont plus importants dans le cadre d’un environnement de sécurité favorable.

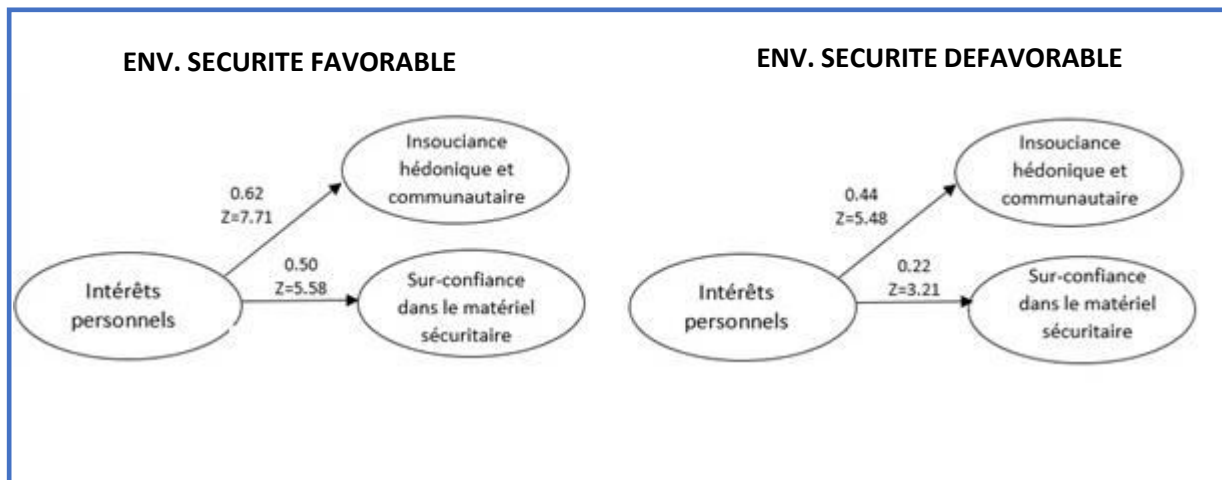


Figure 46 : Les effets modérateurs de l’environnement de sécurité

- L’environnement social

Le test de Lagrange réalisé sur les paramètres de mesure « contraints » ne révèle aucun résultat significatif ce qui indique une invariance de l’instrument de mesure sur les deux échantillons

(tableau 169). Il n'y a donc pas d'effets modérateur de l'environnement social sur les liens entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable. L'hypothèse H-M5c n'est pas validée

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Intérêts personnels	Insouciance hédonique et communautaire	1.180	0.277
Intérêts personnels	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	2.445	0.118
Faire plaisir	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	0.233	0.629

Tableau 169 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social

2.2.3. Sur les relations entre les intentions et le comportement irresponsable

L'hypothèse H-M6 postule un effet modérateur de l'environnement sur les relations entre les intentions et le comportement irresponsable.

- L'environnement physique

Le test de Lagrange réalisé sur les paramètres de mesure « contraints » ne révèle aucun résultat significatif. Une invariance de l'instrument de mesure existe donc sur les deux échantillons. Il n'y a donc pas d'effet modérateur de l'environnement d'ambiance sur les liens entre les intentions et le comportement irresponsable. L'hypothèse H-M6a n'est pas validée.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Insouciance hédonique et communautaire	Comportement irresponsable	0.124	0.725
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	0.003	0.957

Tableau 170 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement d'ambiance

- L'environnement de sécurité

Les tests de Lagrange réalisés sur les paramètres de mesure « contraints » révèlent que la libération de quelques paramètres contraints conduit à une amélioration significative de l'ajustement du modèle. Il n'y a un effet modérateur de *l'environnement de sécurité* sur le lien entre la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* (tableau 171).

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Insouciance hédonique et communautaire	Comportement irresponsable	1.485	0.223
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	5.55	0.018

Tableau 171 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement de sécurité

L'hypothèse H-M6b est en partie validée. Nous observons un impact plus important de la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* sur le *comportement irresponsable* dans le cadre d'un environnement de sécurité défavorable.

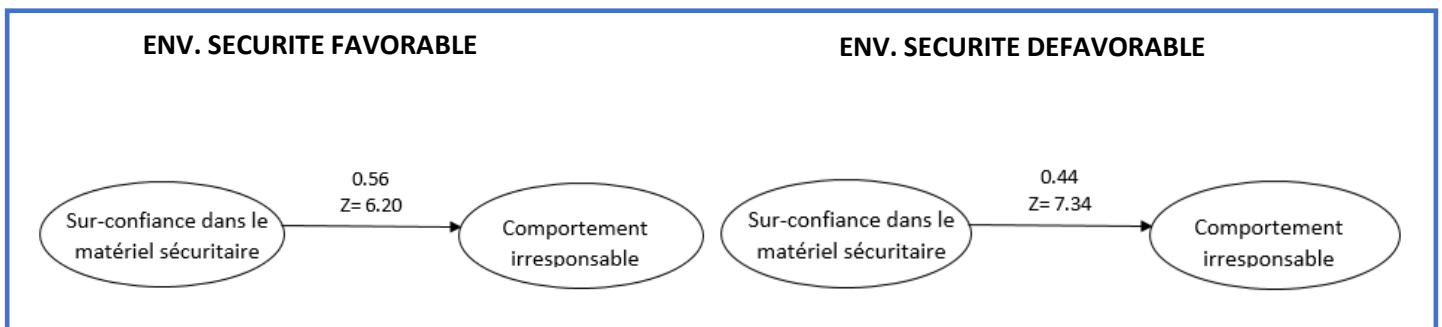


Figure 47 : Les effets modérateurs de l'environnement de sécurité

- L'environnement social

Le test de Lagrange réalisé sur les paramètres de mesure « contraints » ne révèle aucun résultat significatif. Une invariance de l'instrument de mesure existe donc sur les deux échantillons. Il n'y a donc pas d'effet modérateur de l'environnement social sur les liens entre les intentions et le comportement irresponsable. L'hypothèse H-M6c n'est pas validée.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Insouciance hédonique et communautaire	Comportement irresponsable	0.754	0.385
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	0.600	0.439

Tableau 172 : Tests de Lagrange pour effets modérateurs de l'environnement social

2.3. Synthèse

Les hypothèses validées et rejetées sont présentées dans le tableau 173 suivant.

Variable à expliquer	Variable explicative	Effet	N° hyp.	Formulation de l'hypothèse	Statut
Modèle principal					
Intérêts personnels	Perception de vulnérabilité	ns	H1a	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Intérêts personnels</i>	Rejetée
	Perception de la gravité	-0.16	H2a	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Intérêts personnels</i>	Validée
	Normes subjectives	0.46	H3a	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Intérêts personnels</i>	Validée
	Auto-efficacité	0.18	H4a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Intérêts personnels</i>	Validée
Faire plaisir	Perception de vulnérabilité	0.12	H1b	La perception de vulnérabilité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>	Partiellement validée (influence contraire)
	Perception de la gravité	-0.17	H2b	La perception de gravité influence négativement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>	Validée
	Normes subjectives	0.24	H3b	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>	Validée
	Auto-efficacité	0.15	H4b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i>	Validée
Porter assistance	Perception de vulnérabilité	0.17	H1c	La perception de vulnérabilité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>	Validée
	Perception de la gravité	ns	H2c	La perception de gravité influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>	Rejetée
	Normes subjectives	ns	H3c	La perception des normes sociales influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>	Rejetée
	Auto-efficacité	0.21	H4c	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement la motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i>	Validée
	Intérêts personnels	0.57	H5a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>	Validée

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Insouciance hédonique et communautaire	Faire plaisir	ns	H5b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>	Rejetée
	Porter assistance	ns	H5c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>	Rejetée
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Intérêts personnels	0.45	H6a	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Rechercher des sensations</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>	Validée
	Faire plaisir	-0.16	H6b	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Faire plaisir</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>	Partiellement validée (influence contraire)
	Porter assistance	ns	H6c	La motivation à entreprendre un comportement irresponsable <i>Porter assistance</i> influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>	Rejetée
Comportement irresponsable	Insouciance hédonique et communautaire	0.19	H7	L'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i> influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable	Validée
	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	0.14	H8	L'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i> influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable	Validée
Effets complémentaires					
Comportement irresponsable	Erreur de sécurité	0.44	H9a	L'erreur de sécurité influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable	Validée
	Erreur d'inattention	0.47	H9b	L'erreur d'inattention influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable	Validée
	Erreur d'inexpérience	ns	H9c	L'erreur d'inexpérience influence positivement l'adoption d'un comportement irresponsable	Rejetée
Erreur de sécurité	Perception de vulnérabilité	0.12	H10a	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs de sécurité	Partiellement validée (influence contraire)
Erreur d'inattention		0.19	H10b	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs d'inattention	Partiellement validée (influence contraire)
Erreur d'inexpérience		0.20	H10c	La perception de vulnérabilité influence négativement la réalisation d'erreurs d'inexpérience	Partiellement validée (influence contraire)
Erreur de sécurité	Perception de la gravité	-0.26	H11a	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines	Validée
Erreur d'inattention		-0.30	H11b	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines	Validée

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

Erreur d'inexpérience		-0.17	H11c	La perception de gravité influence négativement la réalisation d'erreurs humaines	Validée
Erreur de sécurité	Auto-efficacité	ns	H12a	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines	Rejetée
Erreur d'inattention		ns	H12b	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines	Rejetée
Erreur d'inexpérience		ns	H12c	La perception de l'efficacité personnelle influence positivement la réalisation d'erreurs humaines	Rejetée
Insouciance hédonique et communautaire	Auto-efficacité	-0.12	H13a	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention <i>Insouciance hédonique et communautaire</i>	Partiellement validée (influence contraire)
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire		ns	H13b	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement l'intention <i>Sur-confiance dans le matériel sécuritaire</i>	Rejetée
Comportement irresponsable	Auto-efficacité	0.08	H14	Le sentiment d'efficacité personnelle influence positivement le comportement irresponsable	Validée
Effets des variables modératrices					
	Estime de soi	+	H-M1	Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est forte	Partiellement validée
		-		Plus le niveau d'estime de soi est élevé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est faible	Partiellement validée
	Expérience	-	H-M2	Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible	Partiellement validée
		+		Plus un individu a une expérience élevée, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels et Faire plaisir</i>) est forte	Rejetée
	Age	-	H-M3	Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance</i>) est faible	Partiellement validée

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

		+		Plus un individu est âgé, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> et <i>Faire plaisir</i>) est forte	Rejetée
	Environnement physique	-	H-M4a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> , <i>Faire plaisir</i> et <i>Porter assistance</i>) est faible	Rejetée
		+		Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> et <i>Faire plaisir</i>) est forte	Partiellement validée
	Environnement sécurité	-	H-M4b	Plus l'environnement sécurité est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> , <i>Faire plaisir</i> et <i>Porter assistance</i>) est faible	Rejetée
		+		Plus l'environnement sécurité est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> et <i>Faire plaisir</i>) est forte	Partiellement validée
	Environnement social	-	H-M4c	Plus l'environnement social est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité, perception de gravité, normes subjectives et auto-efficacité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> , <i>Faire plaisir</i> et <i>Porter assistance</i>) est faible	Partiellement validée
		+		Plus l'environnement social est favorable, plus la relation entre certains antécédents (perception de vulnérabilité et perception de gravité) et certaines motivations (<i>Intérêts personnels</i> et <i>Faire plaisir</i>) est forte	Rejetée
	Environnement physique	+	H-M5a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte	Rejetée
	Environnement sécurité	+	H-M5b	Plus l'environnement de sécurité est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte	Partiellement validée
	Environnement social	+	H-M5c	Plus l'environnement sociale est favorable, plus la relation entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable est forte	Rejetée
	Environnement physique	+	H-M6a	Plus l'environnement physique est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte	Rejetée

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

	Environnement sécurité	+	H-M6b	Plus l'environnement de sécurité est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte	Partiellement validée
	Environnement social	+	H-M6c	Plus l'environnement sociale est favorable, plus la relation entre l'intention de s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable est forte	Rejetée

Tableau 173 : Statuts des hypothèses de recherche

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

3. Approfondissement des résultats

L'objectif de cette dernière partie est d'approfondir l'analyse du modèle testé et de l'enrichir à l'aide d'une étude typologique. L'approfondissement des résultats est basé sur la mise en évidence de liens non considérés dans les hypothèses de recherche (3.1). Par la suite, nous ferons émerger différents profils de plaisanciers (3.2).

3.1. Mise en évidence d'autres effets

Grâce au test de Lagrange, nous avons pu faire ressortir des effets modérateurs que nous n'avions pas envisagés (3.1.1). Nous avons également mis en avant un effet médiateur des motivations et des intentions entre la perception de la gravité et le comportement irresponsable (3.1.2).

3.1.1. Nouveaux effets modérateurs

Nous avons pu dégager des effets supplémentaires de *l'estime de soi* (3.1.1.1), un effet supplémentaire également de *l'ancienneté* sur la relation entre la motivation *porter assistance* et la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et entre la relation *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* (3.1.1.2), et enfin un effet supplémentaire de *l'âge* sur la relation entre la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* (3.1.1.3).

3.1.1.1. Effets de modération de l'estime de soi

Le test de Lagrange permet de mettre en évidence un effet modérateur de l'*estime de soi* sur le lien entre la motivation *intérêts personnels* et la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et sur le lien entre la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable*.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Intérêts personnels	Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	4.71	0.03
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	10.144	0.001

Tableau 174 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'estime de soi

Un effet significatif a ainsi été mis en avant entre la motivation *intérêts personnels* et la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* d'une part et entre la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* d'autre part. Cette influence est légèrement plus forte sur l'échantillon des individus ayant une estime de soi élevée (figure 48).

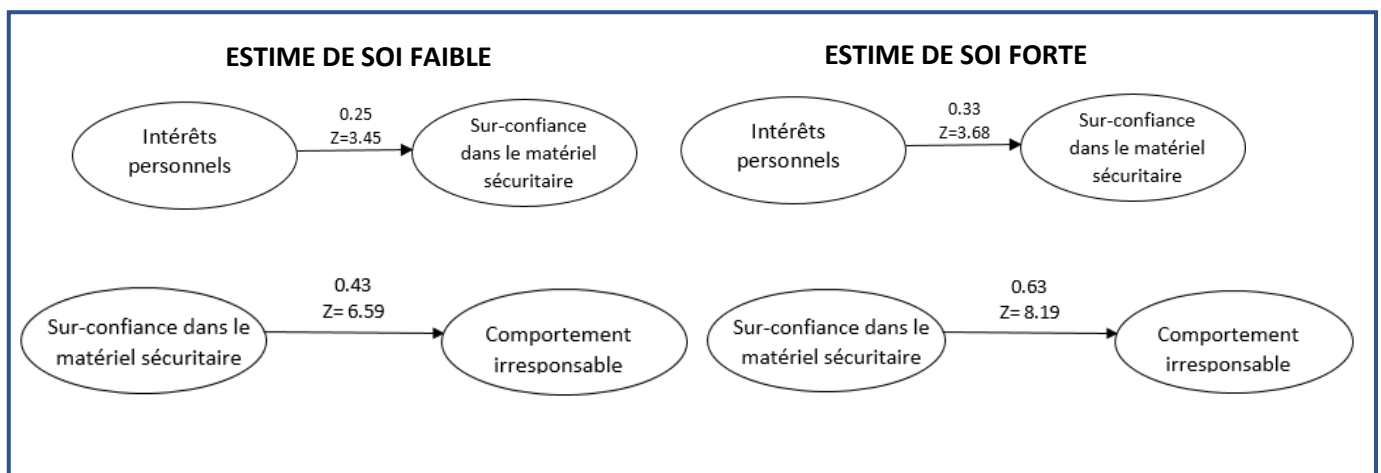


Figure 48 : Autre effet modérateur de l'estime de soi

Comme nous l'avons vu, la *surconfiance dans le matériel sécuritaire* serait notamment influencée par sa recherche de satisfaction propre. De ce fait, l'estime de soi, à travers

l'ambition et l'approbation sociale relative aux réalisations personnelles et à l'opinion que les autres ont d'une personne (Fischer, 2010)⁶⁰⁶, renforcerait cette intention. Dans une quête individualiste, et soucieux du regard des autres, un individu serait alors amené à négliger les éléments de sécurité pour satisfaire ses désirs narcissiques et/ou ne pas se décrédibiliser.

Par ailleurs, cette *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* concourrait fortement à l'adoption d'un comportement irresponsable. Cette influence serait notamment renforcée par l'estime de soi à travers la confiance d'un individu dans sa capacité à agir sur les choses et à maîtriser ce qui l'entoure (Fischer, 2010)⁶⁰⁷.

3.1.1.2. Effets de modération de l'ancienneté

L'analyse des résultats du test de Lagrange met en évidence un effet modérateur de l'*ancienneté* sur le lien entre la motivation *porter assistance* et la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* d'une part, et sur le lien entre *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* d'autre part.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	4.248	0.04

Tableau 175 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'ancienneté

Le lien entre la *sur-confiance dans le matériel sécuritaire* et le *comportement irresponsable* s'avère plus fort chez les individus ayant le plus d'ancienneté.

⁶⁰⁶ Fischer G. N. (2010), *Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale-4ème édition*, Paris, Dunod.

⁶⁰⁷ Fischer G. N. (2010), Op. cit.

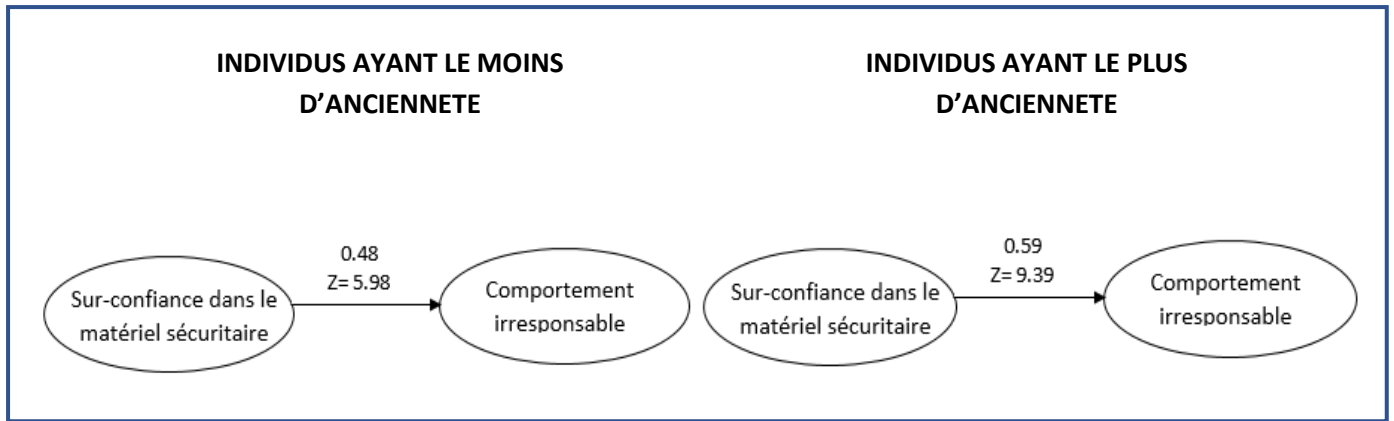


Figure 49 : Autre effet modérateur de l'ancienneté

Il semblerait que l'ancienneté concourt à une baisse de vigilance quant au matériel de sécurité impliquant alors l'adoption d'un comportement irresponsable. L'expérience conduirait à une plus grande confiance des individus dans leur maîtrise des situations ce qui participerait à une plus grande négligence de leur part et à sous-estimer les risques (illusion positive de Taylor et Brown (1994)⁶⁰⁸).

3.1.1.3. Effets modérateurs de l'âge

L'analyse des résultats du test de Lagrange met en évidence un effet modérateur de l'âge sur le lien entre *la sur-confiance dans le matériel sécuritaire* et *le comportement irresponsable*.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	Comportement irresponsable	4.301	0.038

Tableau 176 : Test de Lagrange pour effet modérateur supplémentaire de l'âge

Le lien entre *la sur-confiance dans le matériel sécuritaire* et *le comportement irresponsable* est plus important chez les individus plus âgés.

⁶⁰⁸ Taylor S. E. et Brown J. D. (1994), Positive illusions and well-being revisited: separating fact from fiction.21

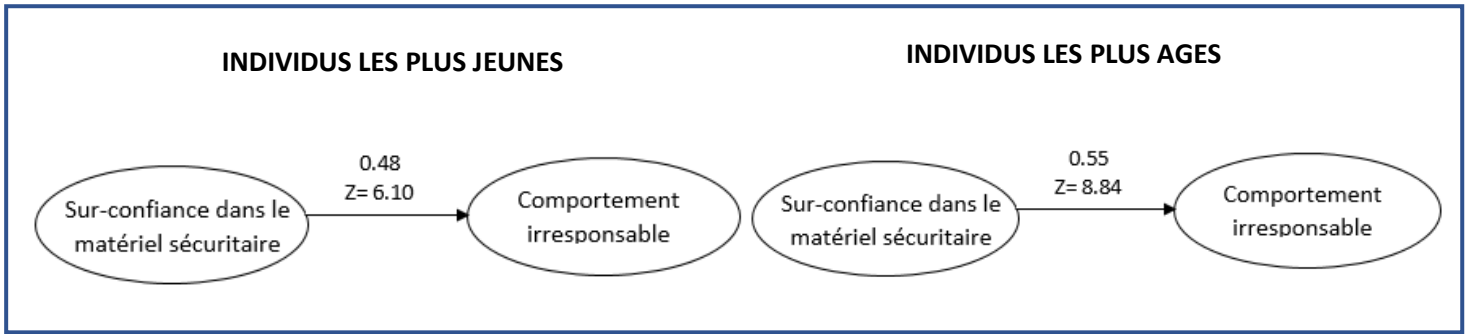


Figure 50 : Autre effet modérateur de l'âge

De la même manière que pour l'ancienneté vue précédemment, les individus plus âgés seraient plus confiants dans la maîtrise des éléments ce qui aboutirait à l'adoption d'un comportement irresponsable. Leur expérience générale liée à leur âge serait alors plus un vecteur de négligence que de précaution du fait d'habitudes prises par exemple. Des études en sécurité routière ont d'ailleurs montré que la prise de risques ne diminuait pas nécessairement en vieillissant (Bhatti, 2008 cité par Assailly, 2010) ⁶⁰⁹.

3.1.2. Effets de médiation partielle des motivations et des intentions

Les résultats des tests de Lagrange présentent une amélioration du χ^2 en plaçant un effet direct de la *perception de gravité* sur le *comportement irresponsable*.

Variables explicatives	Variables à expliquer	Test de Lagrange	
		$\Delta\chi^2$	sig
Perception de gravité	Comportement irresponsable	12.09	0.000

Tableau 177 : Test de Lagrange pour effet médiation partielle des motivations et des intentions

Sur le plan théorique, cela indique que l'absence de perception de gravité peut aboutir directement à un comportement irresponsable. Ces liens directs trouvés sont cohérents avec la

⁶⁰⁹ Assailly J.P. (2010), la psychologie du risque, Sciences du danger et du risque, Ed. Tec & Doc, Paris

littérature où il ressort que tous les comportements irresponsables ne sont pas nécessairement réalisés de façon intentionnelle. Un individu n'ayant pas conscience de la sévérité des conséquences de certaines de ses actions peut alors adopter un comportement irresponsable sans stratégie préalable. Il peut s'agir d'un biais de perception, c'est-à-dire que le jugement d'un individu est altéré par des croyances positives notamment (Kouabenan, 2000)⁶¹⁰.

Les liens suggérés par le LM test sont représentés dans la figure 51 ci-dessous.

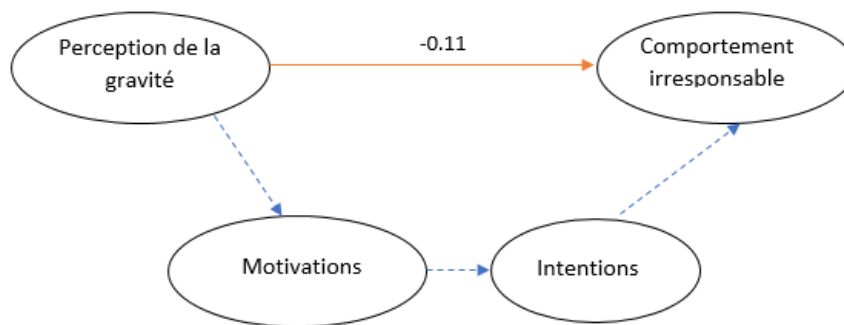


Figure 51 : Effets directs suggérés par le test multiplicateur de Lagrange

Le tableau 178 compare les indices d'ajustement du modèle avec et sans effet direct de la *perception de la gravité* sur le *comportement irresponsable*. Ceux-ci s'avèrent légèrement meilleurs avec les effets directs que ceux du modèle obtenu avant d'avoir effectué un LM test.

	Sans effet direct	Avec effets directs
χ^2/ddl	1.79	1.77
CFI	0.90	0.90
RMSEA	0.042	0.041

Tableau 178 : Comparaison des indices d'ajustement

⁶¹⁰ Kouabenan D. R. (2000), Explication ordinaire des accidents, perception des risques et stratégies de protection : Bien-être subjectif et facteurs de protection, *Pratiques psychologiques*, (1), 85-97.

3.2. Typologie des individus ayant un comportement irresponsable

3.2.1. Méthodologie

A travers la modélisation par équation structurelle, si l'on se place sur un plan intentionnel, nous avons pu mettre en évidence des relations notamment entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable, et entre l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et le comportement irresponsable lui-même. D'un point de vue managérial, il paraît désormais utile d'essayer de regrouper les individus en fonction de ces trois critères afin de pouvoir améliorer l'efficacité des campagnes de prévention maritime grâce à une meilleure connaissance de la cible.

La typologie a pour objectif de classer les individus en différents groupes. Pour cela, les individus appartenant à un même groupe doivent être similaires et se détacher des individus appartenant aux autres groupes. Les critères déterminant l'appartenance à un groupe sont à la discrétion du chercheur. Dans notre cas, nous avons choisi de nous placer dans le cadre volitif en réalisant une typologie basée sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable et l'adoption d'un comportement irresponsable. La typologie a donc été réalisée sur 6 scores factoriels (3 scores pour les motivations, 2 scores pour les intentions et 1 score pour le comportement irresponsable) venant d'analyses en composantes principales avec rotation Varimax permettant l'indépendance des axes à l'inverse de la rotation Oblimin (Carricano, Pujol et Bertrandias, 2010)⁶¹¹.

Un même échantillon peut conduire à des résultats différents en fonction de la méthode de classification choisie et du nombre de groupes retenu. Afin d'assurer au mieux la validité de la typologie, nous avons effectué plusieurs étapes basées sur les recommandations de Hair et al (2010)⁶¹² pour réaliser les groupes. Deux approches ont ainsi été retenues :

⁶¹¹ Carricano M., Pujol F. et Bertrandias L. (2010), *Analyse de données avec SPSS* (2e édition), Paris: Pearson Education

⁶¹² Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010), *Multivariate Data Analysis* (7ème édition), Prentice Hall.

- Une classification hiérarchique ascendante afin de définir le nombre de groupes le plus adapté
- Une classification non hiérarchique réalisée avec la méthode des nuées dynamiques tenant compte du nombre de groupes retenu précédemment

La classification obtenue sera ensuite validée grâce à une analyse discriminante.

3.2.1.1. Classification hiérarchique ascendante

La classification hiérarchique ascendante permet de regrouper de façon successive les individus aux caractéristiques communes grâce à une série de fusions. Un arbre de classification nommé dendrogramme permet de mettre en évidence ce processus. L'algorithme de Ward s'avère être la méthode la plus adaptée lorsque la mesure de distance utilisée est le carré de la distance euclidienne (Hair et al, 2010)⁶¹³, et appropriée dans le cadre de données marketing (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁶¹⁴. Le dendrogramme nous permet de déterminer le nombre de groupes nécessaire. Nous avons observé les plages de variation de l'indice de fusion. Une variation brusque révèle une trop grande hétérogénéité du groupe. La fusion n'est alors pas acceptable (Jolibert et Jourdan, 2011)⁶¹⁵.

Nous avons réalisé quatre classifications hiérarchiques ascendantes. La première a été menée sur l'échantillon total (448 individus). En vue de nous assurer d'une plus grande stabilité des groupes, nous avons séparé de façon aléatoire l'échantillon total en trois sous-échantillons (E1, E2, E3) (annexe 13). Les quatre classifications hiérarchiques ascendantes sont présentées dans le tableau 179.

⁶¹³ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson, R. E. (2010d). Op. cit

⁶¹⁴ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit.

⁶¹⁵ Jolibert A. et Jourdan P. (2011). *Marketing research : méthodes de recherche et d'études en marketing*. Paris, Dunod.

Indice de fusion	Nombre de groupes			
	Total	E1	E2	E3
n	448	149	149	150
1	24	22	22	26
2	14	12	13	17
3	10	9	7	9
4	7	7		
5		6	6	7
6	6	5		6
7	5			5
8			5	4
9		4		
10		3		
11	4		4	
12				
13	3		3	3
14				
15		2		
16	2		2	2
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25+	1	1	1	1

Tableau 179 : Classifications ascendantes hiérarchiques des plaisanciers sur la base de leurs comportements irresponsables, de leurs motivations, et des intentions

Nous observons à travers le tableau 179 que 1 à 24 groupes peuvent être formés en fonction du degré de proximité désiré en prenant l'échantillon total. Ce qu'il faut considérer pour établir le degré de proximité idéal c'est la variation de l'indice de fusion représentée par les cases grises. Ces dernières indiquent une répétition du nombre de groupes observés par rapport au précédent. Ainsi, dans l'échantillon total, un indice de fusion égal à 4 conduit à 7 groupes. Lorsque l'indice de fusion passe à 5, le nombre de groupes reste inchangé. La variation de l'indice de fusion pour passer de 7 à 6 est de 2 alors qu'elle est de 4 pour passer de 5 à 4. L'hétérogénéité des individus est alors proportionnelle au nombre de cases grises. Passer de 2 à 1 dans l'échantillon

total indique une variation de l'indice de fusion de 9 (8 cases grises). Il est alors risqué de retenir deux groupes car les individus sont trop hétérogènes.

Les structures semblant être une bonne solution sont celles en 6 et 5 groupes car elles semblent stables et présentes dans l'ensemble des échantillons. La structures en 4 groupes est également prise en considération bien qu'elle comporte un indice de fusion de 5 sur le dernier échantillon.

3.2.1.2. Classification non hiérarchique

Les structures en 5, 6 et 4 groupes ont été mises en avant au cours de la classification hiérarchique ascendante. Nous allons désormais réaliser trois classifications non hiérarchiques à l'aide de la méthode des nuées dynamiques (K-means) appropriée en marketing (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁶¹⁶. A travers cette technique, la variance de chaque groupe est minimisée, les individus étant assignés au groupe dont le barycentre est le plus proche. Le nombre de groupes est déterminé par le chercheur. Une comparaison des résultats issus des classifications n° 1 (6 groupes), n°2 (5 groupes) et n° 3 (4 groupes) est alors réalisée.

- Classifications n°1 en 6 groupes

Dans le tableau ANOVA (annexe 14), le test de F est significatif pour l'ensemble des variables. La typologie en 6 groupes obtenue révèle des nuances intéressantes (tableau 180). Cependant, le segment n°5 constitué de 8% de l'effectif total ne respecte pas le seuil de 10% préconisé (Carricano, Poujol et Bertrandias, 2010)⁶¹⁷. De ce fait, une typologie en 6 groupes ne serait pas opérationnelle pour le praticien dans le cadre d'une action managériale.

⁶¹⁶ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Op. cit

⁶¹⁷ Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010), Ibid.

Variables (scores factoriels)	Classe					
	1	2	3	4	5	6
Intérêts personnels	0.80	-0.67	-0.40	-0.86	1.50	0.61
Faire plaisir	0.12	-0.98	-0.63	1.46	0.16	0.26
Porter assistance	0.31	0.85	-1.21	0.07	0.07	-0.05
Insouciance hédonique et communautaire	-0.02	-0.63	-0.50	-0.29	1.53	1.22
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	0.61	-0.03	-0.23	-0.37	1.16	-0.80
Comportement irresponsable	0.33	-0.36	-0.49	-0.32	2.41	-0.29
Population (n)	92	91	91	79	37	58
Population %	21%	20%	20%	18%	8%	13%

Tableau 180 : Classification non hiérarchique en 6 groupes

- Comparaison des classifications n°2 (5 groupes) et 3 (4 groupes)

Nous allons désormais comparer les classifications en 5 et 4 groupes. Comme précédemment, toutes les variables de chacune des classifications ont un test F significatif dans le tableau ANOVA (annexe 14). L'observation de la taille de l'échantillon (tableau 181) nous renforce dans le choix d'une classification en 5 groupes. En effet, cette typologie en 5 groupes offre des nuances intéressantes tout en constituant des groupes de tailles relativement homogènes (13% à 25%) contrairement à la classification en 4 groupes (tableau 182) avec pour le segment 1 un léger déséquilibre (34% l'effectif total).

Variables (scores factoriels)	Classe				
	1	2	3	4	5
Intérêts personnels	-0,60	-0.42	0.84	-0.80	1.31
Faire plaisir	-1,00	-0,56	0.22	1.36	0.05
Porter assistance	0.73	-1.26	0,12	0.19	0,06
Insouciance hédonique et communautaire	-0,61	-0.42	0.63	-0.30	0.93
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	0,14	-0.37	-0,31	-0.19	1.20
Comportement irresponsable	-0,29	-0,53	-0,11	-0.26	1.91
Population (n)	102	86	112	90	58
Population %	23%	19%	25%	20%	13%

Tableau 181 : Classification non hiérarchique en 5 groupes

Variables (scores factoriels)	Classe			
	1	2	3	4
Intérêts personnels	-0,57	0.71	1,34	-0,60
Faire plaisir	0,44	0.32	0,04	-0,87
Porter assistance	-0.71	0.25	-0.01	0.64
Insouciance hédonique et communautaire	-0,43	0.70	1.00	-0.60
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	-0.37	-0.29	1.25	0.20
Comportement irresponsable	-0.46	-0,001	1,95	-0,30
Population (n)	151	121	54	122
Population %	34%	27%	12%	27%

Tableau 182 : Classification non hiérarchique en 4 groupes

3.2.1.3. Analyse discriminante

Afin de valider de façon définitive la structure en 5 groupes, nous allons désormais réaliser une analyse discriminante. Plusieurs conditions doivent être respectées (Hair et al, 2010)⁶¹⁸ :

- *Variable à expliquer non-métrique.* La variable à expliquer étant nominale (appartenance à un groupe), cette condition est validée
- *Au moins 20 observations par groupe.* Le minimum que nous ayons est de 55. Cette condition est donc respectée
- *Au moins un ratio de 5 observations par variable explicative.* Nous avons 448 observations et 6 variables explicatives, soit un ratio de 75 observations par variable explicative.
- *Distribution normale, idéalement multi-normale des variables explicatives.* Cette condition est également respectée.
- *Les matrices de variance covariance ne doivent pas être significativement différentes d'une classe à une autre.* Nous effectuons un test de Box pour cette dernière condition. Il est nécessaire que le M soit le plus élevé possible, avec une significativité du test F inférieure à 0.05 pour valider l'analyse. Ce dernier critère est respecté (tableau 183)

⁶¹⁸ Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010), *Multivariate Data Analysis* (7ème édition), Prentice Hall.

Résultats du test

M de Box		346.192
F	Approximativement	3.995
	ddl1	84
	ddl2	263733.614
	Signification	,000

Teste l'hypothèse nulle d'égalité de matrices de covariance des populations.

Tableau 183 : Test de Box

Afin de vérifier que les variables sont bien discriminantes, le lambda de Wilks permet de donner une indication complémentaire à celle déjà donnée par le tableau ANOVA en testant la relation entre les variables à expliquer et les variables explicatives. Il indique la part de variance totale le long d'un axe due à la variance inter-classes. Une valeur de 1 indique une égalité entre les moyennes pour la totalité des groupes. A l'inverse, une valeur proche de 0 correspond à une très forte variabilité inter-classes et, de ce fait, à des moyennes de groupes différentes. Nous observons une valeur du lambda de Wilks entre 0.32 et 0.75, ce qui est correct (tableau 184).

Tests d'égalité des moyennes des groupes

	Lambda de Wilks	F	ddl1	ddl2	Signification
Intérêts personnels	,354	201.851	4	443	,000
Faire plaisir	,324	231.423	4	443	,000
Porter assistance	,561	86.589	4	443	,000
Insouciance hédonique et communautaire	,649	59.856	4	443	,000
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	,751	36.703	4	443	,000
Comportement irresponsable	,435	143.750	4	443	,000

Tableau 184 : Pouvoir discriminant des axes

Pour achever la validation de notre classification, nous observons la matrice de confusion. Cette matrice sert à comparer le nombre d'individus devant appartenir théoriquement à un groupe avec le nombre d'individus qui ont été classés dans le groupe adapté par l'analyse

discriminante. 418 observations sur les 448 initiales ont été bien attribuées, soit un taux de classement correct de 93.3% (tableau 185).

Résultats du classement

Classe d'affectation (nuées dynamiques)		Classe(s) d'affectation prévue(s)					Total
		1	2	3	4	5	
Original	Effectif	1	2	3	4	5	
		1	2	3	4	5	
		2	3	4	5		
		3	4	5			
		4	5				
		5					
	%	1	2	3	4	5	
		1	2	3	4	5	
		2	3	4	5		
		3	4	5			
		4	5				
		5					

93.3% des observations originales classées correctement.

Tableau 185 : Matrice de confusion

Aux vues de la classification hiérarchique ascendante, de la classification non hiérarchique et de l'analyse discriminante, la typologie en 5 groupes est validée.

3.2.2. Interprétation des résultats

Les caractéristiques des 5 groupes identifiés sont regroupées dans le tableau 186 et concerne les variables « actives » de la typologie (comportement irresponsable, dimensions des intentions à entreprendre un comportement irresponsable et dimensions des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable). Des variables muettes ont été ajoutées. Les lettres présentes après chaque valeur sont relatives au test bilatéral d'égalité permettant de mieux identifier les différents profils.

	Classes d'affectation				
	Les altruistes néophytes	Les prudents	Les socio-hédoniques	Les héroïques désintéressés	Les narcissiques sur-confiants
Variables « Actives » (scores factoriels)					
Intérêts personnels	-0.67 a	-0.48 a	0.82 b	-0.53 a	1.26 c
Faire plaisir	1.17 a	-0.76 b	0.23 c	-0.87 b	0.11 c
Porter assistance	0.16 a	-0.87 b	0.09 a	0.67 c	0.19 a
Insouciance hédonique et communautaire	-0.16 a	-0.48 b	0.37 c	-0.57 b	1.24 d
Sur-confiance dans le matériel sécuritaire	-0.29 a	-0.46 a	-0.17 a	0.45 b	0.99 c
Comportements irresponsables	-0.21 a	- 0.56 b	-0.11 a	- 0.06 a	1.62 c
Variables « muettes psychographiques »					
Normes subjectives	-0.16 a	- 0.20 a	0.22 b	-0.34 a	0.70 c
Perception de vulnérabilité	0.06 a,b	- 0.12 a	0.02 a,b	0.22 a	0.39 b
Auto-efficacité	0.05 a	- 0.05 a	0.05 a	0.00 a	- 0.08 a
Erreur d'inexpérience	0.57 a	-0.54 b	-0.47 b	0.22 a	0.52 a
Erreur d'inattention	-0.19 a	-0.15 a	-0.01 a	-0.59 b	1.40 c
Erreur de sécurité	-0.41 a	-0.43 a	-0.32 a	0.86 b	0.86 b
Variables « muettes comportementales »					
Type de plaisance					
Plaisance à moteur	34 a	12 a	18 a	19 a	7 a
Plaisance à voile	20 a	42 a	29 a	29 a	21 a
Indifférent	47 a	18 a	25 a	21 a	12 a
Permis bateau					
Oui	36 a,b	33 a,b	25 a	35 b	23 a,b
Non	65 a,b	71 a,b	79 a	45 b	36 a,b
Ancienneté					
	16.79 a	16.06 a	14.92 a	19.62 a	13.43 a
Fréquence de navigation					
Tous les ans - Entre 15 et 30 jours/an	13 a	11 a	7 a	11 a	11 a
Tous les ans - Entre 8 et 15 jours/an	13 a	12 a	16 a	11 a	8 a
Tous les ans - Moins de 8 jours/an	25 a	29 a	37 a	21 a	15 a
Tous les ans - Plus de 30 jours/an	19 a	15 a	9 a	11 a	4 a
Une fois tous les 2 ans	12 a	13 a	15 a	10 a	6 a
Une fois tous les 3 ou 4 ans	5 a	7 a	5 a	9 a	6 a
Une fois tous les 5 ans ou moins	14 a	17 a	15 a	7 a	9 a
Période de navigation					
Printemps	2 a	2 a	6 a	2 a	3 a
Printemps, En été	17 a	14 a	18 a	17 a	5 a
Au printemps, En été, En automne	16 a	14 a	9 a	13 a	10 a
En été	43 a,b	60 a	52 a,b	28 b	26 a,b
En été, En automne	1 a	2 a	23a	3 a	1 a
Toutes indifféremment	20 a	11 a	16 a	16 a	9 a
Comment (avec qui) ?					
Avec des collègues	3 a	6 a	5 a	2 a	1 a
En couple	17 a	21 a	18 a	17 a	17 a
En famille ou avec des amis et avec des enfants en bas âge (<10 ans)	6 a	11 a	11 a	9 a	4 a
En famille ou avec des amis et avec des enfants > 10 ans	20 a	16 a	13 a	9 a	3 a
En famille ou avec des amis, uniquement entre adultes	46 a	48 a	49 a	34 a	22 a
Seul	9 a,b	2 a	8 a,b	9 a,b	13 b

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

Variables « muettes socio démographiques »					
Age	53.71 a	46.99 b	44.77 b	49.71 a,b	43.86 b
Sexe					
Femme	46 a	59 a	46 a	30 a	25 a
Homme	55 a	45 a	58 a	50 a	34 a
Niv_Etud					
Bac+1, +2, +3	40 a	47 a	54 a	32 a	19 a
Bac+5 et plus	10 a	25 a	18 a	16 a	14 a
BEP, CAP, Bac et niveau Bac	41 a	30 a	28 a	32 a	23 a
Brevet, Certificat d'étude	9 a	1 a	2 a	1 a	2 a
Enseignement primaire	1 a	1 a	2 a	1 a	1 a
CSP					
Agriculteur(trice) - Exploitant(e)	1 a	1 a	1 a	1 a	1 a
Artisan(e) - Commerçant(e) - Chef d'entreprise	3 a	3 a	4 a	6 a	3 a
Autre personne inactive	13 a	11 a	6 a	3 a	3 a
Cadre - Profession libérale - Profession intellectuelle supérieure	14 a	29 a	20 a	20 a	16 a
Employé(e)	24 a	28 a	29 a	21 a	18 a
Etudiant(e)	1 a	2 a	5 a	3 a	3 a
Ouvrier(ère)	9 a	2 a	9 a	1 a	6 a
Profession intermédiaire - Agent de maîtrise	10 a	16 a	13 a	7 a	2 a
Retraité(e)	26 a	12 a	18 a	19 a	7 a

Tableau 186 : Caractéristiques des 5 groupes de plaisanciers

3.2.2.1. Généralités sur les variables socio-démographiques et comportementales

Les variables sociodémographiques révèlent peu de différences entre les groupes. Notons cependant que l'âge différencierait les individus du 1^{er} et du 5^{ème} groupes des trois autres groupes. Ce sont effectivement respectivement les plus âgés et les plus jeunes. Concernant les CSP, le 1^{er} groupe comporte un grand nombre de retraités. Pour les autres variables sociodémographiques, les groupes apparaissent relativement homogènes.

Concernant les caractéristiques comportementales, l'ancienneté et la fréquence de navigation n'apportent pas de réelle distinction entre les groupes. Certaines nuances peuvent être néanmoins soulignées entre les groupes dans le cadre de la période de navigation (en été), mais sans réelle démarcation. Le groupe 2 serait composé de plus de plaisanciers naviguant en été que les groupes 4 et 5. Notons cependant que, aux vues de nos chiffres, le nombre de pratiquants est de manière générale supérieur pendant la période estivale. Par ailleurs, au niveau du permis bateau, les individus des groupes 2 et 3 n'ayant pas le permis bateau se détachent et seraient

donc plus sujets à s'engager dans des comportements irresponsables que les autres. Le groupe 2 semble également se démarquer par une plaisance essentiellement à voile.

3.2.2.2. Caractéristiques des segments de plaisanciers

- Les altruistes néophytes

Les altruistes néophytes se caractérisent par une forte motivation à vouloir faire plaisir et une faible motivation envers leurs intérêts propres. Bien que les individus de ce groupe se démarquent globalement en commettant peu d'erreurs et ont peu l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable, ils commettent cependant des erreurs liées à leur inexpérience.

Pour ces individus, la plaisance est un moyen de passer du temps avec leurs proches, comme le souligne d'ailleurs leur pratique de la navigation en famille et entre amis. Ils ne cherchent cependant pas à impressionner leur entourage. Ils semblent prudents et commettent peu de comportements irresponsables. Les membres de ce groupe sont les plus âgés et beaucoup sont à la retraite. Ces « jeunes » plaisanciers inexpérimentés naviguent alors pour le plaisir, pour occuper leur temps et conserver une vie sociale.

- Les prudents

Les prudents se démarquent par de faibles motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Ils commettent peu d'erreurs et, tout comme le groupe précédent, ont peu l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable. Ils sont faiblement influencés par leur entourage et possèdent une certaine perception des risques, contrairement aux autres groupes.

Il s'agit pour beaucoup de « voileux » ayant une pratique nautique essentiellement estivale et familiale. Bien que peu aient le permis bateau, ils semblent être sérieux et expérimentés.

- Les socio-hédonistes

Les socio-hédoniques sont essentiellement tournés vers leurs propres intérêts, l'envie de se faire plaisir et, dans une moindre mesure, de faire plaisir. Dans le même sens, ils revêtent une certaine insouciance hédonique et communautaire. Bien que beaucoup d'entre eux n'aient pas le permis bateau, ils semblent commettre peu d'erreurs, notamment celles dues à l'inexpérience.

Pour ces plaisanciers, l'activité nautique est relative à un loisir et à l'épanouissement personnel. Ils se caractérisent également par un souci de ce que pense leur entourage. Dans ce sens, ils sont désireux de le satisfaire, non pas par altruisme mais dans la quête d'une certaine reconnaissance.

- Les héroïques désintéressés

Par opposition aux autres groupes, les héroïques désintéressés sont motivés par la volonté de porter secours. A l'inverse, ils sont peu motivés par la volonté de faire plaisir ou par leurs intérêts personnels. Par ailleurs, ils possèdent une faible insouciance hédonique et communautaire mais une forte sur-confiance dans le matériel de sécurité. Ils sont d'ailleurs marqués par une tendance aux erreurs liées à la sécurité. En revanche, ils sont peu sujets aux fautes d'inattention.

Ces plaisanciers sont faiblement influençables par leur entourage. Ce sont de vrais altruistes. Ils sont essentiellement tournés vers autrui sans recherche de reconnaissance ou de satisfaction personnelle.

- Les narcissiques sur-confiants

Ces plaisanciers sont ceux qui sont le plus motivés par leurs intérêts personnels et l'envie de se faire plaisir. Ce sont également ceux qui possèdent la plus grande sur-confiance dans le matériel sécuritaire, la plus forte insouciance hédonique et communautaire et qui sont plus sujets aux comportements irresponsables. Contrairement aux quatre autres groupes, ils sont fortement marqués par des erreurs d'inattention en plus des erreurs liées à la sécurité et à l'inexpérience.

Ces plaisanciers se servent de la plaisance comme d'un faire-valoir. Ils semblent essentiellement tournés vers eux-mêmes. Ils naviguent d'ailleurs beaucoup en solitaire. Ils sont tournés vers leur propre satisfaction et sont à la recherche d'une reconnaissance. En effet, ils se démarquent notamment en étant les plus fortement influencés par leur entourage. Ils ne se préoccupent pas de ce qui les entoure ni des règles et possèdent une faible perception des risques. Ils font comme bon leur semble sans se soucier des conséquences. Notons d'ailleurs que ces plaisanciers sont plus jeunes que ceux des autres groupes ce qui peut révéler une certaine insouciance ou immaturité.

Conclusion du chapitre 6 et de la partie 2

A travers cette seconde partie, nous avons pu définir les hypothèses (chapitre 4), valider les instruments de mesure (chapitre 5) et enfin présenter les résultats de notre recherche à travers ce sixième et dernier chapitre.

Dans ce chapitre qui clos notre travail de recherche, nous avons pu tester nos hypothèses et répondre à nos questions concernant l'impact des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable sur l'adoption d'un comportement irresponsable. Nous avons testé un modèle comprenant quatre niveaux allant des antécédents des motivations jusqu'au comportement lui-même. Nous avons ainsi déterminé l'influence des variables antécédentes sur les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable sur les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable, des intentions d'entreprendre un comportement irresponsable sur le comportement irresponsable lui-même, et nous avons évalué l'influence des variables modératrices. Nous avons également effectué une analyse typologique afin d'approfondir les résultats et avoir un outil opérationnalisable par les praticiens. Cette analyse met en évidence 5 segments de plaisanciers : les altruistes néophytes, les prudents, les socio-hédoniques, les héroïques désintéressés et les narcissiques sur-confiants. Elle nous a notamment permis de faire ressortir l'organisation des motivations à entreprendre un comportement irresponsable. On retrouve en effet les motivations à dimension altruiste et égoïste à travers la recherche *d'Intérêts personnels*, la volonté de *Faire plaisir* et de *Porter assistance*.

Les figures 52 et 53 suivantes exposent les résultats principaux qui seront discutés dans la conclusion générale.

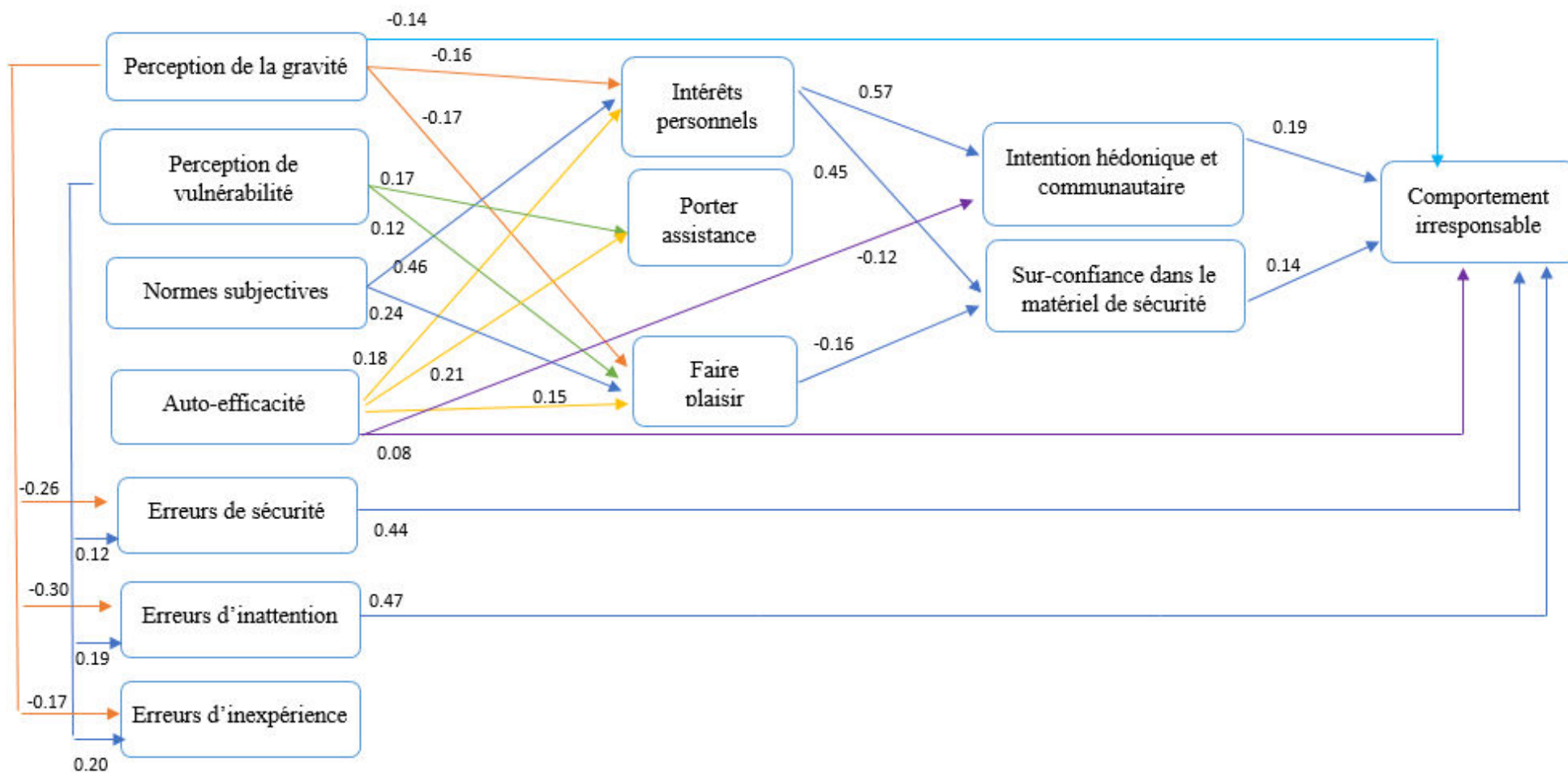


Figure 52 : Le modèle

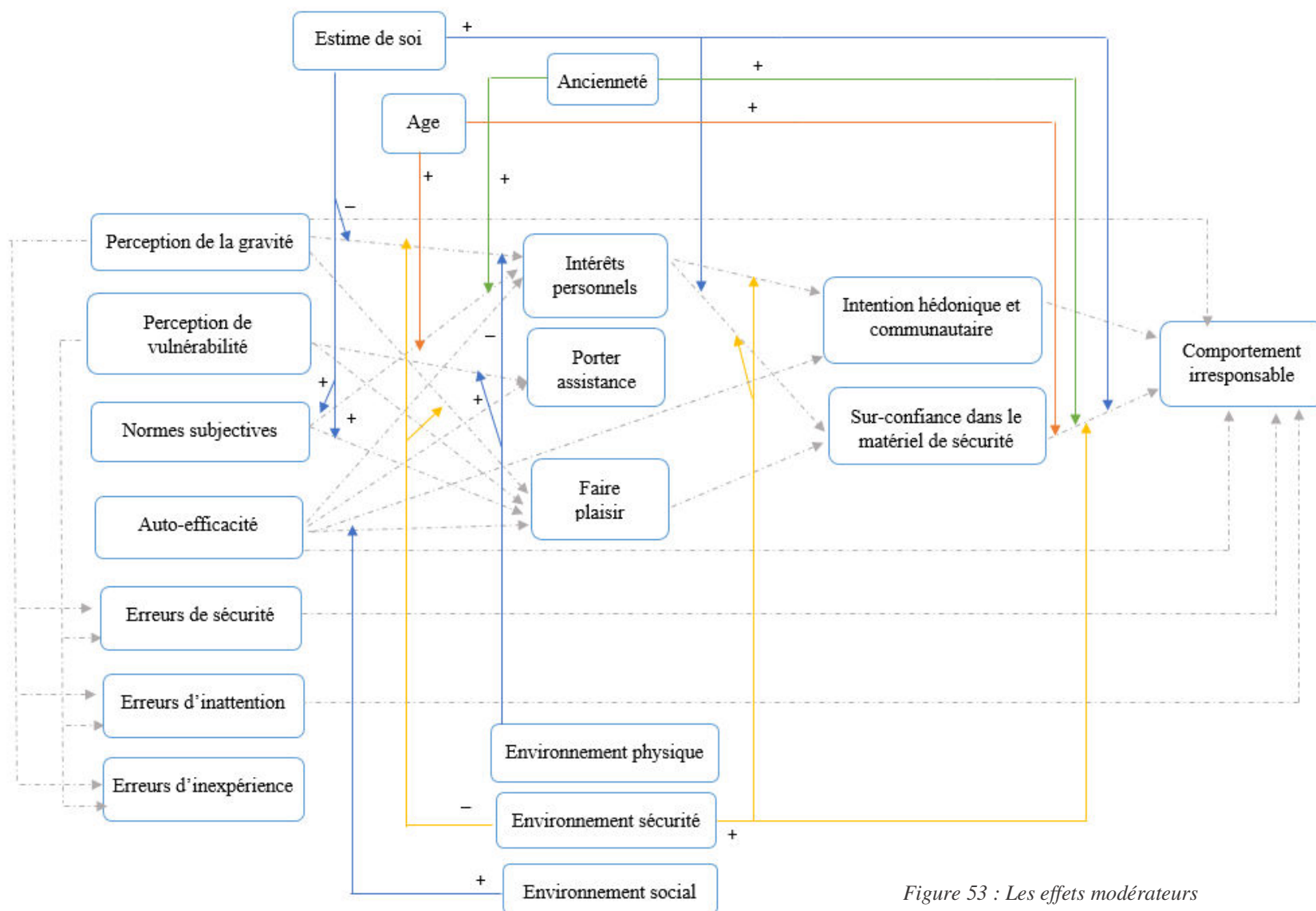


Figure 53 : Les effets modérateurs

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

**PARTIE 1 : IDENTIFICATION, DIMENSIONNEMENT ET COMPREHENSION DU CONCEPT
D'IRRESPONSABILITE**

CHAPITRE 1 : LES PRATIQUES MARITIMES DANS LA PLAISANCE DE LOISIR

CHAPITRE 2 : ANCRAGE THEORIQUE DE LA RECHERCHE

**CHAPITRE 3 : APPROFONDISSEMENT DU CONCEPT D'IRRESPONSABILITE, UNE
APPROCHE QUALITATIVE**

**PARTIE 2 : ANALYSE DES MOTIVATIONS QUI SOUS-TENDENT LE COMPORTEMENT
IRRESPONSABLE**

**CHAPITRE 4 : OPERATIONALISATION DU MODELE, HYPOTHESES ET DESIGN
DE RECHERCHE**

CHAPITRE 5 : METHODOLOGIE DE LA MESURE

CHAPITRE 6 : TEST DU MODELE ET APPROFONDISSEMENT DES RESULTATS

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Notre travail de recherche est désormais terminé. Pour achever ce travail nous allons désormais synthétiser les résultats (**section 1**), présenter les apports théoriques, méthodologiques et managériaux (**section 2**) ainsi que les limites de cette recherche et les voies de recherches futures possibles (**section 3**).

1. Synthèse et discussion des résultats de recherche

Notre travail de recherche avait pour objectif d'aboutir à une identification, à un dimensionnement et à une meilleure compréhension du concept d'irresponsabilité (**1.1**), puis d'analyser les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (**1.2**).

1.1. Identification du concept d'irresponsabilité

En nous appuyant sur une revue de littérature pluridisciplinaire, nous avons montré dans la première partie de notre travail que l'irresponsabilité pouvait être abordée sous forme de comportements spécifiques. Cette approche comportementale insiste sur la transgression de la loi et des normes collectives, qu'elles soient formelles ou informelles, et résulte de motivations internes qui s'organisent selon leur rapport à soi ou leur rapport aux autres. Ainsi, l'adoption d'un comportement irresponsable peut être de nature égoïste en étant centré essentiellement sur l'individu avec peu ou pas de considération des conséquences de ses actes sur le bien-être d'autrui, ou bien de nature plus altruiste en étant centré sur les autres. La réalisation de 16 entretiens semi-directifs nous a permis d'identifier la nature de ces motivations : 7 motivations égoïstes (*Rechercher des sensations, Etre libre, Rompre avec la routine, Relever des défis, Flatter l'égo, Rechercher des gains personnels, Acquérir un statut*) et 2 motivations altruistes

(*Faire plaisir, Porter assistance*). Par ailleurs, nous avons pu mettre en évidence que ces motivations ne possèdent pas un caractère stable mais sont relatives à une situation, l'adoption d'un comportement irresponsable étant sensible aux variations extérieures.

Dans un deuxième temps, notre travail de recherche s'est attelé à la présentation des études quantitatives et à l'analyse de données provenant de 2 collectes (divisées en 3 échantillons) réalisées auprès de 931 personnes pratiquant la plaisance sous pavillon français (respectivement 263, 220 et 448 pour les échantillons 1, 2 et 3). Les motivations initialement obtenues se sont regroupées en trois grandes motivations : *Intérêts personnels, Faire plaisir et Porter assistance*.

1.2. Influence sur les comportements irresponsables

Au cours de la deuxième partie de notre recherche, nous avons opérationnalisé le modèle d'influence des motivations et de leurs antécédents sur l'adoption d'un comportement irresponsable. Les 3 échantillons obtenus à partir des 3 collectes de données nous ont permis d'élaborer une échelle de mesure fiable et valide des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable, d'adapter et de valider l'ensemble des autres échelles de mesure et enfin de tester le modèle.

Seules les motivations *Intérêts personnels* et *Faire plaisir* ont une influence significative sur les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable, ces intentions influençant significativement et positivement l'adoption d'un comportement irresponsable. En effet, la motivation *Intérêts personnels* influence positivement à la fois les intentions *Hédonique et communautaire* et la *Sur-confiance dans le matériel de sécurité*. Un plaisancier tourné essentiellement sur la satisfaction de ses propres intérêts aura alors l'intention d'entreprendre un comportement irresponsable dans une dynamique de se faire plaisir. Lorsqu'il est en groupe, il va également chercher à combler ses désirs et ses envies tout en en faisant bénéficier les autres. La satisfaction de ces derniers n'est cependant pas l'objectif final du plaisancier dans sa quête de satisfaction. Leur présence ne semble être là que pour répondre également à son souhait d'être entouré lors de ses sorties en mer pour son propre plaisir. Ils ont un rôle de « faire-valoir ». Par ailleurs, centré sur sa volonté de combler ses attentes, le plaisancier négligerait la

vérification de son matériel de sécurité en accordant une trop grande confiance à ce dernier. Les systèmes technologiques embarqués, ou e-navigation (CROSS med, 2013)⁶¹⁹, conduisent à une baisse de vigilance (Corneloup et Soulé, 2002)⁶²⁰ des plaisanciers. Ces derniers, souhaitant mener à bien ce qu'ils avaient prévu, vont mettre de côté la technique et s'appuyer de façon excessive sur la « technologisation » sécuritaire.

La motivation *Faire plaisir* influence quant à elle négativement l'intention liée à la *Surconfiance dans le matériel de sécurité*. A l'inverse du plaisancier tourné uniquement vers ses propres intérêts que nous venons de voir, celui-ci est dans une démarche plus altruiste et sera plus soucieux de la sécurité des personnes qui sont avec lui. Sa vigilance sera alors accrue.

Le fait qu'il n'y ait aucune influence de la motivation *Porter assistance* sur les intentions d'entreprendre un comportement irresponsable peut signifier qu'un individu peut souhaiter être irresponsable dans un contexte donné (le contexte maritime), mais être responsable dans un autre contexte (assistance à personne en danger).

2. Les apports de la recherche

Cette recherche semble constituer, à notre connaissance, la première recherche théorique et empirique sur le sujet en marketing, et plus particulièrement en marketing social. Plusieurs apports peuvent être envisagés sur le plan académique (2.1), méthodologique (2.2) et managérial (2.3).

2.1. Apports théoriques

La connaissance du concept d'irresponsabilité est extrêmement parcellaire en Sciences de gestion, et notamment en marketing. Notre travail de recherche contribue ainsi à enrichir la

⁶¹⁹ CROSS Med (2012), *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

⁶²⁰ Corneloup J. et Soulé B. (2002), La gestion du risque par les pratiquants d'activités sportives de nature, revue *Espaces*, 73, 30 p.

littérature (2.1.1) en intégrant notamment le comportement irresponsable au sein du marketing social (2.1.2).

2.1.1. Un enrichissement de la littérature sur le concept d'irresponsabilité

Alors que de nombreuses recherches en marketing ont une approche normative des comportements socialement responsables, leurs significations et leurs expressions, l'approche retenue au cours de notre travail de recherche, sous l'angle de l'irresponsabilité, ouvre vraisemblablement, par contraste, de nouvelles voix de compréhension sur ce qui peut être considéré comme responsable ou irresponsable. En effet, il semblerait que l'irresponsabilité ne doit pas être vue comme un simple antonyme de la responsabilité. Si la notion de responsabilité possède une dimension éthique et morale à travers la volonté de protéger et d'améliorer la société en évitant notamment les impacts négatifs et en apportant des avantages positifs (Carroll, 1993)⁶²¹, nous avons pu voir que la notion d'irresponsabilité revêt également une dimension positive et altruiste.

Nous avons ainsi élaboré un modèle afin d'expliquer les mécanismes causaux qui sous-tendent les comportements irresponsables. Cela contribuera peut-être à faire évoluer la connaissance sur le sujet grâce à :

- La formulation d'une définition de l'irresponsabilité
- Une synthèse de la littérature pluridisciplinaire permettant de faire émerger des variables explicatives déjà étudiées lors de précédentes recherches
- La clarification des liens entre les motivations à s'engager dans un comportement irresponsable et le comportement irresponsable
- Un enrichissement de la revue de littérature en comportement du consommateur suite à l'élaboration d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

⁶²¹ Carroll A. B. (1993), *Business and Society* (SouthWestern Publishing, Cincinnati), pp. 42-45.

- Une identification des antécédents des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

2.1.2. Inscription dans le cadre du marketing social

L'un des apports de notre recherche se situe dans le cadre théorique que nous avons mobilisé. En effet, nous avons choisi d'ancrer notre recherche dans le cadre théorique du marketing social à travers la théorie de la motivation à la protection (Rogers, 1975)⁶²². Il apparaît alors que le comportement irresponsable est influencé par une intention préalable à adopter ou non ce comportement elle-même influencée par une absence de motivation à la protection issue d'un double processus, à savoir l'évaluation de la menace et l'évaluation du coping. La théorie du comportement planifié (Ajzen, 1991)⁶²³ permet de compléter ce cadre en spécifiant que l'adoption d'un comportement irresponsable peut être réalisée de façon non intentionnelle comme il a été souligné dans la littérature.

2.2. Apports méthodologiques

Notre principal apport méthodologique réside dans la construction d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable (2.2.1) ainsi que dans l'adaptation et la validation des autres instruments de mesures utilisés dans notre contexte d'étude (2.2.2).

2.2.1. L'échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

A l'issue d'une revue de littérature pluridisciplinaire, de 16 entretiens semi-directifs et d'analyses quantitatives effectuées sur un total de 931 individus, nous avons réalisé une échelle

⁶²² Rogers R. W. (1975), A protection motivation theory of fear appeals and attitude change, Université de Californie du sud, *The Journal of Psychology*, 91, 93 - 114

⁶²³ Ajzen I. (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Cette échelle est constituée de 16 items répartis comme suit : 7 items pour la dimension *Intérêts personnels*, 5 items pour la dimension *Faire plaisir* et 4 items pour la dimension *Porter assistance*. L'échelle comporte de bons indices d'ajustement, de fiabilité et de validité. Des recherches académiques pourront réutiliser cette échelle ce qui contribuera à approfondir le concept d'irresponsabilité et permettra de faire émerger de nouveaux liens avec d'autres concepts. Par ailleurs, les praticiens pourront également l'exploiter dans le cadre de la prévention en mer mais également dans d'autres domaines comme celui de la sécurité routière par exemple.

2.2.2. Validation des autres échelles de mesure

Nous avons testé, adapté à la population de plaisanciers dans un contexte culturel français, et validé grâce à des analyses factorielles confirmatoires les autres échelles de mesure (2^{ème} échantillon) puis vérifié leur stabilité (3^{ème} échantillon). Ces échelles pourront ainsi être réutilisées dans le cadre de nouvelles recherches comportant une population analogue.

2.3. Les apports managériaux

Les résultats obtenus permettent une meilleure compréhension des plaisanciers (2.3.1), l'élaboration de préconisations dans le domaine du marketing stratégique (2.3.2) ainsi que dans le marketing opérationnel (2.3.3) de manière à améliorer l'efficacité des campagnes de prévention maritime.

2.3.1. Une meilleure compréhension des plaisanciers

Les résultats de notre recherche devraient permettre aux pouvoirs publics de mener une réflexion sur les différentes campagnes réalisées et les différents types de plaisanciers touchés par ces dernières et donc sur ce qui a pu nuire à une stratégie marketing efficace.

Si l'on observe la campagne de la SNSM réalisée en 2012 intitulée « *Sans lui il/elle ne serait pas là aujourd'hui* », incitant au port du gilet de sauvetage, nous pouvons observer que les trois affiches portent sur une situation familiale (un mariage, une naissance, un jeu entre un père et son fils). Il semblerait que le message s'adresse essentiellement à des plaisanciers qui attachent beaucoup d'importance à leur entourage de façon générale. Il s'agirait donc d'individus pour qui « l'autre » compte. En observant les profils issus de la typologie, nous pouvons constater que cette campagne toucherait alors plus les *Altruistes néophytes*, les *Héroïques désintéressés* et les *Prudents*. Or, il s'avère que ces deux groupes ne représentent respectivement que 23%, 20% et 19% des plaisanciers soit un total de 62%. Par ailleurs, la campagne élaborée par l'équipementier marin Guy Cotten en 2014 intitulée « *Sortie en mer* », incitant elle aussi au port du gilet de sauvetage, semble également ne pas être représentative de l'ensemble des plaisanciers. En effet, cette campagne tente de montrer la nécessité de porter sa brassière de survie en mettant en avant le fait que quelle que soit la personne qui tombe à l'eau, qu'elle ait de l'expérience ou soit bonne nageuse, la mer finie toujours par prendre le dessus. Il ne s'agit plus de natation mais de survie. La fatigue, le froid, les vagues, le courant et tous les efforts déployés pour se maintenir à la surface auront raison de tous les « hommes à la mer », même ceux qui se sentent insubmersibles. En prenant en compte la typologie, nous pouvons constater que le groupe *Narcissiques sur-confiants* semble particulièrement concerné par cette campagne, le sentiment d'invulnérabilité y étant très présent. Le groupe *Héroïques désintéressés* semble lui aussi touché, à moindre mesure. Or, ces groupes ne représentent respectivement que 13% et 20% des plaisanciers soit un total de 33%.

2.3.2. Marketing stratégique : vers un meilleur ciblage

Malgré une augmentation du nombre d'accidents, les campagnes de prévention maritime élaborées jusqu'à ce jour possèdent une stratégie de ciblage indifférenciée. Aucune segmentation ne semble être faite. Les plaisanciers sont alors considérés comme un groupe homogène ce qui semble erroné. Nous avons pu mettre en avant l'hétérogénéité de cette population à travers notre travail de recherche en faisant émerger 5 profils de plaisanciers. Ces 5 segments se distinguent par l'intention qu'ils ont d'entreprendre un comportement irresponsable, l'adoption d'un comportement irresponsable et leurs motivations. Ces résultats

devraient permettre aux pouvoirs publics de mettre en place une meilleure stratégie de prévention maritime grâce à un ciblage concentré ou différencié.

2.3.3. Implication pour le marketing opérationnel à travers la communication

Face à l'augmentation du nombre d'accidents en mer de ces dernières, nous assistons cependant à une réelle volonté de mettre en place des campagnes de communication efficaces. En effet, Yves Lagagne (2012)⁶²⁴, Président des sauveteurs en mer, souhaite que « d'ici 2022 une véritable organisation de prévention sécurité en mer se soit imposée, à l'image de la sécurité routière ».

Malgré tout, le bilan annuel du nombre d'interventions en mer effectuées entre autre par la SNSM et les CROSS semble s'alourdir malgré les campagnes de communication réalisées jusqu'à ce jour. Il semblerait que ces campagnes ne touchent qu'une petite partie des plaisanciers. De ce fait, les différents profils risquent de ne pas être pris en compte.

Comprendre pourquoi certains plaisanciers se comportent de façon irresponsable, permettrait de juguler cette irresponsabilité et d'améliorer l'efficacité des campagnes de prévention. Ainsi, les résultats de notre recherche, notamment à travers l'analyse typologique, devraient permettre aux pouvoirs publics de mettre en œuvre un marketing mix en adéquation avec leur stratégie marketing. Il serait également intéressant de tester différents supports de communication et messages de prévention à travers des expérimentations.

Le tableau 187 ci-dessous présente des pistes dans le cadre du marketing opérationnel pour chaque profil de plaisanciers. Apparaissent dans ce tableau :

- Les caractéristiques génériques des actions de communication pouvant être menées pour chaque profil
- Les arguments de communication pouvant avoir un impact sur eux

⁶²⁴ Lagagne Y. (2012), Sécurité en mer : objectif 2022, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122, 50 p.

Profils	Caractéristiques des actions de communication	Exemples d'actions de communication à proposer	Arguments de communication pour une campagne d'affichage (pour le port d'un gilet de sauvetage)
Les altruistes néophytes	Favorisant la relation avec autrui, les rencontres, le partage	<ul style="list-style-type: none"> - Activités de sensibilisation proposées par les associations de plaisanciers facilitant la rencontre avec d'autres plaisanciers - Journées de sensibilisation par les sauveteurs en mer - Stage de formation - Catalogue 	<p>Mise en avant de la relation avec autrui, de l'échange</p> <p>Exemple :</p> <p>« Pour que chaque rencontre dure »</p> <p>« Pour que chaque moment partagé reste un beau souvenir »</p>
Les prudents	Impliquant la notion de famille et/ou l'aspect vacances	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation aux dangers de la navigation par les secours en mer ou les clubs nautiques - Catalogue 	<p>Mise en avant de la notion de partage et/ou d'évasion</p> <p>Exemple :</p> <p>« Parce que vous êtes un exemple »</p> <p>« Pour aller jusqu'au bout de votre voyage »</p>
Les socio-hédoniques	Impliquant un caractère ludique et/ou le contact avec d'autres personnes	<ul style="list-style-type: none"> - Démonstration de sauvetage effectuée par les sauveteurs en mer - Stage de survie / premiers secours - Mise en situation à travers des simulateurs de sauvetage en mer 	<p>-Mise en avant du loisir, du jeu, de l'épanouissement personnel et du contact</p> <p>Exemple :</p> <p>« Pour vous amuser en toute sécurité »</p> <p>« Pour que le jeu ne s'arrête pas »</p>
Les héroïques désintéressés	Impliquant un sentiment d'empathie	<ul style="list-style-type: none"> -Sensibilisation et /ou démonstration de secours effectuée(s) par des organismes de sauvetage en mer (CROSS, SNSM...) - Stage de survie/premier secours 	<p>Mise en avant d'un fort lien humain, de la notion de devoir moral</p> <p>« Pensez à vous vous permettra aussi de penser aux autres »</p> <p>« Parce que la vie c'est aussi ça » (image d'entraide où le sauveteur porte secours en portant son gilet)</p>
Les narcissiques sur-confiants	Véhiculant un caractère prestigieux, notoire	<ul style="list-style-type: none"> - Participation à des salons nautiques avec sensibilisation par la SNSM et/ou intervention de grands navigateurs à travers leurs expériences personnelles - Mise en situation à travers des simulateurs de sauvetage en mer - Visite d'infrastructures et de bateaux de sauvetage 	<p>Mise en avant de la reconnaissance,</p> <p>Exemple (image évoquant un décès) :</p> <p>« Pour qu'on se souviene de vous autrement »</p> <p>« Pour que ce ne soit pas la dernière chose que l'on se rappelle de vous »</p> <p>« Pour être à la dernière mode », « Soyez un exemple »</p> <p>Insister sur la vulnérabilité en mer :</p> <p>« Faites-en en votre force »</p> <p>« Parce que c'est une force et pas une faiblesse », « Soyez le plus fort ! »</p>

Tableau 187 : Vers un marketing opérationnel adapté au profil ciblé

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

3. Limites et perspectives de recherches futures

Notre travail s'achève à travers les limites et les perspectives de recherches futures qui y sont liées. La première limite concerne le contexte culturel exclusivement français choisi (3.1). La seconde limite est relative à la représentativité de notre échantillon (3.2). La troisième limite aborde la discrétisation des variables indépendantes quantitatives (3.3) et enfin, La quatrième limite est liée à la prise en compte d'autres variables.

3.1. Le contexte culturel français

Notre recherche se positionne dans le contexte culturel français. Comme nous avons pu le voir, il semblerait que la culture ait un impact sur l'adoption ou non de certains comportements irresponsables. En effet, nous avons pu voir que chaque individu est entouré par un réseau d'interaction et de corrélations socioculturelles et que cette culture différerait en fonction des époques, des groupes d'appartenance (Bergeron et al., 1979⁶²⁵ ; Wary, 2012)⁶²⁶ et des localités (cultures latines, scandinaves, anglo-saxonnes...) (Babeau, 2007)⁶²⁷. Si l'on tient compte de cette dernière, il est possible de se demander si nos résultats sont transposables dans d'autres populations car il existerait en effet des différences culturelles pouvant représenter une limite à la généralisation de nos résultats.

3.2. La représentativité de l'échantillon

La première collecte de données a été réalisée essentiellement auprès d'une population issue d'associations nautiques (centres nautiques, capitaineries, associations de plaisanciers...), de

⁶²⁵ Bergeron J.L., Côte-Léger N., Jacques N. et Belanger L. (1979), Les aspects humains de l'organisation, Gaëtan Morin

⁶²⁶ Wary J. (2012), De la notion de transgression pour l'étude d'une œuvre moderniste : le cas de l'œuvre d'Elizabeth Bowen, in Maxime BREYSSE (coord.), 1ère Journée d'Étude des doctorants du CIRLEP, Université de Reims – Champagne Ardenne, Centre Interdisciplinaire de Recherches sur les Langues Et la Pensée

⁶²⁷ Babeau O. (2007), Op. cit.

forums et de réseaux sociaux spécialisés dans la plaisance. Il s'agit donc d'une population relativement expérimentée.

Nous pouvons donc nous interroger sur l'impact de la constitution de cet échantillon sur les résultats de notre recherche. Par exemple, les plaisanciers ne possédant pas le permis bateau sont sous représentés. Ils ne constituent que 23% des personnes interrogées. De plus, les répondants de la collecte 1 possèdent une pratique relativement régulière de l'activité de plaisance (54% « Tous les ans - Plus de 30 jours par an ») avec un niveau d'ancienneté assez élevé et une pratique de l'activité à toutes les saisons (46%). Les personnes moins expérimentées sont plus difficiles d'accès mais la connaissance de leur comportement n'en est pas moins essentielle. Si la collecte 2 semble pallier cela à travers des profils plus diversifiés, il serait néanmoins intéressant de prendre en compte cette population dès la première collecte dans une nouvelle recherche.

3.3. La discrétisation des variables indépendantes quantitatives

Lors de notre travail de recherche, nous avons testé l'effet d'interaction entre des variables indépendantes de nature qualitative et également entre des variables indépendantes de nature quantitative (âge et ancienneté par exemple) en réalisant une discrétisation des variables. Cependant, dans le cadre des variables de nature quantitative, cette pratique est critiquée (Irwin et McClelland, 2001)⁶²⁸ car elle affecterait « la capacité des chercheurs à analyser la véritable nature des relations qui existent entre leurs variables » (Cadario et Parguel, 2014)⁶²⁹. Deux nouvelles méthodologies sont alors suggérées pour tester l'effet modérateur des variables quantitatives à savoir l'analyse *spotlight* et l'analyse *floodlight*. Ces deux analyses étudient le sens de l'effet d'interaction, c'est-à-dire du lien entre la variable dominante et la variable dépendante pour chaque valeur de la variable modératrice quantitative. Si la variable modératrice possède une ou plusieurs valeur(s) focale(s) dominante(s), l'analyse *spotlight* doit

⁶²⁸ Irwin J. R. et McClelland G. H. (2001), Misleading heuristics and moderated multiple regression models, *Journal of Marketing Research*, 38(1), 100-109.

⁶²⁹ Cadario R. et Parguel B. (2014), Reconsidérer la discrétisation des variables quantitatives : Vers une nouvelle analyse de modération en recherche expérimentale, *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 29(4), 120-140.

être retenue (Spiller et al., 2013 cités par Cadario, 2014)⁶³⁰, dans le cas contraire, ce sera l'analyse *floodlight* qui sera considérée. Est dite *signifiante* une valeur qui est « mesurée sur une échelle non arbitraire, c'est-à-dire une échelle qui reflète statistiquement le construit étudié. Elle est dite focale si elle « fait sens » sur le plan théorique, notamment parce qu'elle correspond à un niveau seuil ou plancher reconnu par la littérature » (Cadario et Parguel, 2014)⁶³¹.

Aux vues de cela, il serait intéressant de reprendre nos analyses en tenant compte de ces nouvelles exigences académiques.

3.4. Prise en compte d'autres variables

De nombreuses variables rattachées à l'irresponsabilité et issues de la revue de littérature sont apparues et restent en suspens. L'âge, par exemple, n'a été traité que sous sa forme chronologique. Nous n'avons pas pris en compte la variable modératrice de l'âge cognitif que nous avons fait émerger lors de l'analyse qualitative. De même, nous aurions pu envisager de prendre en compte la neutralisation mettant en évidence un ensemble de processus cognitifs permettant de prendre de la distance par rapport à une action. Cependant, notre modèle comportant déjà un grand nombre de variables, nous avons dû faire un choix et décider de nous concentrer sur l'âge chronologique et mis de côté la variable neutralisation, cette dernière étant elle-même complexe. Dans le cadre des recherches futures, il serait intéressant de tester ces variables.

3.5. Limites liées à notre positionnement épistémologique

Nous avons choisi pour notre recherche un positionnement positiviste bien que nous ayons également mené une analyse qualitative au cours de notre phase exploratoire. Malgré l'élaboration d'un modèle et d'hypothèses de recherche que nous avons ensuite testés grâce à

⁶³⁰ Cadario R. et Parguel B. (2014), Op. cit.

⁶³¹ Cadario R. et Parguel B. (2014), Ibid.

un large échantillon significatif, nous avons constaté de vives réactions de la part de plusieurs répondants au cours de la phase quantitative, notamment ceux issus des forums de plaisance. Cela nous incite à penser que le choix d'une approche positiviste pour une recherche sur l'irresponsabilité comporte certaines limites. Lors de la phase qualitative, certaines personnes interrogées auraient également pu avoir ce genre de réactions si cela s'était déroulé au cours d'une enquête. Comme nous l'avons précisé à plusieurs reprises au cours de notre recherche, il s'agit d'un sujet délicat ce qui a notamment justifié l'utilisation d'une échelle de désirabilité sociale pour pallier certains biais. Il est plus simple pour le chercheur de s'adapter aux sensibilités des individus interrogés lors d'une étude qualitative, ce qui semble impossible lors d'une approche quantitative du fait de l'utilisation d'un même outil de recueil de données pour l'ensemble des répondants (un questionnaire auto-administré dans notre cas). Une approche constructiviste avec un design de recherche à tendance qualitative permettrait peut-être d'appréhender les sensibilités de chacun sur un sujet tel que celui de l'irresponsabilité ce qui pourrait donc faire l'objet de recherches futures.

BIBLIOGRAPHIE

A

- Ajzen I. (1991)**, The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), p.179-211.
- Ajzen I. (2002)**, Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the theory of planned behavior, *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 1-20.
- Ajzen I. et Fishbein M. (1980)**, Understanding attitudes and predicting social behaviour.
- Alter N. (2002)**, L'innovation : un processus collectif ambigu. In N. Alter (Ed.), *Les logiques de l'innovation*, Paris : La Découverte.
- Amalberti R. (1996)**, La conduite des systèmes à risques, Paris : PUF.
- Amalberti R. (2001)**, L'erreur humaine en perspective, Risques erreurs et défaillances : approche interdisciplinaire, *Publications de la MSH-ALPES*, 71-106.
- Apter M. (1982)**, *The experience of Motivation : The theory of Psychological reversals*, London ; New York : Academic Press.
- Arendt H. (2005)**, *Responsabilité et jugement*, Paris, Payot.
- Armstrong J. S., et Green K. C. (2013)**, Effects of corporate social responsibility and irresponsibility policies, *Journal of Business Research*, 66(10), p.1922-1927.
- Armstrong, J. S. (1977)**, Social irresponsibility in management. *Journal of Business Research*, 5, 185–213.
- Asch S. E. (1956)**, Studies of independence and conformity: I. A minority of one against a unanimous majority, *Psychological monographs: General and applied*, 70(9), 1.
- Ashforth B. E. et Anand V. (2003)**, The normalization of corruption in organizations. *Research in organizational behavior*, 25, p.1-52.
- Assailly J.P. (2010)**, la psychologie du risque, Sciences du danger et du risque, Ed. Tec & Doc, Paris.
- Aubert N., Gruere P., Jabes J., Laroche H. et Michel S. (2005)**, *Management, aspects humains et organisationnels*, Paris, PUF.

B

- Babeau O. (2007)**, Thèse Le manager et la transgression ordinaire des règles : le cas des sociétés de conseils en management, université Paris Dauphine, Sciences de Gestion.
- Babeau O. et Chanlat J.F. (2008)**, La transgression, une dimension oubliée de l'organisation, *Revue française de gestion*, 3 (183), p. 201-219
- Baker J., Cameron M. (1996)**, « The Effects of Service Environment on Affect and Consumer Perception of Waiting Time : An Integrative Review and Research Propositions», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 24, n°4, 338-349.
- Baker J., Grewal D., Parasuraman A. (1994)**, « The Influence of Store Environment on Quality Inferences and Store Image», *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 22(4), 328-339.
- Balch D. R., et Armstrong R. W. (2010)**, Ethical marginality: The Icarus syndrome and banality of wrongdoing, *Journal of Business Ethics*, 92(2), 291-303.
- Bamberger P. et Sonnenstuhl W. (1998)**, *Deviance in and on organizations*, *Research in sociology of organization*, 15, JAI Press.
- Bandura A. (1977)**, Self-efficacy : Towards a Unifying Theory of Behavioral Change. *Psychological Review*, 84(2), 191-215.
- Bandura A. (1986)**, *Social foundations of thought and action : A social cognitive theory*, Englewood Cliffs, NJ : Prentice Hall.
- Bandura A. (1997)**, *Self-efficacy: The exercise of control*, Worth Publishers, 604 p.
- Bandura A. (1999)**, Moral disengagement in the perpetration of inhumanities, *Personality and Social Psychology Review*, 3(3), 193-209.
- Bandura A., Barbaranelli C., Caprara G.V., et Pastorelli C. (1996)**, Mechanisms of moral disengagement in the exercise of moral agency, *Journal of Personality and Social Psychology*, 71, 364-374.
- Banet A. (2010)**, *Conscience du risque et attitude face aux risques chez les motocyclistes*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2.
- Bardin L. (2007)**, *L'analyse de contenu*, Paris, PUF.
- Baumhart R. (1968)**, *Ethics in Business*, Holt, Rinehart, and Winston, New York.

- Baumont D. (2003)**, Liberté d'expression et irresponsabilité des députés, *CRDF*, 2, 33-48.
- Beck U. (1986)**, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt am Main, Suhrkamp
- Beck U. (2001)**, La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité, Paris, Aubier
- Beck U. (2001)**, Redefining power 10 the global age: eight theses , *Dissent*, .83-90.
- Beck U., Bonß W. (2001)**, *Die Modernisierung der Moderne*, Frankfurt am Main, Suhrkamp
- Becker H. S. (1985)**, *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, Paris, A. M. Métailié.
- Bergeron J.L., Côte-Léger N., Jacques N. et Belanger L. (1979)**, Les aspects humains de l'organisation, Gaëtan Morin
- Bianchi A. et Summala H. (2004)**, The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style, *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 655-659.
- Bitner M.J. (1992)**, Servicescapes: the impact of physical surroundings on customers and employees, *Journal of Marketing*, 56, 57-7
- Bollen K. et Lennox R. (1991)**, Conventional Wisdom on Measurement : A Structural Equation Perspective, *Psychological Bulletin*, 110, 2, 305-314
- Bollen K.A. (1989)**, *Structural Equations with latent variables*, Wiley and sons, Inc, U.S.A
- Bonnin S. (2013)**, *Verdon, les faux disparus ont coûté vraiment cher*, Journal Var Matin du 20 août 2013
- Bourrier M. (1999)**, *Le nucléaire à l'épreuve de l'organisation*, éditions PUF
- Brammer S., et Millington A. (2005)**, Corporate reputation and philanthropy: An empirical analysis. *Journal of business ethics*, 61(1), p.29-44.
- Bruaire C. (1993)**, *La dialectique*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"
- Bruchon-Schweitzer M. et Boujout E. (2014)**, *Psychologie de la santé : concepts méthodes et modèles*, 2^e édition, Dunod, Paris
- Buisson N. (2009)**, *Profils de personnalité en lien avec les infractions et/ou les accidents de la route, Qui sont les stagiaires permis à points ?* Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie, Lyon, Université Lumière Lyon 2
- Byrne B. M. (2006)**, *Structural Equation Modeling With Eqs: Basic Concepts, Applications, And Programming*. Taylor & Francis

C

- Cadario R. et Parguel B. (2014)**, Reconsidérer la discrétisation des variables quantitatives : Vers une nouvelle analyse de modération en recherche expérimentale, *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 29(4), 120-140.
- Cadaureille C. (2009)**, L'irresponsabilité pour une liberté transgressive, *Marges. Revue d'art contemporain*, (09), 51-67.
- Campbell J. L. (2007)**, Why would corporations behave in socially responsible ways? An institutional theory of corporate social responsibility, *Academy of Management Review*, 32, p.946–967.
- Carricano M., Poujol F. et Bertrandias L. (2010)**, *Analyse de données avec spss®*. Pearson Education France.
- Carroll A. B. (1993)**, Business and Society (SouthWestern Publishing, Cincinnati), pp. 42–45.
- Castillo M. (1995)**, *Les embarras de l'individualisme postmoderne*, Colloque international de Göteborg, Avril 1995
- Célerier F. et Pertus J.-F. (2012)**, Sécurité en mer : objectif 2022, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122
- Celtik M., Er I.D. et Topcu Y.I. (2009)**, Computer-based systematic execution model on human resources management in maritime transportation industry: the cas of master selection for embarking on board merchant ships, *Expert Systems with Application*, 36, 1048-1060
- Chauvin C. (2010)**, L'homme au cœur de la sécurité maritime - Le facteur humain et la sécurité maritime, *La revue maritime*, 489, pp. 14-21
- Churchill G.A. (1979)**, A paradigm for Developing Better Measures of Marketing Constructs, *Journal of Marketing Research*, 16, 64-73
- Conner M.C. et Norman P. (1996)**, Predicting health behavior : Research and practice with social cognition models, Buckingham, UK : Open University Press.
- Conner, M. et Norman, P. (2005)**, *Predicting health behaviour*. McGraw-Hill Education (UK).
- Conner M.C. et Armitage C.J. (2002)**, *The social psychology of food*, Buckingham, UK : Open University Press.

- Corneloup J. et Soulé B. (2002)**, La gestion du risque par les pratiquants d'activités sportives de nature, revue *Espaces*, 73
- Corrion K., Long L., Smith A.L., Arripe F. (2009)**, It's Not My Fault; It's Not Serious: Athlete Accounts of Moral Disengagement in Competitive Sport, *The Sport Psychologist*, 23, 388-404
- Cossette R. (2013)**, *Ethique de la communication appliquée aux relations publiques*, Québec, Presse Universitaire du Québec.
- Courbet D. (2003)**, Réception des campagnes de communication de santé publique et efficacité des messages générant de la peur. Une étude expérimentale sur le rôle de la peur dans le changement d'attitudes néfastes, *Communication, information, médias, théories, pratiques*, 22 (1), 100-122.
- Coutelle P. (2005)**, *Introduction aux méthodes qualitatives en Sciences de Gestion*, Cours du CEFAG – séminaire d'études qualitatives
- CROSS (2015)**, Plaisance et loisirs nautiques, Sauvetage en mer, Statistiques estivales 2015
- CROSS Corsen (2012)**, *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
- CROSS Corsen (2015)**, *Bilan d'activités 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
- CROSS Corsen (2016)**, *Bilan d'activité 2016*, Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer
- CROSS Med (2012)**, *Bilan d'activités 2012*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
- CROSSA Etel (2015)**, *Bilan annuel 2015*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
- Crowne D. P. et Marlowe D. (1960)**, A New Scale of Social Desirability Independent of Psychopathology, *Journal of Consulting Psychology*, 24, 349-354.
- Crozier M. (1970)**, *La société bloquée*, Paris, Le seuil
- Crozier M., Friedberg E. (1977)**, *L'acteur et le système*, Paris, Le Seuil
- Cuesta M., Valor C. et Holgado P. (2012), Irresponsibility through corporate eyes : Reporting of human rights compliance by spanish listed companies, *International Journal of Business and Management*, 7(4), 69-83

D

- Darbra R.M. et Casal J. (2004)**, Historical analysis of accidents in Seaports, *Safety Science*, 42, 85-98
- Darley J. M. et Latané B. (1968)**, Bystander intervention in emergencies: diffusion of responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 377-383.
- d'Arripe-Longueville F., Debois N., Corrion K. et Weiss, M. R. (2008)**, Les conduites de transgression chez les jeunes engagés dans la pratique compétitive du basket-ball: étude de certains mécanismes d'auto-régulation et de prévention.
- David-Jougneau M. (1989)**, Le dissident et l'institution, L'Harmattan
- De Beaurepaire C. (1996)**, *L'erreur humaine est-elle une action irrationnelle ? Le point de vue de la philosophie analytique*, L'erreur humaine : question de point de vue ? (Cambon De Lavette B. et Neboit M.), Edition Octorès, 11-22
- De Tarde G. (1903)**, *The laws of imitation*. H. Holt.
- De Terssac G. et Chabaud C. (1990)**, Référentiel opératif commun et fiabilité, *Les facteurs humains de la fiabilité dans les systèmes complexes*, 111-139.
- De Vellis R.F. (1991)**, Scale development. Theory and applications, Applied Social Research Methods Series, Londres, Sage Publications
- Deci E. et Ryan R.M. (1985)**, Intrinsic Motivation and Self-Determination in Human Behavior, New York: Plenum Press
- Dejoy, D. M. (1989)**, The optimistic bias and traffic accident risk perception, *Accident Analysis and Prevention*, 21, 333-340
- Dejoy D. M. (1996)**, Theoretical model of health behaviour and work-place self protective behaviour, *Journal of Safety Research*, 54, 343-355.
- deMaCarty P. (2009)**, Financial returns of corporate social responsibility, and the moral freedom and responsibility of business leaders, *Business and Society Review*, 114, 393-433.
- Delacroix E. et Jourdan P. (2007)**, La tendance à regretter du consommateur: validation d'une échelle de mesure, *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 22(1), 25-44.

Divard R. et Gabriel P. (2013), Comprendre les comportements volontairement déviants en termes de paiement : application de la théorie de la neutralisation au téléchargement illégal de musique, *Revue Française de Gestion*, 2013, 39 (230), 101-117

Dobson A., Brown W., Ball J., Powers J. et McFadden M. (1999), Women drivers' behaviour, socio-demographic characteristics and accidents, *Accident Analysis & Prevention*, 31(5), 525-535.

Dorais M. (1993), Diversité et créativité en recherche qualitative, *Service Social*, 42(2), 7-27

Dubet F., Martucelli D. (1998), *Dans quelles société vivons-nous ?*, Paris, Éditions du Seuil

Dufoing F., Guerre, morale, propagande et psychologie sociale, Notes sur la possibilité et la légitimité des guerres

Dujardin B. (2011), Synthèse du colloque sur le facteur humain, *Revue Maritime*, (490), 62.

Durkheim E. (1894), *Les règles de la méthode sociologique* (1894), Paris, P.U.F., 14e édition, 1960

E

Elliott M. A., Baughan C. J. et Sexton B. F. (2007), Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk, *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 491-499.

Etchegoyen A. (1999), Op. cit.

Evrard Y., Pras B. et Roux E. (2003), *Market, Etudes et Recherches en Marketing*, Paris, Dunod

F

Falco A., Piccirelli A., Girardi D., Dal Corso L., et Nicola, A. (2013), Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents, *Journal of safety research*, 46, p.47-57.

- Favresse D., De Smet P. (2008)**, *Tabac, alcool, drogues et multimédias chez les jeunes en Communauté française de Belgique. Résultats de l'enquête HBSC 2006*, SIPES (ESP de l'ULB), Bruxelles
- Ferry, W. H. (1962)**, Forms of irresponsibility, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 343, 65–74
- Fischer G. N. (2010)**, *Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale-4ème édition*, Paris, Dunod.
- Fishbein M. et Capella J.N. (2006)**, The role of theory in developing Health communication, *Journal of Communication*, 56, 1-17
- Fishbein M.A. et Ajzen I. (1975)**, *Belief, attitude, intention and behavior: an introduction to theory and research*, Reading, MA, Addison Wesley.
- Fishbein, M. et Yzer, M. (2003)**, Using theory to design effective health behavior interventions, *Communication Theory*, 13 (2), 164-183
- Floyd D.L., Prentice-Dunn S. et Rogers R.W. (2000)**, A Meta-Analysis of Research on Protection Motivation Theory, *Journal of Applied Social Psychology*, 30(2), 407-429.
- Foillard P. (2013)**, *Droit constitutionnel et institutions publiques*, 19 éd, Paris, Larcier Eds
- Fombrun C. J., Gardberg N. A. et Barnett M. L. (2000)**, Opportunity platforms and safety nets: Corporate citizenship and reputational risk, *Business and society review*, 105(1), 85-106.
- Fox D. R. (1996)**, The law says corporations are persons, but psychology knows better, *Behavioral Sciences & the Law*, 14(3), 339-359
- François-Lecompte A. (2005)**, *La consommation socialement responsable : proposition et validation d'un cadre conceptuel intégrateur*, Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès France, Grenoble 2.
- Freud S. (2010)**, *Psychologie des foules et analyse du moi*, Essai de psychanalyse, Paris, Payot & Rivages,

G

Gallopel K. (2003), Le marketing social : un outil au service de la prévention des comportements tabagiques des jeunes français, dans Prévention et prise en charge du tabagisme chez les étudiants, ouvrage collectif du Groupe d'expertise collectif tabac, éditions INSERM, 181-194.

Garcia K. et Mann T. (2003), From 'I wish'to 'I will': Social-cognitive predictors of behavioral intentions, *Journal of Health Psychology*, 8(3), 347-360.

Garcia R. (2012), *Nature humaine et anarchie : la pensée de Pierre Kropotkine*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Lyon, Ecole Normale Supérieure de Lyon, 633 p.

Gazley A., Sinha A. et Rod, M. (2016), Toward a theory of marketing law transgressions, *Journal of Business Research*, 69(2), 476-483.

Giordano Y. (2003), Conduire un projet de recherche, Une perspective qualitative, Colombelles, ems Management et Société

Girandola F. (2000), Peur et persuasion: Présentation des recherches (1953-1998) et d'une nouvelle lecture, *L'année psychologique*, 100(2), 333-376

Girandola, F. (2000), Peur et persuasion : présentation des recherches (1953-1998) et d'une nouvelle lecture. *L'Année Psychologique*, 100, 333-376.

Greenland S.J., Mc Goldrick P.J. (1994), « Atmospheric, Attitudes and Behavior : Modelling the Impact of Designed Space», *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 1(4), 1-16.

Guého L., Granie M. A. et Abric J. C. (2014), French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences, *Accident Analysis & Prevention*, 63, 41-48.

H

Hadj Mabrouk A. et Hadj Mabrouk H. (2003), Approche d'intégration de l'erreur humaine dans le REX, *Synthèse INRETS*, (43).

- Hagger M. S., Chatzisarantis N. L. et Biddle, S. J. (2002)**, A meta-analytic review of the theories of reasoned action and planned behavior in physical activity: Predictive validity and the contribution of additional variables, *Journal of sport and exercise psychology*, 24(1), 3-32.
- Hair J. F., Black W. C., Babin B. J. et Anderson R. E. (2010)**, *Multivariate Data Analysis* (7ème éd.), Prentice Hall
- Hastings M., Nicolas L. et Passard C (2012)**, *Paradoxe de la transgression*, CNRS Editions
- Hetherington C., Rhona F., Mearns K. (2006)**, Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37, 401-411.
- Hillson D. et Murray-Webster R. (2012)**, *Understanding and Managing Risk Attitude*, 2 ed, Aldershot, Gower
- Hobbes T. (2003)**, *Leviathan*, Paris, Gallimard, "folio essais"
- Hoc J. M. (1996)**, *Supervision et contrôle de processus : la cognition en situation dynamique*, Presses universitaires de Grenoble.
- Howell R. D., Breivik E. et Wilcox J. B. (2007)**, Reconsidering formative measurement, *Psychological methods*, 12(2), 205.
- Hu J., Lee C.H., Wong H.R. et Kao T. (2012)**, Understanding corporate social irresponsibility on sports organizations, *International Business Research*, 5, 12, 46-58

I

- Ireland P. (2010)**, Limited liability, shareholder rights and the problem of corporate irresponsibility, *Cambridge Journal of Economics*, 34, 837–856
- Irwin J. R. et McClelland G. H. (2001)**, Misleading heuristics and moderated multiple regression models, *Journal of Marketing Research*, 38(1), 100-109.

J

- James W. (1890)**, *Principles of psychology*, New York , Henry Holt

Jarvis C. B., Mackenzie S. B. et Podsakoff P. M. (2004), Un examen critique des indicateurs de construit et des erreurs de spécification des modèles de mesure dans la recherche en marketing et en comportement du consommateur. *Recherche et Applications en Marketing*, 19(1), 73-97.

Jégaden D. (2010), Le stress et l'ennui chez les marins, *Revue Maritime*, (489), 48.

Jerusalem M. et Schwarzer R. (1992), Self-efficacy as a resource factor in stress appraisal processes, *Self-efficacy: Thought control of action*, 195-213.

Jolibert A. et Gavard-Perret M.-L. (2012), *Méthodologie de la recherche en sciences de gestion : Réussir son mémoire ou sa thèse*, Paris, Pearson.

Jolibert, A et Jourdan P. (2011), Marketing research, Méthodes de recherches et d'études en marketing, Paris, Dunod

Jones B., Bowd R., et Tench R. (2009), Corporate irresponsibility and corporate social responsibility: competing realities, *Social Responsibility Journal*, 5(3), 300-310.

Jones R.A. (2000), *L'entretien, Méthodes de recherche en sciences humaines*, Bruxelles, De Boeck

Jung C.G. (1946), *L'homme à la découverte de son âme*, Paris, Ed. du Mont-Blanc

K

Karmen A. A. (1981), Auto theft and corporate irresponsibility, *Crime, Law and Social Change*, 5(1), 63-81.

Kede Onana M. (2011), l'éducation à la citoyenneté : dressage ou libération ?, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université Paris-Est

Kelman H. C. et Hamilton V. L. (1989), *Crimes of obedience: Toward a social psychology of authority and responsibility*, Yale University Press.

Kotchen M. J. et Moon J. J. (2011), *Corporate social responsibility for irresponsibility* (No. w17254), National Bureau of Economic Research.

Kouabenan D. R. (2000), Explication ordinaire des accidents, perception des risques et stratégies de protection: Bien-être subjectif et facteurs de protection, *Pratiques psychologiques*, (1), 85-97.

Kouabenan D.R., Cadet B., Hermand D. et Munoz-Sastre M.T. (2006), Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir, Bruxelles, De Boeck

Kouabenan D.R., Desrichard O., Dubois M., de Gaudemaris R., Mallaret M.R. et Scarnato, F. (2003), Les risques professionnels aujourd'hui : problèmes actuels, perspectives et orientations méthodologiques. dans D. R. Kouabenan M. Dubois (Eds), *Les risques professionnels : évolution des approches, nouvelles perspectives*, Toulouse : Editions Octarès, 87-104

L

Lacroix C. (2011), La générativité du consommateur, Thèse de doctorat en Sciences de Gestion, Université de Grenoble

Ladrière J. (1996), *Éthique et responsabilité*, Paris, Beauchesne

Lagagne Y. (2012), Sécurité en mer : objectif 2022, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122

Lajunen T. et Summala H. (2003), Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 97-107.

Lam L.T. (2001), Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety, *Journal of safety research*, 32(4), 465-478.

Lanfranchi JB et Touzard H. (2000), Étude d'un modèle de la motivation à se protéger contre le sida. *Cah Int Psychol Soc*, (47-48), 110-48.

Lange D. et Washburn N. T. (2012), Understanding attributions of corporate social irresponsibility. *Academy of Management Review*, 37, 300–326.

Le Bon G. (2006), *Psychologie des foules*, Paris, PUF, Quadrige

Le Bris S. (2014), Improvisation Vs (méta) règles : effets sur la fiabilité d'une organisation hautement fiable. Le cas d'une équipe passerelle dans la Marine nationale, Thèse de doctorat, Ecole doctorale Sciences de l'Homme, des Organisations et de la Société, Université de Rennes1

Le Monde des débats (2001), Faut-il obéir à la loi ?, n°27, juillet-août 2001

- Le Tourneau P. (2003)**, *La responsabilité civile*, Paris, PUF, "Que sais-je ?"
- Lecompte A. (2005)**, *La consommation socialement responsable: proposition et validation d'un cadre conceptuel intégrateur* (Doctoral dissertation, Université Pierre Mendès France (Grenoble)).
- Légiplaisance (2014)**, *Le droit de la plaisance*, Edition l'Ancre Marine
- Lendrevie, J., Levy, J. (2014)**, *Mercator, Tout le marketing de l'ère numérique* (11ème éd.), Edition Dunod, Paris
- Leplat J. (1985)**, *Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail*, Paris, A. Colin
- Leplat J. (1989)**, L'erreur humaine en question. Analyse cognitive, incidences psychopathologiques, *Revue de médecine psychosomatique*, 30(20), 31-40.
- Leplat J. (1992)**, Simulation and generalization Work context: some problems and comments. In B. Brehmer (Ed.), *Models in Human Activities in Work Context* (15-24). Roskilde, Denmark : Riso National Laboratory
- Leplat J. (1993)**, Intention et erreur : contribution à l'étude de la responsabilité, *European review of applied psychology*, 43(4), 279-289.
- Leplat J. (1997)**, *Regards sur l'activité en situation de travail*, Paris, PUF
- Lin-Hi N. t Blumberg I. (2012)**, The link between self and societal interests in theory and practice, *European Management review*, 9
- Lin-Hi N., et Müller K. (2013)**, The CSR bottom line: Preventing corporate social irresponsibility. *Journal of Business Research*, 66(10), p.1928-1936.
- Long T, Pantaleon N, Faccenda L. (2008)**, Les représentations de la responsabilité sportive et quotidienne d'adolescents sportifs institutionnalisés, *International Journal of Violence and School*, 5, 44-66
- Lureau P. (1970)**, *Faut-il une loi pour la navigation de plaisance*, DMF, 323

M

- Mandin F. (2014)**, Neptunus, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20

- Marchioli A. (2006)**, Marketing social et efficacité des campagnes de prévention de santé publique : apports et implications des récents modèles de la communication persuasive. *Market Management*, 6(1), 17-36.
- Meirieu, Ph. (2003)**, Apprentissage et transgression, Texte de conférence donnée par Philippe Meirieu dans le cadre des entretiens Nathan
- Mendel G. (1998)**, *L'acte est une aventure, du sujet métaphysique au sujet de l'acte pouvoir*, Paris, La Découverte et Syros
- Métayer M., (2001)**, Vers une pragmatique de la responsabilité morale, *Lien Social et Politiques*,46,19-30
- Meyer T., Verhiac J.F. (2004)**, Auto-efficacité : quelle contribution aux modèles de prédiction de l'exposition aux risques et de la préservation de la santé ? , *Savoirs*,5 (Hors série), 117-134.
- Meyer V. (2008)**, La méthode des scénarios : un outil d'analyse et d'expertise des formes de communication dans les organisations, *Études de communication* [En ligne], 31 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2010, consulté le 14 mars 2017. URL : <http://edc.revues.org/778> ; DOI : 10.4000/ edc.778
- Miles A.M. et Huberman M.B. (2003)**, *Analyse des données qualitatives*, Bruxelles, De Boeck
- Miller G., Taubman-Ben-Ari O. (2010)**, Driving styles among young novice drivers – the contribution of parental driving styles and personal characteristics, *Accident Analysis and Prevention*, 42, 558-570
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (2016), Chiffres clés du transport
- Mishina Y., Dykes B. J., Block E. S. et Pollock T. G. (2010)**, Why “good” firms do bad things: The effects of high aspirations, high expectations, and prominence on the incidence of corporate illegality, *Academy of Management Journal*, 53(4), 701-722.
- Monod J.-C., Cornut A., Pointier A., Delacôte S., Lenglet M., Lacoste A. et Muniesa F. (2011)**, Philosophie et finance : aux prises avec la responsabilité, *Debating Innovation*, 1(1), 28-41
- Moorman C., Miner A. S. (1998)**, Organizational Improvisation and Organizational Memory, *The Academy of Management Review*, 23 (4), 698-723.

Morel C. (2002), *Les décisions absurdes. Sociologie des erreurs radicales et persistante*, Paris, Gallimard.

Morin E. (2002), *Pour une politique de civilisation*, Arléa

Mowen J. C. et Sujan H. (2005), Volunteer Behavior: A Hierarchical Model Approach for Investigating Its Trait and Functional Motive Antecedents, *Journal of Consumer Psychology*, 15(2), 170-182.

Mowen J. C., Park S. et Zablah A. (2007), Toward a theory of motivation and personality with application to word-of-mouth communications, *Journal of business research*, 60(6), 590-596.

Moyen J.C. et Voss K.E. (2008), On Building Better Construct Measures: Implications of a General Hierarchical Model, *Psychology and Marketing*, 25, 6, 485-505

Muller A. et Kräussl R. (2011), Doing good deeds in times of need: A strategic perspective on corporate disaster donations, *Strategic Management Journal*, 32(9), p.911-929.

Murphy E. et Schlegelmilch B. B. (2013), Corporate social responsibility and corporate social irresponsibility: Introduction to a special topic section, *Journal of Business Research* 66, 1807–1813

N

Ngueusta R. (2012), *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents de trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Psychologie Sociale et Environnementale, Grenoble, Université de Grenoble

Norman P., Boer H. et Seydel E.R. (2005), Protection motivation theory, dans Conner M. et Norman P. (2005), *Predicting Health Behaviour: Research and Practice with Social Cognition Models*, Open University Press, Maidenhead, 81-126

O

Odier F. (2010), L'homme au cœur de la sécurité maritime, Colloque sur le facteur humain lors des journées internationales de l'enseignement et de la recherche maritime les 25 et 26 mars 2010

Odou P. et Bonnin G. (2014), Les stratégies de neutralisation de la pression normative par les consommateurs: le cas du téléchargement illégal. *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 29(1), 114-133.

Ogien A. (1995), Sociologie de la déviance, Armand Colin

Ogien A. (1996), Sociologie de la déviance, *Revue française de marketing*, 37(4), 653-655

O'Neil W.A. (2003), The human element in shipping, *World Maritime University Journal of Maritime Affairs*, 2(2), 95-97

Özçağlar-Toulouse N. (2009), Quel sens les consommateurs responsables donnent-ils à leur consommation? Une approche par les récits de vie, *Recherche et Applications en Marketing (French Edition)*, 24(3), 3-23

P

Pagès P.-L. (2013), *En mer, l'imprudence*, Journal Var Matin du 25 juillet 2013

Pardo M. (2002), Sociologie et risques : nouveaux éclairages sur les facteurs sociaux et la participation publique, *MANA revue de sociologie et d'anthropologie*, 10, 285-305

Parker D., McDonald L., Rabbitt P. et Sutcliffe, P. (2000), Elderly drivers and their accidents: the Aging Driver Questionnaire, *Accident Analysis & Prevention*, 32(6), 751-759.

Patil, V. H., Singh, S. N., Mishra, S., & Donovan, D. (2007), Parallel Analysis Engine to Aid Determining Number of Factors to Retain. <http://ires.ku.edu/~smishra/parallelengine.htm>

Pearce C. L. et Manz C. C. (2011), Leadership centrality and corporate social ir-responsibility (CSIR): The potential ameliorating effects of self and shared leadership on CSIR, *Journal of Business Ethics*, 102, 563–579.

- Peretti-Watel P. (2003)**, Interprétation et quantification des prises de risque délibérées, *Cahiers internationaux de sociologie*, 1 (114), 125-141
- Perugini M. et Bagozzi R. P. (2001)**, The role of desires and anticipated emotions in goal-directed behaviours: Broadening and deepening the theory of planned behaviour, *British Journal of Social Psychology*, 40(1), 79-98.
- Peyrelongue B. (2011)**, Le rôle de la culpabilité ressentie dans le consentement à payer : application aux achats pour l'enfant et aux achats alimentaires bio, Thèse pour l'obtention du doctorat en Sciences de gestion, Bourgogne, Faculté de Science économique et gestion
- Phares, E. J. (1976)**, *Locus of control in personality*. General Learning Press.
- Plichon V. (1999)**, Analyse de l'influence des états affectifs sur le processus de satisfaction dans la grande distribution, Thèse de Sciences de Gestion, Université de Bourgogne, Dijon.
- Pourzanjani M. (2001)**, *Analysis of Human Error in Coordinating Ship's Collision Avoidance Action*, 2nd International Conference on Collision and Grounding of Ships, 85-91

R

- Rasmussen J. (1983)**, Skills, Rules and Knowledge ; Signals, Signs and Symbols, and Other distinctions in Humans performance Models, *Transactions on systems, Man, and Cybernetics*, 13 (3), 257-256
- Rasmussen J. (1987)**, The definition of human error and a taxonomy for technical system design. In *New technology and human error*, Wiley, 23-30
- Rasmussen J. et Jensen A. (1974)**, Mental procedures in real-life tasks: a case study of electronic trouble shooting, *Ergonomics*, 17(3), 293-307.
- Reason J. (1987)**, Generic Error-Modelling System (GEMS): A cognitive Framework for Locating Common Human Error Forms. In J. Rasmussen, K. Duncan and J. Leplat (Eds), *New Technology and Human Error*. Wiley. 1987. 63-86.
- Reason J. (1990)**, *Human error*, Cambridge university press.
- Reason, J. (1997)**, *Managing the risk or organizational accidents*, Aldershot, Ashgate, 252 p.
- Reason, J. (2013)**, *L'erreur humaine*. Presses des MINES.

- Reason J., Hollnagel E. et Paries J. (2006)**, Revisiting the Swiss cheese model of accidents, *Journal of Clinical Engineering*, 27, 110-115.
- Reason J., Manstead A., Stradling S., Baster J. et Campbell K. (1990)**, Errors and violation on the road : a real distinction?, *Ergonomics*, vol.33, Nos 10/11, 1315-1332
- Renout H. (2012)**, *Droit pénal général*, 16 éd, Paris, Larcier Eds
- Reynaud, J.D. (1989)**, *Les règles du jeu*, Paris : Armand Colin.
- Reynaud J.D. (1995)**, *Le conflit, la négociation et la règle*, Paris, éd. Octares
- Roberts James A. (1995)**, Profiling levels of socially responsible consumer behavior : a cluster analytic approach and its implications for marketing, *Journal of marketing Theory and practice*, Fall 1995, 97-117
- Rogers R. W. (1975)**, A protection motivation theory of fear appeals and attitude change, Université de Californie du sud, *The Journal of Psychology*, 91, 93 – 114
- Rogers R. W. (1983)**, Cognitive and psychological processes in fear appeals and attitude change : A revised theory of protection motivation. *Social psychophysiology : A sourcebook*, 153-176.
- Rogers R.W. et Mewborn C.R. (1976)**, Fear appeals and attitude change : effects of anxiousness, probability of occurrence, and the efficacy of coping responses, *Journal of Personality and Social Psychology*, 34, 54-61.
- Rosenberg M. (1965)**, *Society and the Adolescent Self-Image*. Traduction française : Évelyne F. Vallières et Robert J. Vallerand, publiée en 1990 dans l'*International Journal of Psychology*.
- Rosenberg M. (1979)**, *Conceiving the self*, Basic, New York
- Rosenberg, Morris (1965)**, *Society and the Adolescent Self-Image*. Traduction française : Évelyne F. Vallières et Robert J. Vallerand, publiée en 1990 dans l'*International Journal of Psychology*.
- Rosenstock I.M. (1966)**, Why People Use Health Services, *The Milbank Memorial Fund Quaterly*, 44(3), 94-124.
- Rosenstock I.M., Strecher V.J. et Becker M.H. (1988)**, Social Learning Theory and the Health Belief Model, *Health Education Quaterly*, 15(2), 175-183.
- Rossiter J.R. (2002)**, The C-OAR-SE procedure for scale development in marketing, *International Journal of Research in Marketing*, 19, 305-335

Rothblum A.R. (2000), Human Error and Marine Safety, National Marine Safety Congress and Expo, Orlando

Roussel B. (1991), Substances éveillantes et transports. In *Le maintien de la vigilance dans les transports*, Édition Paradigme, 41-49

Roussel P., Durrieu F. et Campoy, E. (2002), *Méthodes d'équations structurelles : recherche et applications en gestion*, Paris, Economica.

Routier G. (2011), *De l'engagement au désengagement corporel, Une approche sociologique plurielle des dynamiques, ruptures et permanences identitaires face à l'acceptation du danger dans les sports de nature*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Sciences Humaines et Sociales, Rennes, Université Haute Bretagne Rennes 2.

Ryan R.M. et Deci E.L. (2002), Overview of self-determination theory : an organismic dialectical perspective, dans : Deci E.L., Ryan R.M. (Eds.), *Handbook of self-determination research*. University of Rochester Press, Rochester, NY, 3–33

S

Savall H. et Zardet V. (1995), Management socio-économique de l'entreprise : ou comment régénérer confiance et performances, *Confiance, entreprise et société*, 163-179.

Scaon S. (2011), *Les souhaits des personnes en fin de vie : un inventaire systématique et structuré*, Collection Psychologie cognitive, ISSN 1962-6355, EPU, Éditions Publibook université

Secondat C. L. et de Montesquieu B. (1748), De l'esprit des lois. *XII, vii*.

Sirinelli J.F. (2007), La norme et la transgression. Remarques sur la notion de provocation en histoire culturelle, Vingtième siècle, *revue d'histoire*, 93, 7-14

SNSM (2011), cité par <http://www.voilesnews.fr/layout/set/print/News/Federation/18876-SNSM-Lancement-de-la-campagne-de-prevention-de-la-SNSM-Face-a-la-mer-on-est-tous-fragiles>

SNSM (2013), la campagne de prévention pour l'incitation au port du gilet de sauvetage, *Sauvetage le magazine de la sécurité en mer*, 122

- Spinoza B. (1677)**, Éthique, partie III, prop. 9, scolie, cité par Feltz, B. (2013). Plasticité neuronale et libre arbitre. *Revue philosophique de Louvain*, 111(1), 27-52.
- Strike V. M., Gao J. et Bansal, P. (2006)**, Being good while being bad: Social responsibility and the international diversification of US firms, *Journal of International Business Studies*, 37(6), p.850-862.
- Sullman M. J., Meadows M. L. et Pajo K. B. (2002)**, Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 217-232.
- Sutherland E.H. (1949)**, White Collar Crime : The uncut version, New Haven, Conn: Yale University Press
- Sykes G. M., et Matza D. (1957)**, Techniques of neutralization: A theory of delinquency, *American sociological review*, 22(6), 664-670

T

- Tarde G. (1972)**, La philosophie pénale, 4 éd., Paris, Éditions Cujas
- Taylor S. E. et Brown J. D. (1994)**, Positive illusions and well-being revisited: separating fact from fiction.21
- Tench R., Sun W., et Jones B. (Eds.). (2012)**, *Corporate social irresponsibility: a challenging concept*, Emerald Group Publishing Limited
- Thayer L. (1975)**, Specialization and irresponsibility, *Perspect. Biol. Med.*, 18:332, 1
- Thietart R.A. et Forgues B., (2006)**, La dialectique de l'ordre et du chaos dans les organisations, *Revue française de gestion*, 160, 47 à 66.
- Tomkins A. J., Victor B., et Adler R. (1992)**, Psycholegal aspects of organizational behavior: Assessing and controlling risk. dans D. K. Kagehiro et W. S. Laufer (Eds.), *Handbook of psychology and law* (pp. 523-541). New York: Springer-Verlag.
- Tyrode Y et Bourcet S. (2000)**, Conduites de transgression, Encycl Méd Chir, Editions Scientifiques et Médicales Elsevier SAS, Paris, Psychiatrie, 37-905-A-10

V

- Vallaey F. (2011)**, *Les fondements éthiques de la responsabilité sociale*, Thèse pour l'obtention du doctorat en philosophie, Créteil, Université de Paris-Est.
- Vallat F. (2012)**, Les défis à relever imposent des voies nouvelles, *Sauvetage, le magazine de la sécurité en mer*, 122
- Vallerand, R. J., et Thill, E. E. (1993)**, Introduction au concept de motivation. In *Introduction à la psychologie de la motivation*, Etudes Vivantes, 3-38.
- Vallerand, R. J., et Miquelon, P. (2008)**, Le Modèle Hiérarchique: Une analyse intégrative des déterminants et conséquences de la motivation intrinsèque et extrinsèque, dans *Bilans et perspectives en Psychologie Sociale*. (R Joule., Vol. 2, p. 163-203), Presses Universitaires de Grenoble.
- Valliers E.F. et Vallerand R.J. (1990)**, Traduction et validation Canadienne-Française de l'échelle de l'estime de soi de Rosenberg, *International Journal of Psychology*, 25, 305-316
- Van Lier H., « Plaisir », *Encyclopædia Universalis*
- Vanderstukken O., Schiza G., Archer E. et Pham T. (2005)**, Évaluation des distorsions cognitives chez des agresseurs sexuels auprès d'une population carcérale française, *L'agression sexuelle: Coopérer au-delà des frontières*, Cifas, 275-294.
- Vilar L., Responsabilité (droit) - Responsabilité pénale, *Encyclopædia Universalis*

W

- Wagner T., Bicen P. et Hall Z. R. (2008)**, The dark side of retailing: Towards a scale of corporate social irresponsibility, *International Journal of Retail and Distribution Management*, 36, 124–142
- Wary J. (2012)**, De la notion de transgression pour l'étude d'une œuvre moderniste : le cas de l'œuvre d'Elizabeth Bowen, in Maxime BREYSSSE (coord.), 1ère Journée d'Étude des doctorants du CIRLEP, Université de Reims – Champagne Ardenne, Centre Interdisciplinaire de Recherches sur les Langues Et la Pensée

Webster Frederick E (1975), Determining the characteristics of the socially conscious consumer, *Journal of consumer research*, 2, 188-196.

Weick K.E. (1977), Organisation Design: Organizations as Self-Designing Systems, *Organizational Dynamics*, 6, 31-46.

Wilcox J.B., Howell R.D. et Breivik E. (2008), Questions about formative measurement, *Journal of Business Research*, Vol. 61 , 1219-1228.

Williams R. J., et Barrett J. D. (2000), Corporate philanthropy, criminal activity, and firm reputation: Is there a link?, *Journal of Business Ethics*, 26(4), 341-350.

Wilson J. (2000), Volunteering. *Annual Review of Sociology*, 26, 215-240

Wry T. E. (2009), Does business and society scholarship matter to society? Pursuing a normative agenda with critical realism and neoinstitutional theory, *Journal of Business Ethics*, 89: p.151–171.

X

Xie C. Q. et Parker D. (2002), A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(4), 293-308.

Z

Zuckerman M. (2000), "Are You a Risk-Taker?" *Psychology Today*, Novembre/Décembre, 52-87.

SITES WEB

- <http://ires.ku.edu/~smishra/paralleleengine.htm>
- http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-3.pdf
- <http://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/publications/p/2548/1700/chiffres-cles-transport-edition-2016.html>
- <http://www.universalis.fr/encyclopedie/plaisir>
- <http://www.universalis.fr/encyclopedie/responsabilite-droit-responsabilite-penale/>
- <https://www.francebleu.fr/infos/societe/condamne-de-la-prison-ferme-pour-avoir-lance-une-fausse-alerte-en-mer-1489424290>
- Le Télégramme <http://www.letelegramme.fr/ig/generales/regions/bretagne/campagne-de-la-snsm-jamais-sans-mon-gilet-de-sauvetage-26-06-2012-1752841.php#rQ7VB1ehjIXujWZz.99>
- Le Télégramme <http://www.letelegramme.fr/local/finistere-nord/brest/ville/gilet-de-sauvetage-meme-par-beau-temps-24-08-2013-2211314.php#c0ipf5UDgxyJZx6h.99>
- Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (2012), Plaisance et loisirs nautiques, Disponible sur internet : <http://archives-presse.developpement-durable.gouv.fr/-Plaisance-et-loisirs-nautiques,1527-.html>
- SNSM (2013), *Campagne "gilet de sauvetage"*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>
- SNSM (2013), *Enjeux et objectifs*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/enjeux-et-objectifs>
- SNSM (2013), *La charte du citoyen*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/la-charte-du-citoyen-de-la-mer>
- SNSM (2017), *Bilans*, disponible sur le site : <https://www.snsm.org/page/bilans>
- SNSM (2017), *Campagne "gilet de sauvetage"*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/campagne-gilet-de-sauvetage>
- SNSM (2017), *La charte du citoyen*, disponible sur internet : <http://www.snsm.org/page/la-charte-du-citoyen-de-la-mer>

ANNEXES

Annexe 1 - Guide d'entretien

Cet entretien s'inscrit dans le cadre d'une recherche que je réalise dans le cadre de la sécurité maritime. Je vais vous poser un certain nombre de questions auxquelles je voudrais que vous répondiez le plus spontanément possible. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse. N'hésitez pas à me donner le plus de détails possible concernant vos expériences, vos perceptions et vos opinions. Tout est intéressant. Si cela est possible, je souhaiterais pouvoir enregistrer l'entretien pour pouvoir le retranscrire. Je vais commencer par vous demander de vous présenter.

(Guide d'entretien page suivante)

Thèmes	Sous-thèmes	Questions générales	Questions précises
Introduction Vous et votre activité nautique	Éléments sociodémographiques	Pourriez-vous vous présenter ?	Age ? Activité professionnelle ? Epouse, époux ? Enfants ?
	Expérience de l'activité nautique	Parlez-moi de votre ou de vos loisirs nautiques	Quel(s) loisir(s) ? A quelle fréquence ? Depuis combien de temps ? Dans quel cadre ? (seul, famille, loisir, compétition) Permis, diplôme, brevet, certificat ... ?
	Les motivations	Pour quelles raisons pratiquez-vous cette activité ?	Que recherchez-vous lors de la pratique de cette ou ces activité(s) ? Qu'est-ce qui vous motive ? A quelles occasions ? Avec qui ? Que vous apporte(nt)-t-elle(s) ?
La sécurité maritime	Les règles de sécurité maritime	Connaissez-vous certaines règles de sécurité maritime ?	Lesquelles ? Dans quel cadre les avez-vous apprises ? (diplôme, expérience ...) Est-ce des règles que vous appliquez : toujours, quelquefois, jamais ? Pourquoi ?
		Pensez-vous que si elles ne sont pas suivies cela puisse avoir des conséquences ?	Pourquoi ? A quoi servent-elles ? Quelles conséquences ?
L'irresponsabilité en mer	Comportement en mer	Que pensez-vous du comportement des gens en mer ?	Pourriez-vous me donner des qualificatifs ? (développer)
		Selon vous, à quoi seraient dus les accidents en mer ?	Météo, autrui, non-respect des règles de sécurité, avarie, problème de navigation ? (top of mind)
		Avez-vous déjà été témoin d'accidents en mer ?	Comment cela s'est-il déroulé ? Quelle en était la cause ? (météo, autrui, non-respect des règles de sécurité, avarie, problème de navigation...) Quelles ont été les conséquences ? Qu'avez-vous ressenti ?

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

	Responsabilité	Les gens sont-ils responsables, en mer, selon vous ?	Pourquoi ? Exemples ?
	Irresponsabilité	C'est quoi pour vous être irresponsable ?	Donnez votre opinion / votre sentiment
		Pensez-vous qu'il y ait des personnes irresponsables qui prennent la mer ?	En quoi peuvent-ils être irresponsables, par quelles actions, quels comportements, attitudes ? Exemples Qu'est ce qui pourrait provoquer de tels comportements / attitudes ? Quelles pourraient être les conséquences de tels agissements ? (sur l'environnement, sur autrui, sur soi) Que rechercheraient les individus à travers cela ?
		Pensez-vous que les gens soient toujours irresponsables volontairement ?	Ces agissements sont-ils selon vous conscients ou pas ? (expliquez, exemples) Pensez-vous que ces agissements puissent être influencés ? (par qui ou quoi ?)
		Au cours de votre activité nautique, vous est-il déjà arrivé d'agir de façon irresponsable ?	Pour quelles raisons ? Pourriez-vous donner des exemples ? Y-a-t-il eu des conséquences ? Lesquelles ? Qu'avez-vous alors ressenti ?
Conclusion	Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?		

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Annexe 2 – Liste des entretiens

Prénom	Sexe	Âge	Permis mer
Eric	Homme	52 ans	Oui
Guillaume A.	Homme	19 ans	Oui
Adrien	Homme	27 ans	Oui
Aymeric	Homme	27 ans	Oui
Guillaume B.	Homme	35 ans	Oui
Anthony	Homme	35 ans	Oui
Jean-Claude L.	Homme	58 ans	Non
Jean-Daniel	Homme	46 ans	Oui
Vincent	Homme	40 ans	Oui
Pierre	Homme	47 ans	Oui
Bernard	Homme	67ans	Oui
Jean-Claude B.	Homme	72 ans	Oui
Yvette	Femme	75 ans	Non
Claude	Homme	90 ans	Non
Ingrid	Femme	81 ans	Non
Jacques	Homme	78 ans	Oui

Annexe 3 – Exemples d’entretiens retranscrits

Voici 3 exemples d’entretiens

(l’ensemble des entretiens est disponible sur demande)

Annexe 3a - Pierre

(Homme, 47 ans, 43 ans d'expérience, 4 activités nautiques, permis mer)

- Pourriez-vous vous présenter ?

Je m'appelle Pierre, j'ai 47 ans bientôt, je suis marié, j'ai 2 enfants, euh je vis dans la commune de Plougastel, mon métier donc je suis sapeur-pompier professionnel depuis mes 19 ans environ et donc j'ai exercé différentes spécialités au sein de ma profession et notamment la spécialité de plongeur scaphandrier autonome léger avec la spécialité de plongeur héliporté donc pendant quelques années. C'est une activité que j'ai arrêtée là maintenant et en-dehors de ça je pratique aussi, j'ai de nombreuses activités qui sont associées au nautisme depuis de nombreuses années, qui sont associées à la voile légère, au sport de glisse, à la pêche en mer, à la plongée sous-marine et puis voilà.

- Vous avez quel niveau en plongée sous-marine ?

Alors j'ai un niveau 4 fédération et sinon j'ai un diplôme professionnel de plongée sous-marine voilà avec l'équivalence j'ai le niveau 4.

- Depuis combien de temps pratiquez-vous ces activités ?

Depuis ma tendre enfance parce que donc dans les années 70 à peu près mon père avait une maison sur la côte nord du Finistère et à l'époque sur le plan d'eau y'avait quelques bateaux de plaisance mais très peu c'est-à-dire que dans la baie de Béniguet à Saint Pabu y'avait on va dire 5, 6 bateaux de plaisance, donc des familles qui faisaient de la plaisance. Quelques dériveurs, vaurien ,4/20, qui commençaient à arriver et à l'âge de 6 mois 1 an j'étais embarqué tous les étés sur ce bateau. Pour l'anecdote, on nous jetait déjà à l'eau quand on arrivait sur les îles, on nous

balançait du bateau pour nous faire rejoindre l'île à la nage donc on était déjà bien immergé dans ce milieu de la voile que certaines personnes pratiquaient. On va dire est-ce que c'était des gens privilégiés, surement euh parce que c'était quelque part nouveau, c'était une nouvelle activité donc ça commençait par le dériveur donc le petit bateau de plaisance et par la suite en avançant dans l'âge et en même temps avec la modernisation et un peu du temps qu'on nous octroyait pour le loisir et des moyens de la modernisation des bateaux et des moyens pour aller sur l'eau et ben nos habitudes ont évolués donc on est passé en l'espace de 20 ans du bateau en bois à comment dire au Obi 4, aux planches à voiles euh au surf aussi et donc j'ai suivi toute cette évolution-là de la plaisance en voile légère jusqu'à mes 17, 18 ans avec une partie compétition aussi en planche à voile donc avec des débuts à 11 ans, 11 ans première planche, wishbone en bois euh c'était la Wind surfer bien lourde etc. donc y'avait pas de réglage au niveau du wishbone donc j'étais sur la pointe des pieds comme j'étais petit et trapu et euh très très vite les régates locales avec mon frère aîné qui pratiquait aussi et certaines sélections aussi pour le championnat de France etc. et pas mal de régates c'est vrai ça a été ça. Donc c'était planche à voile, obi, catamaran après le surf est venu aussi vers les 19 ans à peu près j'ai commencé à faire du surf car j'étais à Paris, j'avais un collègue dans le Pays basque bein j'ai commencé à m'intéresser au surf et j'en ai fait pendant de nombreuses années euh en continuant à faire de la planche à voile et par la suite, par le biais de ma profession donc là j'ai commencé la plongée euh que j'avais commencée aussi à 14, 15 ans, je savais que je voulais être sapeur-pompier, je savais que je voulais faire cette spécialité donc je voulais m'y préparer et par la suite en arrivant dans la région ici, maison, enfants, bateau. Donc j'ai pris le même bateau qu'avait mon père quand il était jeune dans les années 70, et euh on a fait naviguer nos enfants jusqu'à leur 12, 13 ans régulièrement, en voile légère avec des petits sauts de puce vers des îles qui sont côtés nord là-bas, donc avec des très très bons moments où on les a initiés aussi à la pratique de la voile à prendre la barre, à prendre des initiatives et puis après vers, quand ils ont eu 13 ans à peu près, quand ma grande fille a eu 13 ans, y'a 4,5 ans on a vendu ce bateau parce que voilà, on avait fait un peu le tour et on changeait nos modes de déplacements et de vacances et là on est parti sur un nouvel outil, un semi-rigide donc un bateau à moteur. On s'est dirigé vers le motonautisme, un semi-rigide et là maintenant je l'utilise et on l'utilise pour les vacances euh, ça nous a permis de faire par exemple les îles de Porcros, Porquerolles en sortant des sentiers battus justement, ne pas être sur les parkings à la plage avec les autres, c'est on sort et on se démarque déjà. Et euh ça c'était une super expérience déjà. On a réussi à faire la Corse aussi etc. donc c'était un moyen assez sympathique et familial pour bouger, voyager et prendre du plaisir, palmes, masque, tuba, un peu de Wake ski, Wake-board et ski nautique, bouée, et pêche. Depuis un an et demi deux ans là je l'utilise, ça y est les enfants ont fait le tour, ils réclament moins donc là maintenant je m'oriente un peu plus vers la pêche et je commence un peu à me spécialiser pêche. Toujours avec ce même bateau qui a 4, 5 ans maintenant.

- Donc vous avez passé le permis bateau ?

Ouai, tout à fait, le permis bateau je l'ai passé par l'intermédiaire de mon travail. C'est mon employeur à l'époque à Nantes qui m'a payé le permis bateau donc ça c'était bien pratique et c'était pas trop cher à part le timbre qu'il fallait payer mais si si, j'a passé mon permis bateau. Et en même temps, là actuellement depuis un peu plus d'un an maintenant je pratique le kitesurf. C'est-à-dire quand les enfants ont grandi, quand j'ai lâché le voile, quand j'ai acheté mon semi-rigide j'ai voulu revenir à la planche à voile et j'ai vu que sur le plan de l'investissement du matériel etc. ça allait me coûter quand même un petit paquet de moules et en même temps je voyais les kites évolués je me disais purée c'est pas possible. Je trouvais ça trop facile et en même temps je voulais pas mourir idiot alors je me suis dit il faut que je m'initie et on verra, après je ferai mon choix. Et je me suis initié et j'ai fait un petit stage au Maroc d'abord, j'ai profité de vacances en famille pour m'échapper lâchement pour aller prendre des cours de kite et après j'ai eu une année d'exams et d'école pour le boulot et là j'ai dû un peu prendre du recul et dès que j'ai finalisé ce que j'avais à faire sur le plan professionnel, je suis revenu au kite et là j'ai pris des cours ici avec un ancien collègue qui faisait de la windsurfer avec moi et aussi, qui faisait de la planche, qui est professionnel et là j'ai appris le kite en 3 demies journées, et maintenant je pratique le kite. Donc hier soir j'y étais par exemple, j'étais à Lampaule sur la plage de Lampaule après le boulot je suis allé, allez hop !

- A quelle fréquence vous pratiquez ces activités ?

Comment dire, alors pas toute l'année, on va dire pendant la période d'hiver j'ai tendance à vivre avec les saisons donc j'hiberne un tout petit peu. Ça m'empêche pas de sortir éventuellement en février par exemple pour faire un coup de bateau si la mer est calme si il fait beau et en fonction de ce qu'il y a à pêcher. Donc je peux sortir en février et à partir de mars voile légère ça peut le faire ouai, je peux commencer à me mettre à l'eau. Et après jusqu'à, allé, jusqu'à fin octobre après j'en ai marre, après je sature un peu, j'ai envie de faire autre chose, je coupe du bois voilà, je fais autre chose, du VTT enfin voilà, et euh là la fréquence on va dire en saison estivale euh si on compte les journées de congés, les week-ends, mes soirées, etc. ça peut aller d'une à deux sorties par semaine soit week-ends soit week-ends et semaines jusqu'à tous les jours parce que je suis en vacances quoi, parce que tous les jours je vais être sur l'eau là, voilà. On a toujours une occasion.

- Selon vous, que vous apportent ces activités ?

Alors je crois que j'ai été un peu formé on va dire comme un savoyard qui commence à faire de la rando très jeune avec son père à faire ou des activités ski, alpinisme... je crois que j'ai été formaté un peu comme ça. Donc y'a un petit copié-collé quand même, je pense euh mais ça m'a

plu donc j'ai poursuivi. Après y'a la région qui s'y prête vraiment, après c'est un milieu avec les années et l'expérience c'est un milieu que je connais bien aussi donc c'est un milieu dans lequel je suis assez à l'aise quoi, je sens un peu les choses et je sais où il faut aller, quand, comment, je me trompe de moins en moins. Mais ça peut arriver que je me retrouve dans des situations peut-être délicates mais je suis rassuré quoi, quelle que soit l'activité je sais où je vais. Y'a pas d'inconnu, pas trop d'inconnus, tout en sachant que la mer bon voilà, on connaît le milieu. C'est comme l'alpiniste qui part en montagne sans prendre en compte quand même le risque c'est qu'il est inconscient. Mais c'est un endroit où je suis bien, où je suis en sécurité, mais j'y vais quand il faut, là où il faut. Après y'a la notion de plaisir et d'évasion et de contact avec la nature aussi. Ça c'est très important, c'est-à-dire d'être dans une région comme la nôtre et d'être en contact, d'imaginer ce que ça va donner, d'être sur l'eau et d'avoir raison, de se dire ouai c'est vraiment ce que j'attendais, le poisson est là, ou le vent est là et euh le spot que j'ai choisi correspond exactement ou euh j'imagine ma régata et puis voilà tac je fais un bon résultat et puis là voilà, donc ça c'est assez jouissif quand même. Y'a un côté inconnu comme ça où on anticipe toujours avec les outils qu'on a les windgurus les windsups etc., les éoliennes qui nous donnent le vent en direct, ça permet quand même d'avoir pas mal d'informations et euh la connaissance du secteur aussi. C'est aussi une activité qui peut être partagée par la famille, qu'on peut faire seul, enfin voilà. Et puis y'a pas d'âge. De 2 à 90 ans on peut être sur l'eau.

- Et pour vous ce serait quoi les principales règles de sécurité maritimes ?

Alors y'a l'aspect règles, textes, il en faut, elles sont souvent absurdes, elles sont souvent mal interprétées euh et en même temps on s'aperçoit qu'on a de plus en plus de monde sur l'eau, que les activités sont de plus en plus variées. Les années 70 y'avait un peu de plaisance, professionnel et pêcheur et là maintenant ça va du scooter de mer au kite au voilier, au bateau de croisière, à la plongée sous-marine et tout ce monde-là a une réglementation. Ils ont tous une réglementation, mais ils ne se comprennent pas entre eux et c'est là où c'est compliqué c'est-à-dire qu'on a un scooter de mer qui va passer au-dessus d'une zone de plongée. Il aura, ou il aura même pas fait attention au pavillon alpha, mais il va passer dessus, mais parce qu'il sait pas. Les plongeurs vont lever les bras au ciel en disant ouai mais lui il sait pas. Après on a le planchiste qui va être raciste par rapport au kite parce que les kitesurfeurs voilà ils font ci ils font ça, enfin voilà y'a cette problématique quoi d'entente sur l'eau alors que y'a de l'espace pour tout le monde, y'a moyen de trouver des terrains d'entente. Après y'a la méconnaissance des gens qui viennent une fois de temps en temps, peu souvent, qui connaissent pas le milieu, qui connaissent pas la nature, qui pensent savoir et qui partent en bidouille ou qui font la leçon aux autres aussi ou qui font peur, voilà donc l'aspect sécuritaire pour moi c'est surtout, vu la fréquence de mes activités nautiques c'est point météo, avec qui je pars, ce que je vais faire et me prémunir de tout ce qui peut arriver sur le plan matériel, sur le plan sécurité et même si sur le canevas on va dire, sur la trame texte j'ai pas tout bein, c'est pas grave parce que y'a des choses que j'ai en plus et qui me permettent de me prémunir. Après j'ai eu de la chance de faire

la voile légère, j'ai eu de la chance de faire de la plongée, je fais du motonautisme, je fais de la pêche, j'ai fait de la croisière, je fais du kite, et bein voilà, toutes ces activités me permettent une visibilité des problématiques de chacun et j'en vois certains des fois qui sortent de leurs gonds sur l'eau alors qu'ils sont en loisir, on n'est pas pressé et dès qu'ils ont une gêne ou, ils se mettent à gueuler quoi comme des ..., pour des histoires de priorités ou de machin, je trouve que c'est même limite, c'est presque agressif des fois. Alors que pour moi sur l'eau on doit surtout essayer de comprendre, aider, éventuellement orienter, faire comprendre que, bon lever la voix des fois quand y'a un danger imminent mais autrement voilà. Donc y'a cette problématique-là de la multiplication des engins et euh la multiplication des règles qui deviennent presque incompréhensibles voire incohérentes. En sachant que la fréquence de sortie des navires de plaisance sur l'année est environ 7 je crois, pour 120 ou 140 milles euros d'investissement en moyenne. Donc c'est absurde alors que l'ostréiculteur ou le pêcheur pro il est 365 jours par an sur l'eau ou presque donc faut bien comprendre aussi que la place des professionnels de ceux qui vivent vraiment de la mer bein eux ils y sont et tout le temps. Ils sont peut-être mono tâche ou ils font pas de plaisance mais c'est leur territoire et nous on vient juste jouer autour et ça il faut le comprendre et ça on a du mal des fois à saisir. Un pêcheur qui voit un scooter arriver pour lui c'est une catastrophe surtout s'il s'amuse à faire des ronds dans l'eau à faire ses figures, le pêcheur il est catastrophé. Y'a cette espèce un peu comment dire, moi je fais du kite, moi je fais de la planche, moi je fais du croiseur, moi je fais de la pêche et euh moi je fais de la plongée. Alors y'a rien de pire qu'un plongeur. Un plongeur c'est quelqu'un qui s'équipe, qui passe une heure à s'équiper, qui monte sur un vecteur pour aller sur une zone de plongée, il ne pense qu'à une seule chose c'est d'arriver sur la zone de plongée. Y'a 3h de préparation, il fait 20 minutes, avec 10 minutes de palier, il sort et il remonte sur le bateau ils sont pas marins pour deux sous. Ils sont peut-être d'excellents plongeurs, mais rarement bons marins, s'ils ne font que ça, ou si ils ont un niveau on va dire médian ou débutant. Donc voilà y'a un peu c'est vrai une petite ségrégation entre pratiquants, c'est un peu dommage que justement que tout le monde ne soit pas capable d'expliquer et d'échanger. Tout le monde a peur du kite, ouai le kite c'est dangereux, oui oui, la voiture aussi le kite oui c'est dangereux. Mais après quand on explique, ahh d'accord, y'a cette sécurité plus celle-là, plus celle-ci.

- Pour vous un non-respect des règles de sécurité ça entrainerait quelles conséquences ?

La mort, ouai, la mort la plus conne qui est. On les voit encore dans les ports. Surtout dans les ports quoi, monter dans des annexes, ciré, bottes, polaire, sans gilet. Ils ont 15 mètres à faire, ouai c'est bon, en plus les annexes sont devenues de vraies, c'est des catastrophes qu'on achète dans le marché. Avant on avait des plates en bois, qui bougent pas, qui tenaient un peu quoi. Et moi je suis pour le gilet auto-gonflant qui marche à la pression et je le mets systématiquement, tout le temps. Voilà. Là y'a eu 3 morts du côté de..., 2 semi-rigides qui sont revenus du côtés des îles Chausey, la femme est revenue et l'homme avec deux jeunes adultes et bah ils sont pas revenus, ils sont morts. Ils ont retrouvé le bateau, au bout d'un certain temps avec la manette

des gaz enclenchée et en panne d'essence, c'est-à-dire qu'ils ont été éjectés ou je ne sais quoi. Et les gilets étaient à bord du bateau. C'est dommage quand même. Donc la mort, la mort, je trouve ça tellement absurde de mourir alors qu'on quitte la cale pour aller vers son bateau qui est à 15 mètres. Ou alors de partir en mer sur une longue distance et de ne pas avoir mis ses gilets qui coûtent 80 euros certes mais des gilets. Après c'est connaissance du milieu, point météo, le matériel, avoir du bon matériel, pour pas se blesser, pour pas partir en bidouille. En voile, et de manière générale, éviter l'emmerde minimum pour éviter l'emmerde maximum. Ça c'est important le matos. Y'a de nombreux aspects liés à la sécurité, mais éviter déjà de mourir, ça c'est quand même important.

- Donc qu'est-ce que vous pensez du comportement des gens en mer ?

Ça dépend où on est, ça dépend où on va. C'est différent en fonction des endroits. On a de très bons marins en Méditerranée, très bons voileux, de très bons plaisanciers. Les gens du cru sont des gens qui naviguent super bien. Par contre y'a une masse de gens qui arrivent, qui débarquent l'été et là ils se lâchent les cheveux un tout petit peu et puis et puis là on peut voir des choses qui sont presque marantes des fois. C'est risible quoi.

- Vous auriez un exemple ?

Alors oui, un épisode à Porcros. On était dans une baie, plein été, baie autorisée pour les bateaux. A Porcros tout n'est pas autorisé. Y'a une baie qui est concentrée avec un nombre important de bateaux. Nous on était avec notre semi-rigide, on se faufile, on se met sur le côté, 3m d'eau, on met la pioche, on commence à picniquer, et je dis à mon fils et regarde, on va compter les bateaux. 600 bateaux. Bon très bien, on commence à manger et puis là c'est sympa y'a de l'animation, c'est pas comme ici où on est seul dans sa baie. Là y'a plein de trucs. Et puis à un moment je vois que ça s'agite ça commence à gueuler, je regarde, un catamaran de location qui dérape, il a plus d'ancre ou il en a une mais il a pas mis assez de chaînes et il dérape. La baie est comme ça en V, il est là et le catamaran de 12m, il part, avec sa chaîne, avec son bout, et il embarque toutes les ancres des petits copains. Et c'est parti mon kiki. La pelote est entrain de se monter. Et là on a des petits bateaux pas chers, puis par contre y'a des bateaux qui valent des..., alors là les gens se retrouvent c'est-à-dire ça frime pendant une heure les pépettes devant machin, l'apéro, ça rigole puis y'a des bateaux qui valent je sais pas moi, 4 millions d'euros, et ils se retrouvent tous les uns sur les autres avec certains qui savent faire et d'autres qui savent pas faire. Et moi je suis là, je leur dis bah larguez, larguez, larguez, laissez votre chaîne au fond partez et certains bah ils font pas et ils se retrouvent à 7, 8, 10 bateaux en grappe comme ça. Ça peut arriver à tout le monde de perdre sa chaîne, mais là-bas il faut pas perdre son mouillage ou il faut pas déraper parce que. Mais les gens ne se rendent pas compte. Je suis là je pose mon ...et pis derrière bah ouai bon. C'est quand ça commence à bouger qu'ils se disent merde. Bon voilà, ça c'est un exemple. Ouai au niveau de la sécurité autrement ouai la connaissance du

milieu, la météo ça c'est sûr et euh bon bah le matériel, c'est avoir son matériel de sécurité, c'est une évidence. Euh le téléphone portable, signaler quand on part où on va à peu près c'est important, et puis euh on en voit aussi bizarrement qui eux on, je l'ai fait une fois avant de partir avec mon bateau, allez on va à Brest 2000 on prend les sandwichs, on prend le casse-croute, il est force 7, 8 et au bout d'une heure j'ai fait demi-tour et je suis revenu mais euh je voulais tellement y aller que bon voilà et euh c'est une grosse imprudence, et je l'ai faite, la grosse imprudence je l'ai faite, plusieurs, fois. J'ai eu plusieurs fois, et c'est après que j'ai réfléchi et que j'ai dit hop hop hop, heureusement que tout s'est bien passé. Il faut se méfier un peu de soi.

- Pour vous donc à quoi seraient dus principalement les accidents en mer ?

Ah ouai y'a un truc que je voulais dire par rapport aux accidents en mer. Les locations de bateau à la semaine ou pour 15 jours. On a vu des gens en Normandie, qui revenaient de Chausey ou n'importe quoi, qui n'arrivaient pas à revenir parce qu'ils étaient au près qui appelaient le 18 ou le CROSS par la VHF pour demander à ce qu'un hélicoptère vienne les chercher parce qu'ils avaient un RDV à Paris et c'était urgent. Donc là on dit Mr le Président directeur général ou le cadre truc-là, en réunion il doit être très bon mais quand il est sur un bateau il est très con. Et c'est une vérité, ça c'est une histoire CROSS, c'est un patron de CROSS qui me l'a racontée. Et les bateau de location sont loués à des gens qui ont de la pratique ou pas y'a de tout, y'a à boire et à manger, par contre y'a ce délai, et y'a cette caution qu'est très très forte et quand on a loué un bateau, si c'est en Croatie au mois de juillet ou au mois d'août force 1, force 2, y'a même pas de Meltem ni quoi que soit à part la Grèce. Quand c'est une location ici là, on part et il suffit qu'il y ait un coup de chien ou n'importe quoi, même si on a vu qu'il y a un coup de chien on prend quand même le bateau et puis on y va et quand il faut revenir et bah on revient quand même. Faut ramener le bateau sinon on va payer la caution. Au lieu de laisser le bateau, dire stop, on appelle un taxi on rentre en voiture, on vous a laissé le bateau ici parce qu'on a senti que ... Et bein beaucoup de pépins arrivent comme ça par temps, la caution, il faut à tout prix rentrer quoi, ou il faut à tout prix sortir. Le « à tout prix rentrer ou à tout prix sortir » c'est réservé aux professionnels et aux secours, et encore même les secours des fois n'y vont pas parce qu'ils vont utiliser, ils vont changer de vecteur ou faire en sorte d'amener un vecteur qui soit adapté pour ne pas se mettre en danger donc voilà quoi. L'aspect sécuritaire je pense qu'on a fait le tour.

- Pensez-vous que les gens sont responsables en mer ?

Ah ouai, c'est-à-dire que celui qui a de la pratique il va dire des fois, ouai c'est bon, et par contre des fois le débutant qui commence la plaisance, le bateau à moteur, il aura son petit matériel, tous ses papiers et machin puis on bout de 5, 6 ans ça va se déliter un tout petit peu et là il va peut-être dire ouai c'est bon. Donc non mais de manière générale, c'est comme en montagne

quand même, on voit pas trop de gens mal équipés quoi, malgré l'évolution et la diversité des activités, le kayak par exemple qui se développe avec des kayaks ouverts, avec des familles entières, voilà quoi, le papa, la maman, le petit au milieu, la sœur avec le gamin derrière en kayak. On part vent dans le dos puis on se retrouve dans une bidouille pas possible. Mais dans l'ensemble franchement moi je trouve que par rapport à la multiplication du nombre de personnes qu'on retrouve sur l'eau en plaisance, et bah ici c'est pas si mal. Tout ce qui est sous la rade, après le Raz de sein, ça commence à devenir un peu comment dire, on a un peu de tout là on a des gens qui font un peu de tout et n'importe quoi. Dès qu'on passe au-dessus de la rade, dès qu'on passe au-dessus de Saint Mathieu c'est fini.

- Et comment vous expliqueriez ça ?

Euh, par rapport à la hauteur d'eau, roche, courant, marnage et euh difficultés de navigation. Beaucoup de gens qui partent du Croesti ils font hop, ils font Belle-Ile, ils font Groix, ils font les Glénants, et ils vont à Bénodet, ils boivent une tasse et tac ils redescendent. Y'en a peu qui passent au-dessus et qui vont jouer avec le chenal du Four avec la côte nord et avec le chenal de l'Aber Vrac pour rentrer dans l'Aber Vrac, qui est facile par rapport à celui de l'Aber Benoît mais entre ici et la Normandie, y'a que des bons, en voile croisière. Les gens ils savent, ils savent que la brume peut tomber à tout moment que le coup de chien peut arriver à tout moment que euh, y'a pas tellement de port, y'a pas des masses de port, port de plaisance là sur la côte nord y'en n'a pas des tonnes et c'est compliqué, y'a un marnage important, de la caillasse partout donc beaucoup ont peur de remonter ici.

- Pour vous ce serait quoi être irresponsable, avoir un comportement irresponsable en mer ?

On va dire que c'est quelqu'un qui malgré par exemple les annonces de météo, comme en montagne, pareil, risque d'avalanche, pas de hors-piste, bah qui va y aller quand même. Force 7, 8 houle de 4m bah le mec il va prendre son bateau pour aller à la pêche ou il va sortir en voilier. Par contre le véliplanchiste je lui dirais hop t'as raison, faut y aller, parce que là c'est adapté. Je l'ai fait ça. Le surfeur aussi, à l'abri, il peut aller, ça pose pas de problème. Mais celui qui va déjà pas s'adapter à la météo, celui qui va faire n'importe quoi avec la météo, ou avec l'état de la mer, celui qui n'a pas une bonne analyse du milieu déjà pour moi il a un problème de responsabilité. Voilà. Il va au front mais sans biscuit, sans fusil, ça marche quoi. Donc l'aspect météo, connaissance du milieu et l'outil que tu utilises, il est vachement important. Moi je sais qu'au-delà de 28 nœuds, en kite j'y vais pas. Pourtant je sais que je pourrais, mais j'y vais pas. Après c'est l'aspect matériel, s'adapter, avoir un matériel qui soit conforme cohérent et sécuritaire. Celui qui a pas ça c'est pareil, il est pas responsable. Qui ne met pas les choses en place et en œuvre quoi. Voilà, comme les 3 qui se sont tués là ils avaient pas leur gilet, c'est con, alors qu'ils partaient assez loin quand même. Ils seraient partis au bord de la côte, ils

seraient tombés à l'eau ils auraient trouvé un moyen, mais au-delà des 300m ou du kilomètre y'a plus personne sur l'eau. Ça peut être le désert, c'est le désert, faut quand même faire attention. Donc l'irresponsabilité je pense que c'est plutôt ça. Et c'est aussi des fois le temps, être pressé par le temps, ou vouloir faire à tout prix, parce que je suis venu 2 jours en Bretagne et qu'une palanquée y'a deux ans y'a eu je sais pas combien de morts. Ils sont venus plonger sur la côte nord, ils avaient une plongée à tel endroit, y'avait une houle de 3, 4m et ils venaient de Paris en minibus. Ils ont fait leur plongée, y'a eu je sais plus, 3, 4 morts un truc comme ça. Ils ont été rossés dans les rochers enfin ils sont partis en live complet quoi. Alors qu'ils faisaient 30km, ils avaient un endroit à l'abri du vent, avec un peu de houle certes, mais pas de ressac, à l'abri du vent. Ils pouvaient faire leur plongée, mais pas à cet endroit-là. Et y'a aussi le club, le moniteur qui monte le projet, qui dit on va y aller et qui s'accroche à son idée, ouai ça va le faire et puis voilà quoi. C'est toujours après qu'on dit ouai machin. Mais des fois je trouve ça tellement...

- Selon vous, qu'est-ce que les gens rechercheraient à travers ces comportements ?

C'est pas j'ai envie de me faire peur ou j'ai envie de me faire mal, c'est plutôt j'ai acheté un jouet, ou je viens pour un temps défini, ou alors je sais faire et donc euh et donc je vais y aller donc je suis, y'a une petite musique au fond, juste au-dessus du bulbe rachidien, du cerveau reptilien qui dit ça sent pas bon mais je vais passer pour un con. Ou alors on va dire que je suis pas bon ou alors j'ai dit que j'y suis allé mais je l'ai pas fait. Ça touche à la fierté à l'estime de soi un peu. Je pense que y'a un mélange. Ils ont pas envie de se faire mal, ils ont pas envie de mourir, ils ont pas envie de se blesser, ils ont pas envie de péter leur bateau ils ont pas envie de causer des dommages à autrui etc. mais si on a envie, si on croit que, on s'invente des histoires ça m'est arrivé une fois, ça s'est bien passé mais voilà j'aurais pu casser mon bateau. C'est pas volontaire mais y'a une conscience.

- Donc vous avez déjà eu le sentiment d'avoir été irresponsable ?

Ouai, donc une fois en voulant rejoindre la rade de Brest en voulant rejoindre Saint Pabu y'avait vraiment beaucoup de vent, je suis sorti de l'Aber Benoît et j'ai fait demi-tour avec les gars, on a déchiré le génois, clac clac clac, hop allez terminé on rentre et euh y'a pas eu de dégât mais euh j'avais 3 collègues avec moi qui faisaient pas de voile, et là c'est un peu le cadre du moniteur qui dit ouai ça va le faire et euh par contre ils se déplaçaient exprès pour cet événement et on l'avait préparé pendant 15 jours etc. et euh, mon père avait bien vu le vent dehors, il m'a pas arrêté, il m'a rien dit, et j'étais tellement motivé, tellement voilà que mon cerveau reptilien là il sentait que derrière c'était pas sûr que ça le fasse mais on va essayer quand même. Après en plongée ouai je me suis vu une fois descendre à 62m et puis euh faire une belle narcose à 62 du côté des Etaux. Si mon collègue n'avait pas été là pour me stabiliser et me remonter, euh ça a duré sur 5, 6m, et bein je pense que j'étais en fâcheuse posture. Je pense que j'aurais pu être...

En surf aussi une fois au Pays basque où je me suis retrouvé dans une situation délicate. Y'avait un anglais à l'eau, c'était l'hiver, mois de février, grosse grosse houle, c'était impraticable partout puis on arrive en haut d'une baie entre Biarritz et Hendaye et puis on trouve une baie, on dit on va descendre. On voit la houle qui rentre puis on se dit ça va le faire etc. et le gars sort et nous dit ouai top. Nous on se met à l'eau, il y a un courant phénoménal au milieu, on est en plein hiver, y'a des grandes marées, et là on part sur la droite et à un moment la marée descend un tout petit peu et là ça commence à fermer et on 3, 4 m de lourd qui ferme donc en gros on essaye de partir mais on peut même pas partir parce qu'on est projeté avec le surf et on peut même pas mettre les pieds et même s'allonger sur le surf et on est sur des plus de 30s d'apnée, on est plaqué au sol machin et mon pote réussi à sortir et moi je reste, je reste et j'arrive pas à sortir de la machine à laver, d'une zone où je suis pris. Je m'épuise pas car j'avais une super condition physique à l'époque, plus trop maintenant, mais à l'époque j'étais pleine balle, et il était à deux doigts d'appeler l'hélico pour venir me chercher et puis j'ai trouvé une vague, une mousse un machin et j'ai réussi à rentrer quoi. Donc là, c'était pas de l'imprudence, ça le faisait, mais là c'est les éléments qui nous ont surpris. Là on pensait que ça allait le faire mais voilà, on s'est fait rosser. Vu le nombre de fois où je me suis retrouvé sur l'eau, vu mes activités, ça va, j'ai pas eu trop de bobos. En kite si un petit peu, je me suis fait une petite frayeur. J'ai voulu poser mon aile seul et je m'y suis pas bien pris donc j'ai besoin d'analyser encore un peu les choses et je me suis fait traîner sur les dunes avec mon aile, tout s'est bien terminé pour moi et pour l'aile, mais surtout pour moi. Y'avait un danger quoi. C'était le manque de pratique, j'ai voulu essayer quelque chose mais j'avais pas toutes les cartes en main mais ça m'a pas empêché d'y retourner.

- Vous souhaiteriez rajouter quelque chose ?

En conclusion moi je pense que l'activité va évoluer encore, si la société de loisir évolue encore le temps de loisir va évoluer encore etc. Si ça évolue encore les disciplines vont évoluer, les disciplines vont se multiplier. Le tourisme mondial, les chinois ça y est ils ont du temps, les indiens ils ont du temps, les européens ils ont du temps, ils adorent la France puisqu'on a plein de plages, plein de machins, pleins de trucs, plein de bidules euh bon ça va pas aller en s'améliorant au niveau de la réglementation, au niveau des accidents puisque voilà, et je pense qu'on va voir une arrivée aussi massive de gens qui veulent essayer, essayer la plongée, les allemands ils adorent plonger ici, ils adorent ça, le kite c'est pareil, le polonais il dit j'ai envie de faire du kite. Il va y avoir une évolution je pense mais le problème c'est de trouver cet arbitrage-là. Certains maires sont là à vouloir interdire le kite, interdire la planche à voile, ou interdire, interdire quoi. Je pense qu'il faut plutôt analyser, créer des zones comme ils le font, des périodes aussi peut-être dans certains endroits mais continuer à ce que la mer reste un espace de respect, d'évasion, de nature, de culture, de partage et de solidarité. Et pas justement de snobisme ou éventuellement de rejet de celui qui a un gros bateau ou de celui qui a un petit bateau qui fait une autre activité. Plutôt fédérer les gens et peut-être leur apprendre à s'associer.

Yacht club c'est bien mais des fois il faut mettre un peu de Périer dans le whisky. Mettre des bulles un peu.

Annexe 3b - Eric**(Homme, 52 ans, 3 ans d'expérience, 2 activités nautiques, permis mer)**

- Pourriez-vous vous présenter ?

Je vais avoir bientôt 52 ans, euh situation professionnelle, je suis directeur d'une filiale d'un grand groupe qui s'appelle Véolia et je dirige la Bretagne, donc, je dirige cette agence en Bretagne, une centaine de personnes voilà. La particularité dans ce milieu de Véolia c'est que je redresse les entreprises qui se cassent la figure, typiquement Brest. En 2010, c'était l'agence qui perdait le plus d'argent, donc la filiale, donc le DG du groupe m'a demandé de venir ici pour redresser la situation, qui est redressée, il ne s'attendait pas que je veuille rester car, il y en a une qui va mal dans le Sud et je n'ai pas envie d'y aller et j'ai pas du tout envie d'y aller, c'est à Toulon bon voilà. J'ai euh, je suis marié depuis 29 ans, depuis le 29 juin euh, mon épouse son métier, est mère de famille, j'y tiens c'est un métier, elle n'est pas sans emploi elle est mère de famille. Et on a 4 enfants, un de 22 une de 18 et puis des jumeaux garçon-fille qui vont avoir 13 ans. Voilà une petite famille très unie, très heureux d'être ici, voilà. En thème de cursus professionnel, j'ai un cursus un peu particulier parce que moi je suis d'abord alors issu des banlieues parisiennes, un petit peu en difficulté, je faisais partie de ces personnes un petit peu turbulentes donc dans ma jeunesse qui est très très loin et donc euh BEP d'ajusteur au départ et puis Bac F1, puis IUT puis école de commerce et puis euh j'ai gravi les échelons comme ça, avec cette particularité que j'ai commencé ma carrière en étant sur un secteur qui se cassait la figure et j'ai cette particularité d'être tout le temps dans des secteurs qui se cassent la figure et on m'a toujours mis dans des secteurs qui se cassaient la figure et j'ai toujours redressé les situations. Voilà une seule fois j'ai dû fermer une entreprise parce que ce n'était pas possible de la redresser et socialement je l'ai fait propre parce que j'y tiens, c'est le côté social de l'entreprise, voilà. En terme de loisirs pendant très très longtemps j'ai fait les arts martiaux à peu près pendant 25 ans et puis on se casse un peu beaucoup dans les arts martiaux et puis un peu de hand par rapport à un de mes fils, et en loisir je suis, je me consacre beaucoup dans les loisirs liés à l'eau, à la mer voilà.

- Justement, quelles sont vos activités nautiques ?

L'été l'activité principale et c'est vraiment une véritable passion, c'est la pêche, donc j'ai un bateau, un petit bateau de 4m80, Cap Ferret, qui est au port du Talus à Plougastel et euh principalement de la pêche, euh du kite avec Pierrot, c'est lui qui m'apprend, lui, il sait très bien en faire, moi je suis encore sous l'eau, lui au-dessus, pêche à pieds, euh aussi on y va ensemble,

la pêche à pieds et les balades au bord de l'eau euh dès qu'il y a l'occasion soit c'est sur le bateau, soit sur le bateau de Pierre, soit c'est un autre bateau d'un autre copain qui a aussi un bateau et donc la pêche au bar, au maquereaux, à la seiche, au calamar, à la daurade, au lieu, voilà et j'y passe pas mal de temps.

- A quelle fréquence vous pratiquez ?

Euh d'avril à peu près d'avril euh à octobre en moyenne 3 fois ah et j'y vais parfois plusieurs fois par semaine, plusieurs fois dans le week-end euh, je dois y aller en moyenne une fois par semaine au minimum, minimum, par exemple le week-end dernier, je suis allé 3 fois dans le week-end. Soit avec un copain, euh soit avec les enfants aussi pas typiquement car le week-end dernier c'était le vendredi, je suis sorti du travail, à 7h30 on était au bateau, on est rentré, il était minuit, minuit et demi et le lendemain matin, je suis parti à 4h30, je suis rentré à 11h, j'ai mangé, j'ai repris les enfants et on y est retourné à 15h jusqu'à 19h. Voilà et j'y suis retourné, non, je n'y suis pas retourné le dimanche mais ce week-end je vais y retourner euh samedi matin tôt, j'y vais souvent tôt le matin. J'y vais très tôt le matin parce que j'adore le lever du jour et puis ça me permet d'allier ma passion avec ma vie de famille, parce que comme j'ai une activité qui me demande beaucoup, donc, je ne suis pas très présent dans ma vie familiale donc j'aime bien y aller très tôt le matin sur les coups de 5h du matin jusqu'à peu près midi ça me permet de rentrer vers 10h en fonction des marées et quand je reviens à 10h ici ou 11h, toute la petite famille se lève, sont au petit déj et moi, j'ai déjà fait ma pêche, voilà, ou j'y vais le soir vers 17, 18h jusqu'à 23h, car il fait toujours jour, jour très tard ici et voilà c'est comme ça que j'organise mon loisir et puis, je pêche pas mal, je pêche pas mal.

- Que recherchez-vous à travers ces activités nautiques ?

Me déconnecter, voilà c'est un des moments privilégiés ou je peux me déconnecter, j'étais méditant, maintenant je médite beaucoup moins, je fais de la méditation depuis l'âge de 22 ans, ça fait une petite trentaine d'années mais ça fait 3,4 ans que je ne fais plus de méditation et ça me permet de, d'être calme, d'avoir cette activité-là ; je trouve c'est intéressant au-delà de la pêche c'est la mer, parce que c'est pas seulement statique, il y a un côté intéressant un petit peu, un côté, pas scientifique mais on calcule un peu les choses, on regarde le vent, d'où il vient euh avant d'aller à la pêche, je vais regarder sur Windguru, ben le vent, l'espace entre les vagues, voilà, le vent, le sens des courants venant des vagues et je vais regarder les marées, donc j'ai une petite feuille que j'ai en fonction des marées pour savoir exactement la hauteur d'eau, pour pouvoir aller dans des endroits particuliers. Je ne suis pas abonné mais tous les mois j'achète des revues sur la pêche, sur la technique de pêche, je trouve que l'on apprend tout le temps, voilà. Donc il y a ce côté euh, euh on calcule euh, on fait attention, euh voilà, ce côté ce n'est pas la peine d'y aller quand c'est marée basse et que le bateau est sur le côté. Regardez le bateau

dans la vase ce n'est pas très intéressant et puis le vent quand même typiquement, par contre demain soir je ne vais pas à la pêche, il y a des pointes à 18, 18 nœuds, donc 18 nœuds pour mon bateau c'est pas bon. Moi j'ai un bateau il est très bien quand il y a maximum 13, 14 nœuds de vent, c'est le maxi. Il ne faut pas, ce n'est la peine que, c'est pas un gros bateau c'est un petit bateau je ne peux pas sortir de la rade, non plus, ça serait prendre trop de risques, je reste dans mon petit coin du Talus de la rade de Brest, j'ai mes coins, je me balade là-dedans, je connais les cailloux, donc cela me permet de les éviter, c'est un petit coin.

- Vous avez passé le permis côtier ?

Oui, oui je l'ai passé, je parle en moteur donc c'est un 50 chevaux, voilà je suis plus donc dans cette optique-là, j'aime bien préparer mon truc, on parle de sécurité, j'aime bien être serein car si je veux être serein, tranquille, il faut que je sois serein suivant les conditions météo, voilà. Même ici avec Pierrot, souvent on regarde tout le temps, d'où vient le vent si c'est du Nord, du Nord-Est, du Nord-Ouest en fonction du vent, il y a des coins où on va parce qu'on est abrité, voilà on va choisir nos coins de pêche en fonction du vent, voilà, puis après en fonction des courants ben il y a la dérive qui se passe et aussi c'est intéressant de savoir calculer sa dérive et puis se mettre au bon endroit pour arriver en silence au-dessus des coins où normalement il y a des poissons. On pêche pas mal, on pêche pas mal.

- Et justement vous parlez de sécurité maritime, pour vous qu'elles seraient les principales règles de sécurité maritime ?

La première pour moi, moi la toute première c'est sa propre sécurité déjà, ça commence par le gilet de sauvetage, il est hors de question que qui que ce soit monte sur mon bateau sans gilet de sauvetage, sinon il reste à quai c'est la première chose. Après les enfants ont l'habitude bon le week-end dernier on y est allé, bon ils avaient leur gilet et je voyais des gens sur leur bateau sans le gilet de sauvetage, je trouve que c'est de l'inconscience. C'est de l'inconscience parce que la mer ne prévient pas et puis et on n'est pas à l'abri de, d'une fausse manœuvre, d'un écart et on tombe à l'eau et si on est habillé avec des bottes, on coule tout de suite et si on n'a pas le réflexe d'enlever toutes ses affaires, on est quand même dans des régions où l'eau n'est pas super chaude, bon on boit la tasse et puis ç'est mort, puis il ne suffit pas forcément de grandes profondeurs, il suffit de 2 m et puis 2 m l'eau est au-dessus, et puis même à 1.80 si on fait 1m86 il y a des vagues, on boit la tasse et puis il faut pas oublier qu'il y a l'eau mais en-dessous il y a quelque chose ça peut être du sable, de la vase, si c'est de la vase et que l'on a les pieds dedans euh on n'est plus à 1.80 en est plus qu'à 1.6 m. Et puis si on a les pieds dedans, on a les pieds dedans, pour les décoller, ça va être un peu compliqué, voilà. Après sur les règles de sécurité euh c'est aussi euh si on prend la procédure du bateau, c'est d'abord soi, ensuite, y aller, moi au bateau j'ai une bouée parce qu'il faut que je prenne l'annexe pour y aller, ce n'ai pas une

annexe à moteur, c'est une annexe avec une rame, c'est une toute petite annexe donc il ne faut pas être plus de 2, donc pas plus de 2 dessus, c'est-à-dire et ben quand il faut y aller, donc c'est pour ça qu'il faut faire attention au vent tout ça, parce que, s'il y a trop de vent, ce n'est pas la peine de prendre l'annexe, s'il y a du vent, il y a de la vague et ben l'annexe n'est pas faite pour ça. Il ne faut pas insister, il ne faut pas y aller. Donc il y a l'annexe et après c'est comment on monte sur le bateau, on ne monte pas n'importe comment, on s'accroche, on se sécurise, il ne s'agit pas de monter sur le bateau et pas avoir accrocher son annexe sur son bateau, c'est un peu, un petit peu illogique quand même de monter sur un bateau et pas avoir accrocher l'annexe et si l'annexe, elle s'en va, on fait quoi, pas grand-chose ben voilà. Euh sur le bateau au niveau sécurité c'est d'avoir euh euh tous les éléments de sécurité à l'intérieur du bateau, il faut contrôler régulièrement et une petite boîte étanche, une petite organisation car je suis un petit peu carré dans ma façon de faire, un peu comme Pierrot d'ailleurs. C'est carré, j'ai mon truc, j'ai tout ce qu'il faut dedans, j'ai la bouée de sauvetage, pas dans mon petit truc étanche bien évidemment mais j'ai ce qui faut, le petit miroir, le portable aussi qui est chargé. Après il y a les fusées, il y a un petit sifflet euh pour appeler et se faire repérer, ce genre de choses que j'ai dans le bateau. J'ai mes cartes, non j'ai ma carte de la rade de Brest et puis j'ai un GPS aussi, pas de VHF, non je n'ai pas ça et donc ça ne fait pas parti des éléments obligatoires sur mon type de bateau. Maintenant, peut-être une raison financière de ne pas l'avoir, il faut compter quand même pour une VHF, il faut compter pour une bonne, il faut compter 500 euros.

- Et est-ce que tout ce matériel nécessite des révisions ?

Oui, dans le gilet de sauvetage il y a une date de péremption dans la petite cartouche que l'on a ici, c'est contrôlé une fois par an, et c'est bon, et on peut la changer soi-même et c'est pas mal, autrement sur les autres non, à bord du bateau, je n'ai pas de, de euh, je n'ai pas vérifié mon extincteur, voilà, je cherchais le mot extincteur, ça je n'ai pas vérifié, mais j'en ai un, j'ai un extincteur. Pareil j'ai mis un coupe-circuit, alors que je n'avais pas de coupe-circuit par contre, j'en ai mis un pour deux raisons parce que la sécurité et puis aussi quand la batterie est morte c'est embêtant pour faire du bateau. Donc voilà c'est sur le matériel de sécurité, moi comme je suis pêcheur typiquement jusqu'à la semaine dernière, je n'avais pas de petite trousse de secours, j'en ai dans ma voiture et c'est un peu couillon parce que je trouve que la semaine dernière, bon on se fait un petit bobo de rien du tout ça coûte rien d'avoir une petite trousse de secours. C'est pas obligatoire mais là typiquement je m'en suis aperçu la semaine dernière ça c'est du désinfectant, un petit de spray et voilà ça va le faire au niveau sécurité. Sécurité aussi c'est le matériel de pêche pas de pieds nus sur le bateau, on pêche avec des hameçons et quand on marche dessus et si on est pieds nus on se fait mal, voilà pour moi ça fait partie de la sécurité

- Quelles seraient les conséquences pour vous d'un non-respect de règles de sécurité ?

Ben ça dépend lesquelles. Une expérience typique, qui nous est arrivé, on est tombé en panne, il y a 2 ans, je suis tombé en panne de moteur. Si je n'avais pas eu euh mon, tout le matériel c'est-à-dire les feux de détresse, euh je n'aurais pas pu être récupéré par les pompiers. Donc là, la conséquence si on va dans un caillou, la coque se brise, la conséquence, elle est mortelle. Vous n'avez pas votre extincteur, nous ne sommes pas à l'abri d'un court-circuit sur un bateau, il y a de l'eau, il y a de l'électricité, trouvez l'erreur, on est sur un truc en plastique. Bah je ne sais pas, il y a peut-être des liens qui se font, c'est peut-être, je fabule peut-être, peut-être, voilà typiquement tout bête. On peut avoir d'autres conséquences avec d'autres aussi, si on peut se faire signaler quand on voit quelqu'un qui ne font pas bien les choses, c'est bien d'avoir des choses qui se repèrent, donc un miroir ça permet d'envoyer quelque chose sur quelqu'un quand il y a du soleil. Voilà c'est typiquement ce genre de choses. Après on vide les poissons, la pêche aussi d'une certaine manière, la sécurité c'est aussi comment vider un poisson si vous arrivez là c'est pas très malin. Parce que l'eau c'est un peu en mouvement, léger, mais ça aussi c'est d'ouvrir son poisson, on se coupe, on se couvre avant et les conséquences c'est l'infection et une perte de sang et puis euh bien après. Il n'y a pas d'infirmerie qui est juste à côté quoi. Ne pas avoir un portable qui est chargé, de ne pas avoir au moins de quoi compresser quoi bon. Dans mon travail, j'ai voulu car je suis patron de la boîte euh, être sauveteur, secouriste du travail. Parce que, quelque part, je trouve que c'est pas mal même sur un bateau, ce n'est pas obligé à tout le monde, mais je me dis que c'est pas idiot d'avoir ce type de formation sur un bateau parce que on est tout seul. Faire un point de compression par exemple ce n'est pas complètement idiot, quelqu'un qui peut avoir un arrêt cardiaque, ce n'est pas complètement idiot de savoir faire marcher un Cadec « défibrillateur », c'est pas mal, de petits trucs comme ça, des petits réflexes et aussi après le tout c'est de pouvoir, aussi décrire ce qui se passe sur un bateau s'il y a un truc très grave, on n'est pas médecin mais la formation que l'on m'a donné euh aux pompiers, il faut qu'elle soit précise. Donc si déjà euh on est assisté, on nous a appris quand même à donner des infos, un certain ordre, comment il était, sa sécurité comment ça s'est passé et où on est, voilà. Quoi typiquement, on ne raccroche pas, quand on a fait la formation au pompier c'est le pompier qui doit nous dire vous pouvez raccrocher, truc bête hein. Dans la panique euh, j'ai raccroché, j'ai oublié de dire où j'étais, c'est couillon. Euh mais voilà, parce que dans la panique on oublie plein de choses.

- Que pensez-vous du comportement des gens en mer ?

On va faire du Pareto, je dirais qu'il y a 80 % sur la navigation, il y a le comportement en mer et plusieurs types de situations. Il y a les principes de navigation, il y a le respect des autres et euh l'autre personne sur son propre bateau. Si je prends euh, la personne sur son bateau, les autres ce que je peux voir, il y a déjà 80 % des gens qui n'ont pas de gilet de sauvetage. Et oui c'est comme ça parce qu'ils sont du coin, parce qu'ils ont toujours fait comme ça euh après il

y a, on peut aussi rentrer sur l'image que les gens veulent véhiculer ou qu'ils ne veulent pas véhiculer, voilà, euh typiquement vous voyez un vieux pêcheur avec euh, avec son teuf teuf, bon euh, oui à 90 % euh, je suis gentil, à 90 % ils n'ont pas de gilet de sauvetage. Mais pourtant ils sont comme les autres, ils peuvent tomber à l'eau si on pense au comportement à bord. Je suis persuadé que ce style de personne, à bord ils n'ont pas tout ce qui est comme matériel de sécurité, parce que déjà le journal à bord n'est pas fait donc c'est cette partie-là. Après sur la partie respect des autres, euh les gens n'ont pas conscience de euh, des effets de leur navigation. Je vais prendre un exemple, vous êtes sur un semi rigide, grosso modo c'est haut comme ça, le boudin, vous êtes largement au-dessus, pour vous bloquer la cuisse, vous êtes plutôt au niveau du genou, ou même voir au-dessous. Quelqu'un qui passe, vous êtes sur un semi-rigide de 5.5m. Quelqu'un qui passe avec un 9m beaucoup plus gros qui passe à 20 nœuds (sifflement) à côté de vous, aller, on va dire à, à une trentaine de mètres, il n'a pas du tout conscience que la vague qu'il va créer peut vous mettre à l'eau. Moi, j'ai eu un collègue qui, ça lui est arrivé, il était sur son semi-rigide tout seul, un bateau est arrivé pleine balle, plus gros, grosse vague, pouf, et puis à l'eau, heureusement qu'il avait son gilet de sauvetage. Je trouve qu'il y a quand même qu'il y a pas mal de gens quand même qui n'ont pas conscience de ce genre de chose. Puis, euh sur la navigation, euh, moi le premier, là je me mets dedans. On a passé le permis bateau c'est un peu comme le code, hein en voiture, on oublie un peu les règles comment on double, les priorités, euh, je les ai encore un peu parce que c'est facile, c'est moi le navigant qui est prioritaire mais après quand on se croise, euh, il y a des règles de passer à tribord ou à bâbord, je ne peux pas vous les dire parce que je ne me rappelle pas. Par contre je fais plus attention à passer plutôt derrière les bateaux si je dois, euh si je viens du Nord, euh si je viens du Sud et que la personne vient du Nord, bon je ne vais pas lui passer devant quoi, je vais passer derrière, donc ça je vais faire attention, ce genre de choses, sur cette règle de priorité, euh, voilà. Après là où je pêche, je ne suis pas confronté à, euh, au jet ski, voilà.

- Ça vous est déjà arrivé de pratiquer votre activité en dehors de la Bretagne ?

Ouhais en Sicile bah c'est n'importe quoi c'est la fête du slip, n'importe quoi, les italiens c'est n'importe quoi, c'est-à-dire c'est le moteur qui compte, c'est toujours pleine balle et, c'est celui qui y ira le plus vite c'est du grand n'importe quoi, là les italiens c'est du grand n'importe quoi. Beaucoup, beaucoup plus jeune, j'ai fait un peu de voile mais j'avoue que je ne devais pas être de celui qui s'occupait de la sécurité, jeune. Je pense qu'avec l'âge on est, on a un recul par rapport aux choses, on est moins dans l'image donc on est plus dans les trucs, on assume complètement ce qu'on est à partir d'un certain âge, on n'a plus rien à prouver à qui que ce soit, si on est un petit peu mûr. Sans être trop imbécile pour parler correctement, mais bon on est un âge mur où on a le recul suffisant pour pas foutre en l'air les autres. Je pense quand on est jeune, on est peut-être moins prudent, on veut plus faire le malin. Voilà, c'est plus ce côté-là.

- Pensez-vous que les gens sont responsables en mer ?

Je pense ouhais surtout sur Brest.

- Comment se manifesterait cette responsabilité ?

Euh déjà en côtoyant des gens qui font la pêche comme moi ou comme Pierrot, on est quand même un groupe de gens où euh, ils ont leur matériel de sécurité et ils ne partent pas n'importe comment. On peut discuter avec les gens, ils savent l'heure des marées, ils savent les courants, le vent, ils regardent, ils savent, ils savent. Euh quand je vais sur le port du Talus quand il y a du vent, il n'y a pas de bateau sur l'eau, donc on voit que les gens sont responsables. Alors en plus je fais partie d'une association, je reçois des messages donc les autres aussi reçoivent aussi, ça se manifeste sur le nombre de bateaux qu'il y a sur l'eau quand il y a du vent. On voit beaucoup moins de bateaux de pêche. On voit beaucoup de voiliers. Typiquement. Voilà quand il fait beau c'est autre chose. Pour ça il faut partir le matin, je le verrais plus comme ça.

- Pour vous, ce serait quoi être irresponsable ?

(Silence) S'occuper que de soi. L'irresponsabilité c'est, je pense que de n'avoir que le regard que sur soi-même et de ne pas être citoyen dans le terme générique du citoyen. Je pense que c'est ça être irresponsable. Etre individualiste aussi, il y a que moi sur l'eau, je me fou des autres. Voilà ça c'est des gens irresponsables, je suis sur mon bateau pleine balle, vous faites quoi sur l'eau, je suis le maître du monde. Je pense aussi que l'irresponsabilité c'est avoir trop confiance en soi, à partir du moment où on a trop confiance c'est fatal, parce que on n'est plus dans la vigilance et donc dès que l'on n'est plus vigilant, on est irresponsable et puis si on compare par rapport à la voiture c'est exactement ce qui se passe, à partir du moment où on est trop sûr de soi, on n'est plus vigilant. C'est comme ça qu'il y a des accidents.

- Selon vous, que recherchaient les gens à travers cela ?

Je pense au niveau de l'image on peut être irresponsable, influencé par les autres par rapport à l'image que l'on peut donner, oui influencé par l'image que l'on donne par rapport aux autres. Euh on peut être aussi influencé par euh notre culture, euh notre passé euh si je parle de culture quelqu'un qui a une culture de pêcheur euh forcément il a toujours eu toute sa vie des gens qui montaient sur les bateaux à l'arrache, sans aucun moyen de sécurité et puis la mer c'est à eux, et puis voilà c'est influencé par la culture. Donc là ça n'est pas forcément conscient. Après je pense que l'irresponsabilité, euh c'est en fonction des tranches d'âge, un manque de maturité, il y a ce côté aussi, je pense tranches d'âge. Après euh on voit des jeunes qui font beaucoup de

voile, c'est l'inverse, ils vont être plus conscients des risques, l'expérience, après il y a d'autres comportements mais je ne les connais pas suffisamment. Les gens qui font du jet ski qui sont dans la mode, dans le paraître, j'y vais pleine balle et puis je ne fais pas attention, il y a des nageurs, il y a des bateaux et j'ai la super minette qui est derrière, je suis en train de frimer.

- Pensez-vous avoir déjà été irresponsable au cours de la pratique de votre activité ?

Pas franchement, je cherche des exemples où j'ai été irresponsable à ce moment-là. Je pense pas honnêtement, je ne pense pas non. Non je ne pense pas. Le seul côté irresponsable, c'est peut-être du côté VHF, pour aller chercher, gratter quelque chose ouhais, non, je pense pas car on ne joue pas avec l'eau. Euh j'ai cette notion que la mer est plus forte que nous, donc je n'aime pas jouer avec, c'est elle qui maîtrise, ce n'est pas moi, donc j'ai intérêt à bien me border voilà. Vraiment je suis là-dedans, à chaque fois que je pars je vais vérifier mes, je vais partir samedi matin, dimanche matin ben hier j'ai regardé le Windguru, euh la marée, je tiens à vérifier, je sais que demain soir, je vais regarder et avant de partir, je regarde, je veux me sécuriser à mort, pour passer un bon moment alors, parce qu'il y a aussi le côté aussi je me sécurise pour passer un bon moment, parce que si j'y vais à l'arrache euh bon on est dans l'angoisse hein si on n'a pas conscience du risque on est dans l'angoisse. Voilà, il faut être serein, de toute façon mon bateau est entretenu tous les ans, s'occuper du moteur s'il y a quoi que ce soit pour partir tranquille. Pour moi ça me paraît normal.

- Souhaiteriez-vous ajouter quelque chose ?

Non, si j'aimerais avoir sur mon bateau quelques éléments en plus sur mon bateau typiquement pour appeler quelqu'un s'il arrive quelque chose quel numéro. Le 15, le 18, le 112, c'est quoi la différence qu'on m'explique un petit peu, quand on fait le 112 en international, ça passe sur le 18, il devrait en avoir un seul, c'est ce genre de choses. Je pense que ce serait pas mal d'avoir un livret de secouriste à l'intérieur, voilà un truc tout bête, voilà c'est pas la peine d'avoir le Vidal et avoir fait médecine, non, non et avoir juste un petit livret tout simple des premiers secours, un petit truc balo, voilà, ça serait pas mal. Il n'y a pas de trousse de secours obligatoire comme ça au moins c'est un minimum, je vois plus dans ce style-là. Après, il ne faut pas être extrémiste non plus, je serais plus là-dedans ouhais. On parlait de pêche, mais euh mais pour le kite, pour la pêche, je ne vais jamais tout seul, il y a toujours quelqu'un et au kite, je n'y vais pas s'il n'y a pas Pierre, ce n'est pas la peine. Pierre, il peut y aller tout seul, moi c'est hors de question, je ne vais pas avec le kite si ma voile n'est pas comme ça, les fils comme ça et qu'un gamin qui passe et que je lui coupe la tête, j'aurais l'air malin. Voilà être conscient de ses limites. Mon truc être conscient de ses limites, être humble, à partir de là, ça le fait quoi, tranquille.

Annexe 3c - Guillaume

(Homme, 19 ans, 10 ans d'expérience, 2 activités nautiques, permis mer)

- Pourrais-tu te présenter ?

Bein, je m'appelle Guillaume, j'ai 19 ans je suis en IUT à Morlaix, je passe en deuxième et après j'ai aussi un monitorat de voile donc j'encadre l'été je travaille l'été en tant que moniteur à L'USAB à côté du centre nautique, c'est un club de voile à côté de l'USRB, des crocos. J'encadre, je peux encadrer sur catamaran, sur dériveur ou sur optimiste, pas de planche.

- As-tu ton permis bateau ou un autre diplôme ?

En fait euh le permis bateau que j'ai passé, donc ça va dans ma formation et le PSC1 aussi c'est les premiers secours, voilà et euh c'est une formation qui est sur un an donc pendant les vacances on a des stages euh avec des permanents du club, on apprend la pédagogie, on va apprendre euh les marées le vent, les courants de la rade, par exemple courants, contrecourants, comment on va se placer en fonction des coefficients des marées, des trucs comme ça et après euh l'été on a en fait deux semaines d'observation et après on a 2 ou 3 semaines de terrain où on passe le monitorat avec un autre moniteur qui nous surveille. C'est nous qui faisons les cours et puis après à la fin de la journée on a un débriefe, il me dit, ben ce qui a été bien, pas bien, ce qui est à améliorer, et tout. Ça moi, je l'ai eu en 2 fois en générale on l'a en une ou 2 fois on l'a. Lors de stages pendant 1 ou 2 étés souvent et euh voilà, voilà, euh c'est tout quoi.

- Quels sont tes loisirs nautiques

J'ai navigué régulièrement au club, je prends des bateaux, la semaine dernière vu le temps qui fait là, j'ai été navigué, j'ai navigué avec des potes euh sinon après la natation, mais ce n'est pas, c'est pas nautique, quoi.

- Et depuis combien de temps pratiques tu ces activités ?

La voile, je faisais des stages l'été pendant 5, 6 ans, j'étais en opti quoi ça fait longtemps que j'en fait, je le fais presque tous les étés euh ben plus de 10 ans et après à l'année, j'ai fait, 3 ou 4 ans je ne sais plus, à l'année du cata et du dériveur.

- Et à quelle fréquence pratiques-tu ces activités ?

Euh maintenant que je suis moniteur, euh ça va dépendre, euh, l'année, je suis à Morlaix donc, euh le week-end, je n'ai pas que ça à faire, il faut que je vois tous les gens et tout euh du coup, je pratique plus trop euh, ben là l'été la semaine dernière, j'en ai fait 2 fois, la semaine d'avant 1 fois parce qu'il fait vachement beau, j'en profite, mais autrement les moniteurs ne naviguent pas énormément. On navigue l'été le mercredi soir parce que y'a les sorties moniteurs mais non autrement pas trop. Ben voilà, et après moi j'aime bien naviguer c'est vachement agréable, surtout là.

- Justement, que t'apporte la pratique de cette activité ?

Ce qui m'a amené à la pratique euh ce qui m'a amené à la pratiquer c'est que, j'ai toujours vécu à côté de la mer, avant j'étais à Marseille, maintenant en Bretagne donc, voilà. J'aime bien la mer enfin voilà j'aime bien aussi après j'ai fait des stages quand j'étais petit, du coup euh, ça a commencé à m'habituer et avant j'avais peur un peu et tout c'est normal quand on est petit, mais euh, j'ai toujours aimé ça quoi et après je suis devenu moniteur presque dans la lancée quoi, après mais des moments précis, j'aime ça quoi. Bah ouai on se sent plus libre, puis je me sens bien.

- Quelles seraient pour toi les principales règles de sécurité maritime ?

Euh les priorités déjà, après les chenaux, les chenaux en partie parce que des fois quand on a des groupes il y en a qui vont sur les chenaux, les plaisanciers râlent mais des fois on ne contrôle pas trop les stagiaires, on ne contrôle pas trop les stagiaires quand ils font des conneries mais du coup quand il y a des stagiaires qui font n'importe quoi, des fois il a des gens difficiles à gérer euh à part les chenaux et les priorités c'est vraiment le plus important quoi. Euh, ce qui me vient à l'esprit, mais déjà pour le groupe c'est de faire naviguer les bateaux groupés et euh quand il y en a un qui dessale tout le monde s'arrête, euh de leur inculquer les règles de sécurité par exemple, quand on a des cata par exemple il ne faut pas qu'il y ait moins d'un mât de distance entre les bateaux quand tu navigues à côté parce que et quand il y a un qui dessale l'autre stagiaire peut se prendre le mât des autres, c'est des règles comme ça quoi et après sur l'accueil il y a plein de règles sécurité à appliquer pour les stagiaires. Après pour nous, c'est avoir le gilet de sauvetage, c'est avoir le coupe-circuit autour du poignet, parce que des bateaux à moteur qui montent sur les rochers ça s'est déjà vu ou que le moniteur tombe à l'eau et le bateau qui fait des tours sur lui-même comme ça aussi. Euh ce qui me vient à l'esprit, toujours avoir un couteau sur soi au cas où, il peut toujours y avoir un stagiaire qui peut se

coincer avec un bout, qui peut rester sous la flotte, euh il y en a plein de règles tu sais des règles de sécurité euh après j'ai rien qui me vient à l'esprit, il doit y en avoir d'autres.

- Et toi, tu estimes que tu les appliques toujours, parfois, jamais...

Bon là j'essaie de les appliquer la plupart du temps quoi, après, après des fois. Des fois, des fois des fois on a des moments d'inattention, on ne peut pas ne pas faire gaffe aussi même si on essaye. Euh, il faut toujours regarder autour de soi aussi, toujours anticiper surtout quand on a des bateaux parce que si on n'anticipe pas, on peut avoir un accident qui arrive, on peut avoir un bateau devant c'est un peu la merde aussi, non sérieux ça arrive quoi.

- Oui justement tu as des exemples d'accidents en mer ?

Des accidents non, parce qu'on se démerde toujours, déjà il y a des moniteurs qui sont sur l'eau, et qu'on a des VHF pour parler entre nous et tout si euh s'il y a des problèmes, s'il y a un moniteur qui voit qu'il y a un bateau qui part à perpète, il y a la sécu G aussi la sécurité générale, souvent ça peut être soi Jean-Daniel ou les permanents des clubs qui sont sur l'eau et qui appellent à la VHF les moniteurs quand il y a un bateau qui part trop loin, pour pas qu'il y ait des problèmes. Souvent les accidents sont anticipés euh moi avec des stagiaires, moi j'ai jamais, enfin après si y'a des bateaux qui se rentrent dedans, des trucs comme ça si j'ai déjà vu. Les gens ne font pas gaffe, les gens pensent que ça passe, c'est ça en plus, moi ça m'est arrivé quand j'étais stagiaire, je disais ça passe, ça passe et à non, ça ne passe pas, ça ne passe pas, ah non ça passe pas.

Après c'est les bateaux, des trous dans les coques, il y a des coques qui sont fissurées, il y a des coques qui prennent l'eau, il peut y avoir du matériel cassé tout ça, ça coûte cher après quoi. Ça coûte vachement cher les bateaux. Sur le plan humain, il y a ça aussi, non mais sur le plan humain, après il peut y avoir des stagiaires qui peuvent tomber à la flotte, des stagiaires qui peuvent se blesser, euh il y a pas longtemps, qui m'a dit qu'un stagiaire qui s'était ramassé un bateau sur la tête, quand le cata a resalé, il avait pas fait gaffe. Ben voilà, c'est des trucs qui peuvent arriver comme ça et pourtant ce n'est pas trop grave, ça va quoi, on le signale juste au club et puis après au club si les parents viennent voir, ils savent ce qui s'est passé, c'est tout, mais après pas les trucs vraiment graves, non pas trop. Si, il y a eu un stagiaire qui a eu le mal de mer l'autre jour, il était sur le ponton à l'avant du bateau, en boule.

- Pour toi qu'elles seraient les principales causes d'accident en mer ?

Les principales causes d'accident en mer...les gens qui ne font pas gaffe. Après l'été ça peut être les plaisanciers qui louent un bateau, euh et qui ne savent pas, enfin qui pour certains bateaux pour les louer, il n'y a pas besoin du permis bateau je crois quoi, les bateaux à voile qui n'ont pas de moteur, il n'y a pas besoin du permis bateau du coup il faut faire vachement gaffe. Euh j'ai entendu qu'il y avait quelqu'un qui était tombé en panne, il y a pas longtemps c'était un bateau à voile, le moteur était tombé en panne et euh il avait appelé, il avait appelé pour dire qu'il était tombé en panne quoi parce que il avait sa voile, mais il aurait pu rentrer mais il ne savait pas faire quoi. Et après il y a les gens qui vont sur la mer et qui ne savent pas du tout en faire, ils ne connaissent pas bien les règles et qui ne font pas gaffe quoi voilà. Les priorités, c'est les priorités à droite, c'est comme sur la route quoi, il faut faire gaffe et ça il y a beaucoup de gens qui oublient quoi. Si tu n'anticipes pas, si tu ne regardes pas les conditions météo avant de partir en mer, c'est comme moi si je pars avec un groupe et que euh je ne regarde pas les conditions météo et à la météo ils disent par exemple le vent à 14h ou à 15h le vent y tombe, y tombe et qu'au final, on va se retrouver à 2 nœuds, et que je les emmène à l'île Ronde et que je ne peux pas revenir à 17 h et que au final je suis à 19 h quoi. Enfin du coup les parents râlent et, ben il faut toujours anticiper, il faut toujours regarder quoi, enfin euh c'est là-bas quoi.

- Pourquoi selon toi les gens font ça ?

Ben parce qu'ils pensent qu'ils y arriveront, enfin. Ils ont envie d'aller en mer car pour eux prendre un bateau, c'est bien, c'est joli, voilà je ne sais pas quoi, voilà. La mer ça peut être dangereux aussi, il y a beaucoup de gens qui ne se rendent pas compte de ça aussi, je pense, enfin je ne sais pas.

- Que penses du comportement des gens en mer ?

Encore dans la rade de Brest, ça va, enfin les gens savent, les gens savent que, comment ça marche quoi. Après je sais qu'il y a des plaisanciers qui râlent en général parce que il y a des fois des groupes, des groupes de voile qui vont dans le chenal, qui passe par le chenal qui traverse par le chenal tout ça, mais après dans la Rade de Brest c'est pas si problématique que ça quoi, parce que tu arrives toujours par te débrouiller. Et pourquoi les gens réagissent comme ça, je pense qu'ils ne font pas gaffe quoi. Les gens qui traînent leur ligne derrière eux, ils sont tranquilles, il regarde derrière au lieu de regarder devant, euh il y a les gens qui ne connaissent pas euh il y a un peu tout quoi.

- Tu as eu l'occasion de naviguer ailleurs qu'en Bretagne ?

Oui, j'ai navigué un peu à Marseille.

- Trouves-tu qu'il y a une différence de comportement ?

C'est pire, là-bas ils ne font pas gaffe, euh là-bas c'est ça va tout droit, tu as les jets ski qui arrivent à balle, si tu veux, même si tu as la priorité tu passes derrière parce que il vaut mieux l'éviter quoi. Non, là-bas il faut faire beaucoup plus gaffe qu'ici, je pense. Parce que là-bas, il y a beaucoup plus de basques en majorité, tu as vraiment les touristes basques. Ils avancent tout droit, ils font gaffe à rien euh et toi tu peux arriver avec un bateau à voile, eux ils ont un bateau à moteur, normalement la voile a priorité eux chacun son tour, on ne peut pas dire quoi. Ils passent sur les bateaux qui ont des lignes, ils coupent des lignes et oui ça arrive régulièrement quoi, j'ai un ami qui navigue là-bas, il me dit ici, il faut faire gaffe quoi, il a navigué un peu partout, il a fait de la compète et voilà quoi. Il y a beaucoup plus de bateaux à moteur beaucoup moins de bateaux à voile qu'ici ben, c'est pas pareil. Je sais que sur Brest, s'il y avait autant de bateaux à moteur ce serait chiant. Surtout que la rade n'est pas aussi grande que ça. Ouais l'été il y a déjà beaucoup de monde. Après les gens qui sortent, euh euh qui sortent en septembre, octobre, novembre, enfin qui sortent un peu l'hiver ou le début de printemps des trucs comme ça. En générale, c'est des gens qui sortent parce qu'il y a du vent, qui sortent parce qu'ils aiment la mer et tout, alors que l'été, ben les gens qui sortent, ils sortent parce qu'il fait beau, voilà, parce qu'ils veulent bronzer sur leur bateau. Les motivations sont différentes, et les gens sont différents parce que je pense, que pour moi l'été c'est beaucoup plus dangereux quoi, l'été il faut faire beaucoup plus gaffe quoi que l'hiver et des trucs comme ça.

- Penses-tu que les gens sont responsables en mer ?

Ouais dans la rade de Brest il y a une grande partie des gens qui sont responsables quand même.

- Et comment cela se manifesterait ?

Quelqu'un de responsable c'est quelqu'un qui respecte, qui respecte les règles quoi, qui, je ne sais pas comment, responsable (silence) euh, je ne sais pas, je ne sais pas du tout.

- Est-ce que tu pourrais me dire ce que c'est pour toi être irresponsable, avoir un comportement irresponsable ?

Bon ben avoir un comportement irresponsable, c'est de ne pas anticiper, c'est de, euh par exemple de naviguer, faire des allers et retours dans le chenal, de traverser le chenal en permanence, euh c'est sur son bateau ne pas mettre son gilet de sauvetage, coupe-circuit euh, faire gaffe à rien, par exemple le mec sur son bateau à moteur tranquillement avançant pas ne regardant pas autour de soi quoi. Il faut toujours regarder autour de soi en mer quoi, parce que tu peux toujours avoir un bateau qui arrive. Les bateaux arrivent vachement vite, on peut les voir de super loin et dire j'ai largement le temps et 10 minutes après le bateau est là quoi ou même pas 10 minutes après. Ouais il faut faire super gaffe à ça. C'est quelqu'un qui fait pas attention quoi ben voilà.

- Selon toi, pour quelle raison les gens seraient irresponsables ?

Ben, je ne sais pas, quand tu as 250 chevaux derrière le bateau euh, enfin je ne sais pas, tu as envie d'avoir un comportement irresponsable, quand tu peux, tu fais. C'est marrant. Et non c'est vrai quand tu peux aller à fond avec ton bateau, euh ça m'est arrivé aussi d'avoir des comportements irresponsables quoi. Quant par exemple, il y a des grosses vagues, des trucs comme ça et que, et on est en bateau à moteur si on peut sauter sur les vagues, essayer de décoller l'hélice de l'eau, on le fait quoi. Même si le bateau peut se retourner après, tu as des sensations et tout c'est excellent.

- Justement penses-tu que tu as eu des comportements irresponsables ?

Ouais, j'en ai eu ouais, même pendant que je passais mon monitorat, je l'ai fait aussi, ouais faire des courses entre moniteurs des trucs comme ça, ce n'est pas irresponsable, c'est, voilà, on s'amuse aussi quoi, j'ai envie de dire d'être responsable tout le temps c'est chiant quoi. Ouais ben voilà et après pour s'amuser un moment, il faut être irresponsable quoi parce que tout le temps sérieux, ben ce n'est marrant pas quoi.

- Et quelles sont pour toi les conséquences d'un tel comportement ?

Ben, les conséquences, les conséquences il faut faire gaffe quand même car ça peut être dangereux quoi, mais déjà si tu retournes ton bateau, ben tu peux être assommé, déjà si le bateau il coule ça la fout mal. Et après tu peux, pour les autres aussi tu rentres dans un bateau, euh, tu peux blesser un stagiaire, tu rentres dans un bateau, tu peux blesser quelqu'un d'autre, casser un bateau de quelqu'un d'autre. Euh il y a plein de trucs qui peuvent arriver, mais euh moi, tu

peux avoir pleins de conséquences négatives quoi, après ouhai. Mais d'un côté, je comprends certains trucs aussi. Après ce qui est chiant c'est les gens, les gens qui ne font vraiment pas gaffe, qui font tu croises un type qui te coupe la route, tu le croises une demi-heure après, il te recoupe la route, c'est bon quoi. Voilà un peu, il y a irresponsable et irresponsable quoi, tu peux être irresponsable tu regardes quand même autour de toi avant de faire des conneries. Irresponsable il y a des gens qui regardent rien du tout, ils ne font vraiment pas gaffe et ils passent, ils naviguent, ils font leurs trucs et ils se foutent de ce qui il y a autour. Parce que moi quand je sais quand je vais faire une course, une course avec un mono, je vais sauter d'une vague, je sais que, on sait très bien ce qu'il y a autour, quand on fait une course on va à fond et tout on sait très bien qu'il n'y a pas une planche juste devant qui est dans l'eau, on regarde autour quand même, quoi parce que on a l'habitude, aussi on regarde. On observe toujours autour alors que les gens qui vont tout droit quoi, ils ne font pas gaffe quoi, ben c'est, bon voilà. Bon voilà, ils vivent pour eux, voilà ils ne font pas gaffe à ce qu'il y a autour, quoi et après, c'est pareil que sur la route, il y a des gens qui font n'importe quoi, et ils vont louper un feu rouge, ou ils vont couper la priorité dans un rond-point alors qu'ils ne font pas gaffe, ben voilà, c'est chiant.

Quand tu vois dans certains groupes, ils sont 5, 6 qui arrivent pour faire de la voile dans mon groupe, tu vois très bien qu'ils font le concours, pour le concours de conneries entre les bateaux ouhais, ça, les stagiaires oui, les stagiaires c'est certain, après, je ne sais pas ça dépend. Les gens sur l'eau, sur leur bateau, quand c'est leur bateau à 30000 euros euh cap, pas cap, tu te dis attends, on va voir ce que je fais quoi après par contre les gens, les stagiaires ouhais c'est pas leur matos, ça se voit, dès qu'ils peuvent faire des conneries, ils font. D'abord quand j'étais stagiaire je faisais aussi. Quand on a passé le monitorat, il y a un stage en fait d'une semaine où on tournait en tant que moniteur et tous les autres faisaient les stagiaires en fait et on devait faire les pires conneries possibles au moniteur, je ne sais pas, on part en bateau euh je ne sais pas on est à 3 bateaux, on est à 3 par bateau au début et on laisse quelqu'un sur la bouée verte, sur la bouée verte à l'autre bout de la rade et quand on rentre au port il en manque un. Et je ne sais pas, par exemple on part, nous ce qu'on avait fait, on était parti en remorquage du port et tout, déjà ils manquaient 2 stagiaires qui étaient partis en courant sur les pontons. Ils avaient disparu quoi, on avait pas vu donc au départ il manque 2 stagiaires et après en fait on était rentré, on n'avait pas la voile en fait et on avait que le foc qui était enroulé et qui est resté quoi ça du foc à l'avant et donc on avait presque pas de voile, ni rien et elle nous avait lâché à côté des pontons et on était sans la voile au port pour la faire chier quoi, et il y a que des trucs comme ça. Ou alors elle dit vous partez vers la plage, ben si elle fait pas gaffe et si on arrive sur la plage et on monte sur la plage avec le cata et c'est que des crasses, que des crasses, que des crasses. Mais c'est ça il y a des stagiaires qui le prennent vraiment au mot quoi. Par exemple, il y a quelqu'un qui essaye de sortir le safran de l'eau, alors nous on l'a sorti de l'eau et il y avait presque pas de vent, on a dû, on s'est mis en trapèze à 2 du même côté on a fait désaler le cata. On a sorti le safran de l'eau, on a sorti le safran de l'eau, il était comme ça non, on était en train de le faire chapoter et après on fait gaffe à ce qu'on dit. Et nous quand on dit quelque chose qui

nous paraît carrément logique, quoi. Quand on dit tire sur ta voile ben eux ils vont la lâcher quoi. Sinon, il y a des trucs c'est, je ne sais pas, je prends les gens, on a du parisien, du parisien puis voilà. Du gros touriste qui arrive qui n'a jamais fait de voile de sa vie. Des fois on lui dit des trucs, ben quand tu vois ce qu'ils font, je ne sais pas, tu les regardes. Il faut arrêter là, c'est pas faisable c'est pas possible. Non ça revient régulièrement comme ça, là je n'ai pas un exemple qui me vient en tête, euh par exemple pousse ta barre, tu pousse ta barre, il y en a des trucs, il y en a qui vont la tirer, je ne sais pas, il y a des trucs, c'est, ils ne comprennent rien certains. Bon voilà mais sur l'eau, tu as des stagiaires au bout d'une semaine, tu leur expliques tous les jours comment s'arrêter et ils n'arrivent toujours pas à s'arrêter, c'est chiant quoi bref bon, voilà bon. J'ai oublié la question du coup

Ca dépend aussi de leur âge, sur quel bateau ils sont, s'ils sont stagiaire ou pas. Quand tu as un jet ski ben, si tu es cap ou pas cap, tu es cap. Si tu as un bateau, si tu as 40 ans, si tu as un bateau et que tu as un 15 m et que euh ben, tu as un gros bateau à voile et que il y en a un qui te dit est ce que tu es cap d'aller à fond en face de la vague là et de sauter la vague, et non, je ne suis pas cap, au prix que ça coûte, je ne suis pas cap quoi, ça dépend en fait, ça dépend de l'âge aussi. Je crois quand tu es plus jeune, tu es plus cap ouhais.

- Aurais-tu quelque chose à rajouter ?

Les 5 nœuds à 300 m des côtes c'est chiant parce que, déjà 5 nœuds, les bateaux à la voile, ils doivent respecter aussi et en cata les 5 nœuds ne sont pas forcément respectés, les planches non plus d'ailleurs. Même en moteur, quand tu as un bateau qui va à 10 nœuds, tu es à côté de lui, tu es à 10 nœuds aussi et les 300m dans la rade de Brest euh, ça fait court quoi, il ne reste plus grand-chose quoi et, ce n'est pas respecté du tout, et je comprends bien que ce ne soit pas respecté parce que la théorie c'est bien et dire partout en France partout à 300m de la côte, il ne faut pas naviguer enfin à plus de 5 nœuds, d'accord ça peut être vachement utile dans certains endroits quoi, je ne dis pas le contraire, mais des fois il faudrait peut-être adapter au lieu quoi. Parce que 3 nœuds dans le port voilà c'est normal. Il ne faut pas aller trop vite mais 5 nœuds ben voilà, c'est après on nous le répète, on, nous le dit et tout et quand on arrive à la plage c'est sûr que l'on n'arrive pas à fond que, on dit au stagiaire de ralentir aussi mais 5 nœud quand on passe à côté du Polder ou qu'on est à Plougastel, là-bas il y a jamais personne, moi je trouve ça un peu débile quoi.

- Il y a d'autres choses auxquelles tu penses qu'il faudrait adapter ou modifier ?

Euh ouhais ils savent toujours que la priorité c'est à droite et que les bateaux à voile ils ont la priorité. Tribord amure ben c'est super chiant. Quand tu es à la voile et que tu as des bateaux à moteur qui te coupent la route euh c'est bon quoi les bateaux à moteur peuvent passer facilement

derrière toi tu es à la voile. Et après quand tu maîtrises ton support tu peux, tu peux les éviter mais quand tu as des stagiaires qui sont là et que c'est leur 3^{ème} jour de voile eux ils vont tout droit quoi et c'est chiant. Ou alors les bateaux qui passent tout près des bateaux à voile, ça aussi c'est chiant. Par contre pour les planches, ce n'est pas mon cas mais, moi je n'ai pas de planche mais quand tu as des bateaux, tu as des scooters derrière par exemple qui passent à balle à côté d'une planche. Un gars qui commence la planche euh ça lui fait des vagues, des machins et il se prend la voile sur la gueule, c'est pas top quoi. C'est pas top. Après tu vois c'est de la responsabilité personnelle, c'est chacun qui fait ce qu'il veut quoi mais euh c'est un peu pour ça on ne va pas changer tout le monde, ce n'est pas faisable et mettre plus de gendarmes maritime sur l'eau, je ne suis pas sûr que ce soit la solution non plus. Si les affaires maritimes viennent nous voir parce qu'on est à plus de 5 nœuds, un truc comme ça, ça ne servirait à rien de toute manière, parce que le jour d'après on recommencera et, bon voilà, il faut que les gens se responsabilisent, ouhais comment faire ?

Annexe 4 – Questionnaire Collecte 1

Plaisance et comportements

Bonjour,

Actuellement en thèse, l'étude à laquelle je vous demande de participer est réalisée pour les besoins d'un travail universitaire portant sur l'étude des comportements des pratiquants d'activités de loisirs nautiques et plus particulièrement de la plaisance, le but étant d'améliorer la prévention en mer.

Je vous demande de bien vouloir répondre aux questions posées ci-après. Vos réponses seront précieuses pour me permettre d'avancer dans ma recherche. Le temps pour répondre à ce questionnaire est estimé à environ 20 minutes. Je vous remercie d'avance pour le temps que vous voudrez bien m'accorder.

Afin que je puisse mener à bien mon travail, il est important que vous répondiez à toutes les questions. Je suis consciente que certaines d'entre elles peuvent vous sembler personnelles ou répétitives, mais je vous demande d'y répondre le plus sincèrement possible, en indiquant toujours votre première réaction.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, seule votre opinion personnelle compte. Vos réponses resteront strictement anonymes et confidentielles.

En vous remerciant d'avance pour votre précieuse collaboration

Contact : Christelle Lavaud
Laboratoire ICI - Université de Bretagne Occidentale (UBO)
12 Rue de Kergoat CS 93837 – 29238 Brest CEDEX 3
Email : christelle.lavaud@etudiant.univ-brest.fr

***Obligatoire**

Thème 1 - Mes activités nautiques

Cette partie s'intéresse à votre pratique nautique et plus particulièrement à celle de la plaisance.

1. Quelle(s) activité(s) de plaisance pratiquez-vous, ou avez-vous pratiquée(s), même occasionnellement ? (Plusieurs réponses possibles) *

Plusieurs réponses possibles.

- Plaisance voile légère (dériveur, catamaran...)
- Plaisance à voile (croisière côtière ou hauturière...)
- Plaisance à moteur < 8m
- Plaisance à moteur > 8m

2. Etes-vous titulaire d'un permis bateau ? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

3. Vous êtes : (plusieurs réponses possibles) *

Plusieurs réponses possibles.

- Personne pratiquant dans le cadre d'un club (école, entreprise, association...)
- Locataire d'un bateau
- Personne pratiquant dans le cadre de stages ou d'offres packagées
- Propriétaire, co-proprétaire ou possesseur d'un bateau en leasing
- Invité(e) ou utilisateur (trice) d'un bateau d'une autre personne

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

4. A quelle fréquence exercez-vous vos activités nautiques ? (Toutes activités confondues) *

Une seule réponse possible.

- Une fois tous les 5 ans ou moins
- Une fois tous les 3 ou 4 ans
- Une fois tous les 2 ans
- Tous les ans - Moins de 8 jours par an
- Tous les ans - Entre 8 et 15 jours par an
- Tous les ans - Entre 15 et 30 jours par an
- Tous les ans - Plus de 30 jours par an

5. A quelle(s) saison(s) exercez-vous vos activités nautiques ? (Toutes activités confondues) (Plusieurs réponses possibles) *

Plusieurs réponses possibles.

- Toutes indifféremment
- Au printemps
- En été
- En automne
- En hiver

6. Depuis combien de temps pratiquez-vous vos activités nautiques ? (Indiquez le nombre d'années ou de mois) *

7. Comment pratiquez-vous le plus fréquemment votre (vos) activité(s) ? *

Une seule réponse possible.

- Seul
- En couple
- En famille ou avec des amis, uniquement entre adultes
- En famille ou avec des amis, et avec des enfants en bas âge (< 10 ans)
- En famille ou avec des amis, et avec des enfants pré-adolescents ou adolescents (> 10 ans)
- Avec des collègues

Thème 2 : Mon environnement

Cette partie s'intéresse à votre environnement social et physique. Certaines questions peuvent vous paraître personnelles, mais il est important d'y répondre le plus sincèrement possible.

8. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni en accord, ni en désaccord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
La plupart de ceux qui naviguent ont un comportement irresponsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La plupart de mes amis et de mes connaissances ont un comportement irresponsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les personnes qui influencent mon comportement en mer pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La plupart des français qui pratiquent une activité de plaisance ont un comportement responsable.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ceux qui n'ont pas un comportement irresponsable en mer sont des exceptions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les personnes qui sont importantes pour moi pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La plupart des personnes à qui je m'identifie ont un comportement irresponsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Selon votre expérience, les plaisanciers peuvent envisager de partir en mer quand (Exprimez votre opinion à l'aide des degrés présents sur l'échelle): La météo est : *

Une seule réponse possible.

	1	2	3	4	5	
Bonne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mauvaise

10. La luminosité est: *

Une seule réponse possible.

	1	2	3	4	5	
Bonne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mauvaise

11. La mer est : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Calme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Agitée

12. Le vent est : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Faible	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fort

13. Les vagues sont : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Petites	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Grosses

14. Le matériel de sécurité est : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Conforme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non conforme

15. Le matériel de sécurité est : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Complet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Incomplet

16. Vous avez votre gilet de sauvetage : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

17. Vous disposez de moyens de communication (ex : téléphone, VHF...) : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

18. Vous disposez d'outils technologiques d'aide à la navigation : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

19. Les secours ne sont pas loin : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

20. Il y a du monde sur l'eau : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

21. Il y a du monde à bord : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

22. Les personnes à bord : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Savent naviguer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	ne savent pas naviguer

23. Les personnes à bord encouragent à partir en mer : **Une seule réponse possible.*

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

Thème 3 : Ma perception du danger

Il existe plusieurs accidents qui peuvent survenir en mer. En voici quelques-uns. Pour chacun d'entre eux dites quelle est la probabilité qu'il puisse vous arriver si vous étiez sur un bateau. (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous).

Risque nul	1	2	3	4	5	Risque maximal
------------	---	---	---	---	---	----------------

24. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
Chute à la mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abordage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Echouement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chavirement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voie d'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encalminage (immobilisation due à l'absence de vent) sans autre moyen de propulsion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avaries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accident en mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Incendie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Difficulté de navigation ou de localisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aide médicale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Panne de carburant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rupture mouillage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25. Selon vous, lorsque l'on navigue, à quel point les situations suivantes sont-elles dangereuses ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout dangereuse	Moyennement dangereuse	Neutre	Dangereuse	Très dangereuse
Non port du gilet de sauvetage la nuit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Refus de priorité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sortir par mauvais temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non vérification du bulletin météorologique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non port du gilet de sauvetage le jour	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduite avec un taux d'alcool supérieur à la légalité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non port du gilet de sauvetage lors d'une intempérie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excès de vitesse dans la bande des 300 mètres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utilisation du canal 16 pour des conversations personnelles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de moyens de communication à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non vérification du matériel de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'entretien du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excès de vitesse en zone portuaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Difficulté de navigation ou de localisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

Thème 4 : Mon expérience passée

Cette partie du questionnaire s'intéresse à votre expérience nautique. Certaines questions peuvent vous paraître personnelles, mais il est important d'y répondre le plus sincèrement possible. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

26. Vous est-il déjà arrivé de vous retrouver dans les situations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent
Partir en mer par beau temps sans porter de gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer lors de fortes intempéries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir regardé le bulletin météorologique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dépasser la limitation de vitesse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans moyen de communication	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir retardé l'entretien du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir eu des difficultés de navigation ou de localisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. A quelle fréquence vous êtes-vous déjà retrouvé(e) dans les situations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent
Distrait(e), vous ne réalisez pas que vous passez au-dessus d'une zone de plongée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mal juger la place pour virer à tribord et éviter une collision de justesse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réaliser que vous ne connaissez pas vraiment le cap à suivre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oublier quelle vitesse est enclenchée et devoir vérifier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à entretenir régulièrement son matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeter un œil à votre indicateur de vitesse et réaliser que vous naviguez sans le savoir au-dessus de la limitation de vitesse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En virant de bord, presque percuter un autre bateau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eprouver des difficultés à manœuvrer quand il a beaucoup de monde sur l'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mal juger la vitesse des bateaux que vous croisez	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas remarquer le balisage et passer du mauvais côté	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Perdu(e) dans vos pensées, ne pas remarquer un engin arrivant en face de vous ou bien prioritaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Essayer de dépasser un bateau sans avoir d'abord regardé autour de vous alors qu'un autre bateau arrive derrière vous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Distrain, vous êtes coincé(e) par les marées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mal juger la taille de l'emplacement de stationnement dans un port et presque (ou même carrément) percuter le bateau d'à côté.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Percuter quelque chose que vous n'aviez pas vu avant de faire votre manœuvre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas avoir de moyens de communication	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oublier quand votre assurance bateau arrive à échéance et découvrir que vous naviguez en infraction.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à mettre son gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à contrôler ses équipements de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à vérifier l'horaire des marées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer aussi vite la nuit que le jour	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Thème 5 : Mes motivations à certains comportements en mer

Voici une liste contenant des raisons possibles à l'adoption de certains comportements en mer. Merci d'indiquer à quel point elles vous concernent.

Rappel : Nous recherchons la diversité des points de vue et la sincérité des réponses. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

28. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Je veux gagner du temps lorsque je suis pressé(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de faire ce qui me plaît	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de rompre avec mon quotidien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir ce genre de comportement me procure un certain statut social	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de faire monter l'adrénaline	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime faire de nouvelles expériences	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de relever des défis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai très peu de temps devant moi et je veux en profiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cela m'amuse d'enfreindre les règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je préfère continuer qu'arrêter pour ne pas passer pour un incapable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de me laisser porter au gré des flots	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de laisser une place à l'incertitude	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime braver les interdits	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je souhaite être intégré(e) dans un groupe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie de perdre de temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
J'aime le danger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de laisser une place à l'imprévu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie d'être accepté(e) par les autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie de me soucier des autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime l'idée de suivre le vent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime les sensations fortes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime me préoccuper de moi avant tout	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de dépasser mes limites	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime me laisser aller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime l'idée de partir à l'aventure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie d'impressionner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le regard des autres est important pour moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime me surpasser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de me faire plaisir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime que l'on ait une certaine image de moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime que l'on me regarde	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je ne veux pas avoir de contrainte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je veux être reconnu(e) par les autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de m'amuser avant tout	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il arrive que je doive porter secours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je prends plaisir à braver les interdits	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai le goût du risque	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C'est ennuyeux de toujours respecter les règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime être sous pression	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Certaines situations risquées nécessitent de passer outre certaines règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

31. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
J'aime découvrir de nouvelles choses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime les challenges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ça me permet de faire partie d'un groupe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie de perdre la face	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis meilleur(e) sous la pression	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C'est important pour moi que les gens soient contents à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis joueur(euse)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie de me décrédibiliser devant les autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entretenir le bateau et le matériel coûte cher et je ne le fais pas régulièrement pour faire des économies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je préfère me soucier de moi en premier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de montrer ce dont je suis capable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de voir ce que mon bateau a dans le ventre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai l'esprit de compétition	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de me sentir libre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie d'avoir une pénalité de retard dans le cadre d'une location	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Thème 6 : Quelques scénarios

Voici quelques scénarios abordant certaines situations pouvant survenir en mer. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, seule votre opinion personnelle compte. Nous vous demandons d'y répondre le plus sincèrement possible, en indiquant toujours votre première réaction.

Scénario 1

Un groupe d'amis se retrouve pour un week-end en mer prévu de longue date. Le jour du départ, le temps est couvert et il y a quelques rafales. Quelle serait la probabilité que vous vous engagiez dans l'une des situations suivantes ? (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous)

Improbable	1	2	3	4	5	Probable
------------	---	---	---	---	---	----------

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

32. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
Le départ est maintenu, ce serait dommage de ne pas en profiter maintenant qu'on est là.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ça va être un week-end sympa entre copains même si la météo n'est pas de la partie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inutile de contrôler tout le matériel de sécurité, on n'en a jamais eu besoin jusque là	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas besoin de mettre un gilet de sauvetage, c'est gênant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On pourra toujours appeler les secours si besoin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Scénario 2

Plusieurs amis profitent d'une belle après-midi d'été pour sortir en mer avec leur bateau. Quelle serait la probabilité que vous vous engagiez dans l'une des situations suivantes ? (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous)

Improbable	1	2	3	4	5	Probable
------------	---	---	---	---	---	----------

33. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
La météo est bonne et pas un nuage à l'horizon, inutile de regarder le bulletin météorologique, ça ne devrait pas bouger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il fait beau, le gilet de sauvetage peut rester ranger dans la cabine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ça fait longtemps que le bateau n'est pas sorti, inutile de vérifier le matériel, ça ne devrait pas avoir bougé depuis la dernière fois	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je ne mettrai le gilet de sauvetage que si le temps se dégrade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas besoin de perdre du temps à faire la navigation, le GPS nous mènera là où l'on souhaite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pour mieux vous connaître

Afin de mieux vous connaître, voici une question sur votre personnalité. Répondez le plus spontanément et le plus sincèrement possible.

34. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni en accord, ni en désaccord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Quand je fais une erreur, je suis toujours disposé(e) à l'admettre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis toujours courtois(e), même envers les personnes désagréables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je fais toujours attention à la façon dont je m'habille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cela m'arrive d'être rancunier(ère) quand je n'obtiens pas ce que je veux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mes manières à table sont aussi bonnes à la maison que quand je mange au restaurant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai jamais dit délibérément quelque chose qui puisse être blessant pour quelqu'un	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cela ne me contrarie pas que des gens expriment des idées très différentes des miennes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis parfois irrité(e) par les gens qui me demandent des faveurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'est déjà arrivé d'avoir envie de me rebeller contre les personnes détenant l'autorité même si je savais qu'elles avaient raison	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'essaie parfois de me venger plutôt que de pardonner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pour terminer cette enquête, voici quelques questions uniquement dans un objectif statistique. Rappelez-vous que toutes les réponses sont totalement confidentielles.

35. Année de naissance *

36. Sexe *

Une seule réponse possible.

- Homme
 Femme

37. Statut marital *

Une seule réponse possible.

- Célibataire
 Marié(e) ou vivant maritalement
 Veuf(ve)
 Divorcé(e) - Séparé(e)

38. Niveau d'éducation *

Une seule réponse possible.

- Enseignement primaire
 Brevet - Certificat d'étude
 BEP, CAP, Bac et niveau Bac
 Bac +1, +2, et +3
 Bac +5 et plus

39. Catégorie Socio-professionnelle *

Une seule réponse possible.

- Agriculteur(trice) - Exploitant(e)
 Ouvrier(ère)
 Employé(e)
 Cadre - Profession libérale - Profession intellectuelle supérieure
 Retraité(e)
 Artisan(e) - Commerçant(e) - Chef d'entreprise
 Profession intermédiaire - Agent de maîtrise
 Etudiant(e)
 Autre personne inactive

40. Avez-vous des enfants ? *

Une seule réponse possible.

- Oui
 Non

41. Ville ou code postal *

Annexe 5 – Questionnaire Collecte 2

Plaisance et comportements

Bonjour,

Actuellement en thèse, l'étude à laquelle je vous demande de participer est réalisée pour les besoins d'un travail universitaire portant sur l'étude des comportements des pratiquants d'activités de loisirs nautiques et plus particulièrement de la plaisance, le but étant d'améliorer la prévention en mer.

Je vous demande de bien vouloir répondre aux questions posées ci-après. Vos réponses seront précieuses pour me permettre d'avancer dans ma recherche. Le temps pour répondre à ce questionnaire est estimé à environ 20 minutes. Je vous remercie d'avance pour le temps que vous voudrez bien m'accorder.

Afin que je puisse mener à bien mon travail, il est important que vous répondiez à toutes les questions. Je suis consciente que certaines d'entre elles peuvent vous sembler personnelles ou répétitives, mais je vous demande d'y répondre le plus sincèrement possible, en indiquant toujours votre première réaction.

Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, seule votre opinion personnelle compte. Vos réponses resteront strictement anonymes et confidentielles.

En vous remerciant d'avance pour votre précieuse collaboration.

***Obligatoire**

1. **Pratiquez-vous ou avez-vous pratiqué une activité de plaisance, même occasionnellement ? (Navigation pratiquée dans le cadre du loisir et/ou du sport sur un bateau à voile ou à moteur) ***

Une seule réponse possible.

- Oui *Passez à la question 3.*
 Non *Passez à "Merci pour votre participation".*

Merci pour votre participation

Pour finaliser votre participation, merci de cliquer sur le lien ci-dessous:

http://ups.surveymeter.com/trafficui/mscui/SOTerminated.aspx?sname=Qpj6-U4RzPO5AC_mRZBgomtZBA

Vous pouvez désormais quitter ce questionnaire

2. *

Une seule réponse possible.

- Fermez la fenêtre *Passez à "Merci pour votre participation".*

Thème 1 : Mes activités nautiques

Cette partie s'intéresse à votre pratique nautique et plus particulièrement à celle de la plaisance.

3. **Quelle(s) activité(s) de plaisance pratiquez-vous, ou avez-vous pratiquée(s), même occasionnellement ? (Plusieurs réponses possibles) ***

Une seule réponse possible.

- Plaisance à voile (croisière côtière, hauturière, voile légère...)
 Plaisance à moteur
 Plaisance à moteur et à voile indifféremment

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
 application dans le champ de la sécurité maritime

4. Etes-vous titulaire d'un permis bateau ? **Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

5. Le plus souvent vous naviguez en tant que : **Une seule réponse possible.*

- Personne pratiquant dans le cadre d'un club (école, entreprise, association...)
- Locataire d'un bateau
- Personne pratiquant dans le cadre de stages ou d'offres packagées
- Propriétaire, co-propriétaire ou possesseur d'un bateau en leasing
- Invité(e) ou utilisateur (trice) d'un bateau d'une autre personne

6. A quelle fréquence exercez-vous vos activités nautiques ? (Toutes activités confondues) **Une seule réponse possible.*

- Une fois tous les 5 ans ou moins
- Une fois tous les 3 ou 4 ans
- Une fois tous les 2 ans
- Tous les ans - Moins de 8 jours par an
- Tous les ans - Entre 8 et 15 jours par an
- Tous les ans - Entre 15 et 30 jours par an
- Tous les ans - Plus de 30 jours par an

7. A quelle(s) saison(s) exercez-vous vos activités nautiques ? (Toutes activités confondues) (Plusieurs réponses possibles) **Plusieurs réponses possibles.*

- Toutes indifféremment
- Au printemps
- En été
- En automne
- En hiver

8. Depuis combien de temps pratiquez-vous vos activités nautiques ? (Indiquez le nombre d'années ou de mois) *

9. Comment pratiquez-vous le plus fréquemment votre (vos) activité(s) ? **Une seule réponse possible.*

- Seul
- En couple
- En famille ou avec des amis, uniquement entre adultes
- En famille ou avec des amis, et avec des enfants en bas âge (< 10 ans)
- En famille ou avec des amis, et avec des enfants pré-adolescents ou adolescents (> 10 ans)
- Avec des collègues

Thème 2 : Mon environnement

Cette partie s'intéresse à votre environnement social et physique. Certaines questions peuvent vous paraître personnelles, mais il est important d'y répondre le plus sincèrement possible.

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

10. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni en accord, ni en désaccord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Les personnes qui influencent mon comportement en mer pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les personnes qui sont importantes pour moi pensent que je devrais adopter un comportement plus responsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sur l'eau, les pavillons français semblent avoir un comportement moins responsable que les autres pavillons.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beaucoup de ceux qui naviguent n'ont pas toujours un comportement responsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ceux qui ont un comportement responsable en mer semblent être des exceptions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Certaines personnes qui me servent d'exemple ont parfois un comportement irresponsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beaucoup de mes proches n'adoptent pas toujours un comportement responsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'influence de mon entourage me conduit parfois à adapter un comportement qui n'est pas responsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La plupart de mes amis et de mes connaissances ont un comportement irresponsable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Selon votre expérience, les plaisanciers peuvent envisager de partir en mer quand (Exprimez votre opinion à l'aide des degrés présents sur l'échelle): La météo est : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
Bonne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mauvaise

12. Leur gilet de sauvetage n'est pas à bord: *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

13. Le vent est : *

Une seule réponse possible.

	1	2	3	4	5	
Faible (force 0, <1 noeud)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fort (force 6 et plus, > 22 noeuds)

14. Ils ne sont pas seuls à bord : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

15. Le matériel de sécurité : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
a été vérifié	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	n'a pas été vérifié

16. Les secours en mer sont : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
proches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	loin

17. Ils n'ont pas de moyen de communication à bord (téléphone, VHF...) *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5		
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

18. La mer est : **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Calme (0 mètre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Forte (> 4 mètres)

19. Il y a du monde à bord : **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

20. La visibilité est: **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Bonne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mauvaise

21. Il savent que l'on peut rapidement leur venir en aide si besoin: **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

22. Les personnes à bord : **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Savent naviguer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	ne savent pas naviguer

23. Ils ne portent pas leur gilet de sauvetage: **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

24. Les vagues sont : **Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	
inexsistantes (mer comme un miroir)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Grosses (lames, embruns, crêtes d'écume)

25. Ils n'ont pas vérifié le bulletin météorologique : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5	
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

26. Les personnes à bord aident à la navigation : *

Une seule réponse possible.

1	2	3	4	5	
Oui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Non

Thème 3 : Ma perception du danger

Il existe plusieurs accidents qui peuvent survenir en mer. En voici quelques-uns. Pour chacun d'entre eux dites quelle est la probabilité qu'il puisse vous arriver si vous étiez sur un bateau. (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous).

Risque nul	1	2	3	4	5	Risque maximal
------------	---	---	---	---	---	----------------

27. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
Chute à la mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abordage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Echouement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chavirement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voie d'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avaries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accident en mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Incendie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rupture mouillage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Selon vous, lorsque l'on navigue, à quel point les situations suivantes sont-elles dangereuses ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout dangereuse	Moyennement dangereuse	Neutre	Dangereuse	Très dangereuse
Non port du gilet de sauvetage la nuit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sortir par mauvais temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non vérification du bulletin météorologique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non port du gilet de sauvetage le jour	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excès de vitesse dans la bande des 300 mètres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utilisation du canal 16 pour des conversations personnelles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de moyens de communication à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non vérification du matériel de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne porter le gilet de sauvetage que s'il fait mauvais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excès de vitesse en zone portuaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Non port du gilet de sauvetage lors d'une intempérie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Difficulté de navigation ou de localisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oublier de porter le gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Report de l'entretien du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excès de vitesse dans une zone réglementées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etre coincé(e) par la marée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer sans tenir compte de la météo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Méconnaissance de l'utilisation de certains matériels à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mauvais entretien du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas porter le gilet de sauvetage quelle que soit la météo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer sans connaître les prévision météorologiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne plus réussir à se repérer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

Thème 4 : Mon expérience passée

Cette partie du questionnaire s'intéresse à votre expérience nautique. Certaines questions peuvent vous paraître personnelles, mais il est important d'y répondre le plus sincèrement possible. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

29. Vous est-il déjà arrivé de vous retrouver dans les situations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent
Partir en mer par beau temps sans porter de gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir regardé le bulletin météorologique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Excéder la limitation de vitesse dans la bande des 300 mètres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer lors d'une intempérie sans porter de gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir retardé l'entretien du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer même si le temps annoncé est mauvais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone réglementée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer lors de fortes intempéries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas tenir compte du balisage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir regardé l'itinéraire à suivre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir vérifié le matériel de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dépasser la limitation de vitesse dans une zone portuaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas tenir compte des priorités	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Naviguer sans aucun moyen de communication	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans avoir consulté l'horaire des marées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer sans s'être renseigné(e) sur les zones de navigation (courants, chenaux, rochers, berges dangereuses, réserves naturelles, zones de cultures marines...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partir en mer malgré un vent de force 6 (22 nœuds)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. A quelle fréquence vous êtes-vous déjà retrouvé(e) dans les situations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Jamais	Rarement	Parfois	Souvent	Très souvent
Distraint(e), vous ne réalisez pas que vous passez au-dessus d'une zone de plongée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réaliser que vous ne connaissez pas vraiment le cap à suivre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oublier quelle vitesse est enclenchée et devoir vérifier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à entretenir régulièrement son matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Distraint(e), vous vous retrouvez coincé par la marée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à vérifier le niveau d'essence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eprouver des difficultés à manœuvrer quand il a beaucoup de monde sur l'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mal juger la vitesse des bateaux que vous croisez	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Distraint(e), vous ne faites pas attention à la profondeur au risque de talonner ou de vous échouer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à prendre son gilet de sauvetage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Perdu(e) dans vos pensées, ne pas remarquer un engin arrivant en face de vous ou bien prioritaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Distraint(e), vous ne remarquez pas une autre embarcation (véliplancheur, kite surf, canoë).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à contrôler ses équipements de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas penser à contrôler la date de validité de son gilet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir des difficultés à accoster	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas savoir faire fonctionner un des équipements du bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas avoir vérifié le bulletin météorologique avant de partir en mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas avoir de moyen de communication à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas savoir se repérer par rapport au balisage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ne pas anticiper la navigation des autres sur l'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Thème 5 : Mes motivations à certains comportements en mer

Voici une liste contenant des raisons possibles à l'adoption de certains comportements en mer. Merci d'indiquer à quel point elles vous concernent.

Rappel : Nous recherchons la diversité des points de vue et la sincérité des réponses. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

31. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Je veux gagner du temps lorsque je suis pressé(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de relever des défis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je souhaiterais montrer aux autres que je suis vraiment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime faire de nouvelles expériences	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime faire comme je l'entends	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai très peu de temps devant moi et je veux en profiter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai l'esprit de compétition	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'estime que sur l'eau, c'est un espace de liberté	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de me laisser porter au gré des flots	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je voudrais me faire remarquer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis joueur(euse)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le plus important c'est que tout le monde à bord prenne du bon temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Certaines contraintes m'obligent à me dépêcher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie d'avoir de contrainte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

32. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime les sensations fortes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de dépasser mes limites	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime l'idée de partir à l'aventure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis pressé(e) de naviguer même si les conditions ne sont pas réunies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je souhaiterais me démarquer des autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C'est important pour moi que les gens soient contents à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de voir ce que mon bateau a dans le ventre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime me surpasser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de rendre les gens heureux en mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime apprendre de nouvelles choses en me surpassant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime profiter de chaque instant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime me sentir libre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

33. Il pourrait m'arriver de dépasser certaines limites ou contraintes de navigation parce que (une réponse par ligne) : *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai pas envie d'être ridicule en renonçant devant un obstacle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis meilleur(e) sous la pression	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il arrive que je doive porter secours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Certaines situations risquées nécessitent de passer outre certaines règles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de ne m'occuper de rien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai envie de me prouver que je peux y arriver malgré le danger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aime les challenges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ce qui m'importe c'est que chacun prenne du plaisir à bord	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il se peut que je sois pris(e) par le temps	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Thème 6 : Quelques scénarios

Voici quelques scénarios abordant certaines situations pouvant survenir en mer. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, seule votre opinion personnelle compte. Nous vous demandons d'y répondre le plus sincèrement possible, en indiquant toujours votre première réaction.

Scénario 1

Un groupe d'amis se retrouve pour un week-end en mer prévu de longue date. Le jour du départ, le temps est couvert et il y a quelques rafales. Quelle serait la probabilité que vous vous engagiez dans l'une des situations suivantes ? (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous)

Improbable	1	2	3	4	5	Probable
------------	---	---	---	---	---	----------

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations : application dans le champ de la sécurité maritime

34. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
Le départ est maintenu, ce serait dommage de ne pas en profiter maintenant qu'on est là.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On pourra toujours appeler les secours si besoin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nous y allons quand même, ce qui compte c'est de s'amuser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ça faisait longtemps que ce week-end était prévu, on ne va pas renoncer maintenant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Peu importe la météo, nous passerons tout de même un bon moment ensemble sur l'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ça va être un week-end sympa entre copains même si la météo n'est pas de la partie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jusqu'ici tout s'est toujours bien passé, il n'y pas de raison que ce soit différent aujourd'hui	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Scénario 2

Plusieurs amis profitent d'une belle après-midi d'été pour sortir en mer avec leur bateau. Quelle serait la probabilité que vous vous engagiez dans l'une des situations suivantes ? (Pour répondre, aidez-vous du tableau ci-dessous)

Improbable	1	2	3	4	5	Probable
------------	---	---	---	---	---	----------

35. *

Une seule réponse possible par ligne.

	1	2	3	4	5
La météo est bonne et pas un nuage à l'horizon, inutile de regarder le bulletin météorologique, ça ne devrait pas bouger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je ne mettrai le gilet de sauvetage que si le temps se dégrade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas besoin de perdre du temps à faire la navigation, le GPS nous mènera là où l'on souhaite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nous n'avons jamais eu besoin du gilet, inutile de le porter aujourd'hui.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inutile de contrôler le matériel de sécurité, il n'a jamais servi et doit toujours fonctionner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il fait beau, le gilet de sauvetage peut rester ranger dans la cabine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Même si on ne sait pas faire fonctionner tout le matériel à bord, à nous tous on devrait s'en sortir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nous partons malgré la météo mitigée, nous aviserons au fur et à mesure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On ne sait pas encore où l'on va, on décidera une fois parti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Pour mieux vous connaître

Afin de mieux vous connaître, voici une question sur votre personnalité. Répondez le plus spontanément et le plus sincèrement possible.

36. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Quand je fais une erreur, je suis toujours disposé(e) à l'admettre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis toujours courtois(e), même envers les personnes désagréables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je fais toujours attention à la façon dont je m'habille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cela m'arrive d'être rancunier(ère) quand je n'obtiens pas ce que je veux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mes manières à tables sont aussi bonnes à la maison que quand je mange au restaurant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je n'ai jamais dit délibérément quelque chose qui puisse être blessant pour quelqu'un	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cela ne me contrarie pas que des gens expriment des idées très différentes des miennes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis parfois irrité(e) par les gens qui me demandent des faveurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'est déjà arrivé d'avoir envie de me rebeller contre les personnes détenant l'autorité même si je savais qu'elles avaient raison	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'essaie parfois de me venger plutôt que de pardonner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

37. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
J'arrive toujours à résoudre les problèmes difficiles si j'insiste	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Si quelqu'un me fait obstacle, je trouve toujours des moyens pour parvenir à ce que je veux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C'est facile pour moi de persévérer dans mes intentions et d'atteindre mes objectifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je sais que je peux faire face efficacement aux événements imprévus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grâce à ma débrouillardise, je peux contrôler les situations inattendues	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'arrive à trouver une solution à la plupart des problèmes si je fais l'effort nécessaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je reste calme quand je suis confrontée à des difficultés car je sais que j'ai les capacités pour les résoudre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lorsque je suis face à un problème, je trouve habituellement plusieurs solutions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Même si je suis coincée, je trouve habituellement ce qu'il faut faire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quoi qu'il arrive, je sais en général comment m'en sortir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

38. Jusqu'à quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ? (Une réponse par ligne) *

Une seule réponse possible par ligne.

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord
Je pense que je suis une personne de valeur, au moins égale à n'importe qui d'autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je pense que je possède un certain nombre de belles qualités	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tout bien considéré, je suis porté(e) à me considérer comme un(e) raté(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je suis capable de faire les choses aussi bien que la majorité des gens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je sens peu de raisons d'être fier(e) de moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'ai une attitude positive vis-à-vis moi-même	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dans l'ensemble, je suis satisfait(e) de moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
J'aimerais avoir plus de respect pour moi-même	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parfois je me sens vraiment inutile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il m'arrive de penser que je suis un(e) bon(ne) à rien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pour terminer cette enquête, voici quelques questions uniquement dans un objectif statistique. Rappelez-vous que toutes les réponses sont totalement confidentielles.

39. Année de naissance *

40. Sexe *

Une seule réponse possible.

Homme

Femme

41. Statut marital *

Une seule réponse possible.

Célibataire

Marié(e) ou vivant maritalement

Veuf(ve)

Divorcé(e) - Séparé(e)

42. Niveau d'éducation **Une seule réponse possible.*

- Enseignement primaire
- Brevet - Certificat d'étude
- BEP, CAP, Bac et niveau Bac
- Bac +1, +2, et +3
- Bac +5 et plus

43. Catégorie Socio-professionnelle **Une seule réponse possible.*

- Agriculteur(trice) - Exploitant(e)
- Ouvrier(ère)
- Employé(e)
- Cadre - Profession libérale - Profession intellectuelle supérieure
- Retraité(e)
- Artisan(e) - Commerçant(e) - Chef d'entreprise
- Profession intermédiaire - Agent de maîtrise
- Etudiant(e)
- Autre personne inactive

44. Avez-vous des enfants ? **Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

45. Ville ou code postal *

Annexe 6 – Exemple d’analyse en parallèle

Echelle des motivations à s’engager dans un comportement irresponsable (collecte 1)

Page d’accueil : <http://ires.ku.edu/~smishra/parallelengine.htm>

Parallel Analysis: Eigenvalues Extracted Using Principal Components Analysis		
Specifications for this Run:		
Sample Size		245
Number of Variables		40
Number of Correlation Matrices		100
Percent		95
Seed		1000
Random Data Eigenvalues		
Root	Means	Percentile
1.000000	1.871618	1.973496
2.000000	1.762863	1.833175
3.000000	1.685343	1.746910
4.000000	1.621858	1.678544
5.000000	1.563221	1.614834
6.000000	1.507690	1.555648
7.000000	1.456355	1.512469
8.000000	1.412206	1.468905

Annexe 7 – Première liste d'items

N°	Items
Rechercher des gains personnels (Items 1 à7)	
1	Pour gagner du temps lorsque je suis pressé(e)
2	Parce que ça prend du temps de vérifier son équipement de survie à chaque fois et donc je ne le fais pas
3	Parce que c'est le seul moment que j'ai de libre pour aller en mer et que je préfère y aller plutôt que d'annuler, même si la météo n'est pas bonne
4	Parce que je dois à tout prix rentrer à terre car j'ai un impératif
5	Parce que j'ai très peu de temps devant moi et que je dois en profiter
6	Parce qu'entretenir le bateau et le matériel coûte cher et je ne le fais pas régulièrement pour faire des économies
7	Parce que j'ai loué un bateau et que je dois le rendre sinon je vais avoir une pénalité
Rechercher la liberté (Items 8 à 18)	
8	Parce que j'ai envie de prendre le large, de voyager, de découvrir de nouveaux horizons.
9	Parce que j'ai envie de faire ce qui me plaît
10	Parce que je ne veux pas avoir de contrainte
11	Parce que j'ai envie de me sentir libre
12	Parce que j'aime faire comme je l'entends
13	Parce que j'estime que sur l'eau, c'est chacun pour soi
14	Parce que j'aime me préoccuper de moi avant tout
15	Parce que j'aime me laisser aller
16	Parce je trouve cela agréable de se laisser surprendre
17	Parce que je n'ai pas envie de me prendre la tête avec tout ce qu'il faudrait préparer
18	Parce que j'aime l'idée de suivre le vent
Rechercher des sensations (Items 19 à 28)	
19	Parce que j'ai envie d'en profiter à fond
20	Parce que j'ai envie de faire monter l'adrénaline
21	Parce que quand il y a des vagues je ne peux pas m'empêcher de jouer avec
22	Parce que j'ai envie de m'amuser avant tout
23	Parce que j'ai envie de me faire plaisir
24	Parce que j'ai envie de voir ce dont mon bateau est capable
25	Parce que j'aime les sensations fortes
26	Parce que j'ai le goût du risque
27	Parce que cela me donne un petit côté aventure
28	Parce que j'ai envie de me défouler
Relever des défis (Items 29 à 36)	
29	Parce que j'aime me surpasser
30	Parce que j'ai envie de dépasser mes limites
31	Parce que j'ai l'esprit de compétition
32	Parce que j'ai envie de prouver de quoi je suis capable
33	Parce que j'ai envie de m'améliorer
34	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus
35	Parce que j'aime les challenges
36	Parce que j'aime gagner

Rompre avec la routine (Items 37 à 44)	
37	Parce que c'est ennuyeux de toujours respecter les règles
38	Pour avoir une autre vision du monde
39	Parce ce que j'aime faire de nouvelles expériences
40	Parce que j'aime découvrir de nouvelles choses
41	Parce que j'ai envie de rompre avec mon quotidien
42	Parce que j'ai envie de laisser une place à l'incertitude
43	Parce que j'aime quand il reste une part de mystère
44	Parce que j'ai envie de vivre l'instant présent
Flatter l'égo (Items 45 à 57)	
45	Parce que j'ai envie d'impressionner
46	Parce que j'aime que l'on ait une certaine image de moi
47	Parce que j'attache beaucoup d'importance à ce que l'on pense de moi
48	Parce que je me sens fier(e) d'avoir réussi ce que je voulais faire
49	Parce que j'aime que l'on me flatte
50	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus
51	Parce que je n'ai pas envie de perdre la face en n'allant pas au bout de mon idée
52	Parce que j'aime que l'on me regarde
53	Parce que je n'ai pas envie de me décrédibiliser devant les autres
54	Parce que je préfère continuer qu'arrêter pour ne pas passer pour un incapable
55	Parce que le regard des autres est important pour moi
56	Parce que j'ai envie de montrer ce que mon bateau a dans le ventre
57	Parce ce que j'aime montrer ce dont je suis capable
Acquérir un statut (Items 58 à 64)	
58	Parce que ça me permet de faire partie d'un groupe
59	Pour être accepté(e) par les autres
60	Parce qu'avoir ce genre de comportement me procure un certain statut social
61	Parce que c'est important pour moi de me sentir intégré(e)
62	Parce que j'aime pousser mon moteur au maximum pour impressionner
63	Parce que j'ai envie de montrer aux autres que je suis le(la) plus rapide
64	Parce que j'estime avoir la priorité sur les autres
Faire plaisir (Items 65 à 69)	
65	Parce que j'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi
66	Parce que c'est important pour moi que les gens soient contents à bord
67	Parce que j'aime voir le sourire sur le visage de mes proches
68	Parce que ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse
69	Parce que j'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment
Porter Assistance (Items 70 à 74)	
70	Parce qu'il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un
71	Parce que certaines urgences médicales nécessitent d'aller vite
72	Parce qu'il arrive que je doive porter secours
73	Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles
74	Parce que dans l'urgence il n'a pas de limite

Annexe 8 - Demande d'avis sur la construction d'une échelle de mesure de la motivation au comportement irresponsable

Dans le cadre d'une recherche doctorale, je me permets de solliciter votre avis concernant une échelle de mesure de la motivation à l'irresponsabilité dans le cadre de la sécurité maritime. J'étudie plus précisément les motivations à l'adoption d'un comportement irresponsable par les pratiquants de loisirs nautiques, et plus particulièrement les plaisanciers.

Ma thèse pourrait se résumer en une question : *Comment expliquer que des personnes adoptent un comportement irresponsable ?*

Pour répondre à cette question je m'appuie sur une revue de littérature pluridisciplinaire ainsi que sur les caractéristiques générales de la transgression et de la prise de risques. Il en ressort que le comportement irresponsable repose sur un jeu trouble autour de la règle. Ce comportement adopté par un individu peut dépendre d'une source interne, à travers la recherche d'intérêts propres, mais également d'une source externe, à travers le contexte dans lequel il se trouve, et n'est pas toujours intentionnel.

Pour vous aider, voici quelques précisions sur chacune des motivations à l'irresponsabilité :

➤ **Rechercher des gains personnels**

Ce qui motive ici l'individu c'est la satisfaction de ses intérêts propres comme **gagner ou ne pas perdre d'argent et/ou de temps** par exemple. Ce qui est pris en compte c'est l'intérêt des résultats d'une action par rapport à soi. Poussé à l'extrême, il ne va pas se préoccuper des "dommages collatéraux". S'applique alors le proverbe "la fin justifie les moyens".

➤ **Rechercher la liberté**

A travers cette motivation, l'individu va vouloir se dégager de toutes les contraintes extérieures et obligations. Il veut pouvoir agir sans avoir à se justifier. Il souhaite ainsi ne rester centré que

sur lui-même et être totalement autonome. La recherche de liberté se traduit notamment à travers l'**individualisme et le désir d'indépendance**.

➤ **Rechercher des sensations**

L'irresponsabilité peut être motivée en vue d'obtenir une stimulation sensorielle notamment à travers la **recherche de plaisir**. Ce plaisir peut être relatif à une recherche de fantaisie ou de spontanéité lorsque l'individu laisse aller ses désirs ou ses pulsions. Cette motivation est donc orientée vers un bénéfice immédiat, c'est-à-dire que l'activité est réalisée pour elle-même. Cette motivation peut également se manifester à travers **la recherche de sensations fortes**. L'individu va alors chercher à faire monter son adrénaline, à se faire peur, à travers la vitesse ou les cascades par exemple.

➤ **Rompre avec la routine**

L'individu va ici chercher à se détacher de son quotidien. Pour cela, il va être ouvert à de nouvelles expériences et chercher à découvrir de nouvelles choses, de nouveaux horizons. Il est en quête d'un **nouveau regard sur le monde**. Il aime **être surpris, apprendre, explorer, voyager...**

➤ **Relever des défis**

A travers cette motivation, l'individu va chercher à **se dépasser, à dépasser ses limites**. Stranger (1999)⁶³² parle de « jeu autour des limites ». Il s'agit ici de relever des challenges. L'individu cherche à se prouver de quoi il est capable et jusqu'où il peut aller. Il a un esprit de compétition, avec lui-même ou avec les autres.

➤ **Acquérir un statut**

Cette motivation peut être relative au désir que possède un individu de **faire partie d'un groupe** et d'être accepté par ceux qui le composent. Chaque groupe possède des valeurs considérées comme des normes sociales partagées par chacun de ses membres et auquel

⁶³² Cité par Routier G. (2011), *De l'engagement au désengagement corporel, Une approche sociologique plurielle des dynamiques, ruptures et permanences identitaires face à l'acceptation du danger dans les sports de nature*, Thèse pour l'obtention du doctorat en Sciences Humaines et Sociales, Rennes, Université Haute Bretagne Rennes 2, 409 p.

l'individu doit se conformer. Ses comportements vont donc être influencés par les différents groupes "d'appartenance" ou de "référence" formant son champ social. L'individu va chercher à **atteindre "l'élite"**, un certain statut social. Cela peut le conduire à se placer en **véritable "souverain"** ayant pour seule volonté de se placer au-dessus des autres.

➤ **Flatter l'égo**

Cette motivation correspond à la volonté que peut avoir un individu de **se mettre en avant** ou de mettre en avant certaines de ces caractéristiques. L'image que renvoie un individu lui permet de se distinguer, de se valoriser et cela concourt à lui procurer une certaine "prestance" auprès de ses pairs (Assaily, 1992)⁶³³. Il s'agit ici d'une **forme de reconnaissance, vis-à-vis de soi mais aussi vis-à-vis des autres.**

➤ **Porter assistance**

Cette motivation est relative à l'aide que peut apporter un individu à autrui. Cela dépasse l'individu lui-même ou ses intérêts propres. Elle intègre une dimension plus grande que sa propre personne à travers la **volonté de secourir**. Cet acte naît alors dans la relation avec autrui et n'existe que parce que l'autre est là.

➤ **Faire plaisir**

Cette motivation fait référence à la volonté que peut avoir un individu de **rendre service, de réjouir autrui**. Il n'est pas nécessairement à la recherche d'une reconnaissance. Il veut simplement apporter à l'autre une certaine satisfaction.

Tableau d'évaluation des items : Pour chaque item, merci de bien vouloir indiquer dans quelle mesure vous estimez qu'il est ou non représentatif du construit. Vos commentaires sont également les bienvenus.

⁶³³ Cité par Routier G. (2011), Op. cit.

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
	Amorce : Il pourrait m'arriver de dépasser certaines contraintes ou limites de navigation parce que ...			
Rechercher des gains personnels (Items 1 à7)				
1	Pour gagner du temps lorsque je suis pressé(e)			
2	Parce que ça prend du temps de vérifier son équipement de survie à chaque fois et donc je ne le fais pas			
3	Parce que c'est le seul moment que j'ai de libre pour aller en mer et que je préfère y aller plutôt que d'annuler, même si la météo n'est pas bonne			
4	Parce que je dois à tout prix rentrer à terre car j'ai un impératif			
5	Parce que j'ai très peu de temps devant moi et que je dois en profiter			
6	Parce qu'entretenir le bateau et le matériel coûte cher et je ne le fais pas régulièrement pour faire des économies			
7	Parce que j'ai loué un bateau et que je dois le rendre sinon je vais avoir une pénalité			
<u>Commentaires :</u>				
Rechercher la liberté (Items 8 à 18)				
8	Parce que j'ai envie de prendre le large, de voyager, de découvrir de nouveaux horizons.			
9	Parce que j'ai envie de faire ce qui me plaît			
10	Parce que je ne veux pas avoir de contrainte			
11	Parce que j'ai envie de me sentir libre			
12	Parce que j'aime faire comme je l'entends			
13	Parce que j'estime que sur l'eau, c'est chacun pour soi			
14	Parce que j'aime me préoccuper de moi avant tout			
15	Parce que j'aime me laisser aller			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
16	Parce je trouve cela agréable de se laisser surprendre			
17	Parce que je n'ai pas envie de me prendre la tête avec tout ce qu'il faudrait préparer			
18	Parce que j'aime l'idée de suivre le vent			
<u>Commentaires :</u>				
Rechercher des sensations (Items 19 à 28)				
19	Parce que j'ai envie d'en profiter à fond			
20	Parce que j'ai envie de faire monter l'adrénaline			
21	Parce que quand il y a des vagues je ne peux pas m'empêcher de jouer avec			
22	Parce que j'ai envie de m'amuser avant tout			
23	Parce que j'ai envie de me faire plaisir			
24	Parce que j'ai envie de voir ce dont mon bateau est capable			
25	Parce que j'aime les sensations fortes			
26	Parce que j'ai le goût du risque			
27	Parce que cela me donne un petit côté aventure			
28	Parce que j'ai envie de me défouler			
<u>Commentaires :</u>				

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
Relever des défis (Items 29 à 36)				
29	Parce que j'aime me surpasser			
30	Parce que j'ai envie de dépasser mes limites			
31	Parce que j'ai l'esprit de compétition			
32	Parce que j'ai envie de prouver de quoi je suis capable			
33	Parce que j'ai envie de m'améliorer			
34	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus			
35	Parce que j'aime les challenges			
36	Parce que j'aime gagner			
<u>Commentaires :</u>				
Rompre avec la routine (Items 37 à 44)				
37	Parce que c'est ennuyeux de toujours respecter les règles			
38	Pour avoir une autre vision du monde			
39	Parce ce j'aime faire de nouvelles expériences			
40	Parce que j'aime découvrir de nouvelles choses			
41	Parce que j'ai envie de rompre avec mon quotidien			
42	Parce que j'ai envie de laisser une place à l'incertitude			
43	Parce que j'aime quand il y reste une part de mystère			
44	Parce que j'ai envie de vivre l'instant présent			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
<u>Commentaires :</u>				
Flatter l'égo (Items 45 à 57)				
45	Parce que j'ai envie d'impressionner			
46	Parce que j'aime que l'on ait une certaine image de moi			
47	Parce que j'attache beaucoup d'importance à ce que l'on pense de moi			
48	Parce que je me sens fier(e) d'avoir réussi ce que je voulais faire			
49	Parce que j'aime que l'on me flatte			
50	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus			
51	Parce que je n'ai pas envie de perdre la face en n'allant pas au bout de mon idée			
52	Parce que j'aime que l'on me regarde			
53	Parce que je n'ai pas envie de me décrédibiliser devant les autres			
54	Parce que je préfère continuer qu'arrêter pour ne pas passer pour un incapable			
55	Parce que le regard des autres est important pour moi			
56	Parce que j'ai envie de montrer ce que mon bateau a dans le ventre			
57	Parce ce que j'aime montrer ce dont je suis capable			
Acquérir un statut (Items 58 à 64)				
58	Parce que ça me permet de faire partie d'un groupe			
59	Pour être accepté(e) par les autres			
60	Parce qu'avoir ce genre de comportement me procure un certain statut social			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
61	Parce que c'est important pour moi de me sentir intégré(e)			
62	Parce que j'aime pousser mon moteur au maximum pour impressionner			
63	Parce que j'ai envie de montrer aux autres que je suis le plus rapide			
64	Parce que j'estime avoir la priorité sur les autres			
<u>Commentaires :</u>				
Faire plaisir (Items 65 à 69)				
65	Parce que j'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi			
66	Parce que c'est important pour moi que les gens soient contents à bord			
67	Parce que j'aime voir le sourire sur le visage de mes proches			
68	Parce que ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse			
69	Parce que qu'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment			
<u>Commentaires :</u>				
Porter Assistance (Items 70 à 74)				
70	Parce qu'il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un			
71	Parce que certaines urgences médicales nécessitent d'aller vite			
72	Parce qu'il arrive que je doive porter secours			

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

N°	Items	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
73	Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles			
74	Parce que dans l'urgence il n'a pas de limites			
<u>Commentaires :</u>				

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Annexe 9 – Validité de contenu – Avis des experts

N°	Items (En gris les items conservés)	Très représentatif	Assez représentatif	Non représentatif
Rechercher des gains personnels (Items 1 à 7)				
1	Pour gagner du temps lorsque je suis pressé(e)		XXXX	
2	Parce que ça prend du temps de vérifier son équipement de survie à chaque fois et donc je ne le fais pas		XXX	XX
3	Parce que c'est le seul moment que j'ai de libre pour aller en mer et que je préfère y aller plutôt que d'annuler, même si la météo n'est pas bonne	X	XX	X
4	Parce que je dois à tout prix rentrer à terre car j'ai un impératif	X		XXX
5	Parce que j'ai très peu de temps devant moi et que je dois en profiter	XX	XX	
6	Parce qu'entretenir le bateau et le matériel coûte cher et je ne le fais pas régulièrement pour faire des économies	XX	XX	
7	Parce que j'ai loué un bateau et que je dois le rendre sinon je vais avoir une pénalité	XX	XX	
Rechercher la liberté (Items 8 à 18)				
8	Parce que j'ai envie de prendre le large, de voyager, de découvrir de nouveaux horizons.	XX	X	X
9	Parce que j'ai envie de faire ce qui me plaît	X	XX	X
10	Parce que je ne veux pas avoir de contrainte	XXX	X	
11	Parce que j'ai envie de me sentir libre	XXXX		
12	Parce que j'aime faire comme je l'entends	XXXX		
13	Parce que j'estime que sur l'eau, c'est chacun pour soi	X		XXX
14	Parce que j'aime me préoccuper de moi avant tout	X		XXX
15	Parce que j'aime me laisser aller	XX	XX	
16	Parce que je trouve cela agréable de se laisser surprendre		XX	XX
17	Parce que je n'ai pas envie de me prendre la tête avec tout ce qu'il faudrait préparer	X	X	XX

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

18	Parce que j'aime l'idée de suivre le vent	XX	XX	
Rechercher des sensations (Items 19 à 28)				
19	Parce que j'ai envie d'en profiter à fond	X	X	XX
20	Parce que j'ai envie de faire monter l'adrénaline	XXXX		
21	Parce que quand il y a des vagues je ne peux pas m'empêcher de jouer avec	X	XX	X
22	Parce que j'ai envie de m'amuser avant tout	X	X	XX
23	Parce que j'ai envie de me faire plaisir	X		XXX
24	Parce que j'ai envie de voir ce dont mon bateau est capable	XX	XX	
25	Parce que j'aime les sensations fortes	XXXX		
26	Parce que j'ai le goût du risque	XXX	X	
27	Parce que cela me donne un petit côté aventure		X	XXX
28	Parce que j'ai envie de me défouler	X	X	XX
Relever des défis (Items 29 à 36)				
29	Parce que j'aime me surpasser	XXXX		
30	Parce que j'ai envie de dépasser mes limites	XXXX		
31	Parce que j'ai l'esprit de compétition	XX	XX	
32	Parce que j'ai envie de prouver de quoi je suis capable	XX	X	X
33	Parce que j'ai envie de m'améliorer			XXX
34	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus		XXX	X
35	Parce que j'aime les challenges	XXXX		
36	Parce que j'aime gagner	X	X	XX
Rompre avec la routine (Items 37 à 44)				
37	Parce que c'est ennuyeux de toujours respecter les règles	X	XXX	
38	Pour avoir une autre vision du monde			XXXX
39	Parce ce j'aime faire de nouvelles expériences	XX	XX	
40	Parce que j'aime découvrir de nouvelles choses	XX	XX	
41	Parce que j'ai envie de rompre avec mon quotidien	XXX	X	
42	Parce que j'ai envie de laisser une place à l'incertitude	X	XXX	
43	Parce que j'aime quand il y reste une part de mystère		XX	XX
44	Parce que j'ai envie de vivre l'instant présent	X	X	XX

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Flatter l'égo (Items 45 à 57)			
45	Parce que j'ai envie d'impressionner	XXX	
46	Parce que j'aime que l'on ait une certaine image de moi	XXX	X
47	Parce que j'attache beaucoup d'importance à ce que l'on pense de moi	XX	X
48	Parce que je me sens fier(e) d'avoir réussi ce que je voulais faire		XX
49	Parce que j'aime que l'on me flatte		XX
50	Parce que j'aime aller jusqu'au bout de ce que je voulais faire malgré les imprévus	X	X
51	Parce que je n'ai pas envie de perdre la face en n'allant pas au bout de mon idée	XXX	X
52	Parce que j'aime que l'on me regarde	XXX	X
53	Parce que je n'ai pas envie de me décrédibiliser devant les autres	XXX	
54	Parce que je préfère continuer qu'arrêter pour ne pas passer pour un incapable	XXX	X
55	Parce que le regard des autres est important pour moi	XX	XX
56	Parce que j'ai envie de montrer ce que mon bateau a dans le ventre		X
57	Parce ce que j'aime montrer ce dont je suis capable	XXX	X
Acquérir un statut (Items 58 à 64)			
58	Parce que ça me permet de faire partie d'un groupe	XX	XX
59	Pour être accepté(e) par les autres	X	XXX
60	Parce qu'avoir ce genre de comportement me procure un certain statut social	XX	XX
61	Parce que c'est important pour moi de me sentir intégré(e)	X	XXX
62	Parce que j'aime pousser mon moteur au maximum pour impressionner	XX	X
63	Parce que j'ai envie de montrer aux autres que je suis le plus rapide	X	XXX
64	Parce que j'estime avoir la priorité sur les autres	XX	XX
Faire plaisir (Items 65 à 69)			
65	Parce que j'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi	XXX	
66	Parce que c'est important pour moi que les gens soient contents à bord	XXX	X
67	Parce que j'aime voir le sourire sur le visage de mes proches	XXX	
68	Parce que ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse	XX	XX
69	Parce que j'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment	XX	X
Porter Assistance (Items 70 à 74)			
70	Parce qu'il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un	XXX	X

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

71	Parce que certaines urgences médicales nécessitent d'aller vite	XXX	X	
72	Parce qu'il arrive que je doive porter secours	XXX	X	
73	Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles	XXX	X	
74	Parce que dans l'urgence il n'a pas de limites	XXX		X

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Annexe 10 – Seconde liste d’items et correspondance codes et libellés

Libellés motivations à s’engager dans un comportement irresponsable	Codes
RECHERCHE DE GAINS PERSONNELS	
Je veux gagner du temps lorsque je suis pressé(e)	Mot_Ga1
J’ai très peu de temps devant moi et je veux en profiter	Mot_Ga2
Je n’ai pas envie de perdre de temps	Mot_Ga3
Entretenir le bateau et le matériel coûte cher et je ne le fais pas régulièrement pour faire des économies	Mot_Ga4
Je n’ai pas envie d’avoir une pénalité de retard dans le cadre d’une location	Mot_Ga5
RECHERCHE DE LIBERTE	
J’ai envie de faire ce qui me plaît	Mot_Lib1
J’ai envie de me laisser porter au gré des flots	Mot_Lib2
J’aime faire comme je l’entends	Mot_Lib3
J’estime que sur l’eau, c’est un espace de liberté	Mot_Lib4
J’aime l’idée de suivre le vent	Mot_Lib5
J’aime me laisser aller	Mot_Lib6
Je ne veux pas avoir de contrainte	Mot_Lib7
J’ai envie de me sentir libre	Mot_Lib8
Je n’ai pas envie de me soucier des autres	Mot_Lib9
J’aime me préoccuper de moi avant tout	Mot_Lib10
Je préfère me soucier de moi en premier	Mot_Lib11
ROMPRE ROUTINE	
J’ai envie de rompre avec mon quotidien	Mot_Rout1
J’aime faire de nouvelles expériences	Mot_Rout2
J’ai envie de laisser une place à l’incertitude	Mot_Rout3
J’ai envie de laisser une place à l’imprévu	Mot_Rout4
C’est ennuyeux de toujours respecter les règles	Mot_Rout5
J’aime découvrir de nouvelles choses	Mot_Rout6
ACQUERIR STATUT	
Avoir ce genre de comportement me procure un certain statut social	Mot_Rec1
Je souhaite être intégré(e) dans un groupe	Mot_Rec2
J’ai envie d’être accepté(e) par les autres	Mot_Rec3
Le regard des autres est important pour moi	Mot_Rec4
Je veux être reconnu(e) par les autres	Mot_Rec5
Ça me permet de faire partie d’un groupe	Mot_Rec6
RECHERHCHE DE SENSATIONS FORTES	
J’ai envie de faire monter l’adrénaline	Mot_Sens1
J’aime le danger	Mot_Sens2

J'aime les sensations fortes	Mot_Sens3
J'ai le goût du risque	Mot_Sens4
J'aime être sous pression	Mot_Sens5
J'ai envie de voir ce que mon bateau a dans le ventre	Mot_Sens6
J'aime l'idée de partir à l'aventure	Mot_Sens7
RELEVER DEFIS	
J'ai envie de relever des défis	Mot_Def1
J'ai envie de dépasser mes limites	Mot_Def2
J'aime me surpasser	Mot_Def3
J'aime les challenges	Mot_Def4
Je suis meilleur(e) sous la pression	Mot_Def5
J'ai l'esprit de compétition	Mot_Def6
PORTER ASSISTANCE	
Il se peut que je doive intervenir rapidement pour aider quelqu'un	Mot_Ass1
Pour aider quelqu'un il est parfois nécessaire de contourner les règles	Mot_Ass2
Certaines situations d'urgences médicales nécessitent de dépasser les interdits	Mot_Ass3
Il arrive que je doive porter secours	Mot_Ass4
Certaines situations risquées nécessitent de passer outre certaines règles	Mot_Ass5
FAIRE PLAISIR	
Ce qui compte c'est que tout le monde s'amuse	Mot_FP11
J'ai envie de faire plaisir à ceux qui sont avec moi	Mot_FP12
J'aime voir le sourire sur le visage de mes proches	Mot_FP13
J'ai envie que ceux qui sont avec moi passent un bon moment	Mot_FP14
C'est important pour moi que les gens soient contents à bord	Mot_FP15
RECHERCHE DE PLAISIR	
Cela m'amuse d'enfreindre les règles	Mot_P11
J'aime braver les interdits	Mot_P12
J'ai envie de me faire plaisir	Mot_P13
J'ai envie de m'amuser avant tout	Mot_P14
Je prends plaisir à braver les interdits	Mot_P15
Je suis joueur(euse)	Mot_P16
FLATTER EGO	
Je préfère continuer qu'arrêter pour ne pas passer pour un incapable	Mot_Eg1
J'ai envie d'impressionner	Mot_Eg2
J'aime que l'on ait une certaine image de moi	Mot_Eg3
J'aime que l'on me regarde	Mot_Eg4
Je n'ai pas envie de perdre la face	Mot_Eg5
Je n'ai pas envie de me décrédibiliser devant les autres	Mot_Eg6
J'ai envie de montrer ce dont je suis capable	Mot_Eg7

Annexe 11 – Comparaison de la distribution des données de l'échelle de motivations à s'engager dans un comportement irresponsable avant et après le retrait des « anomalies » - Collecte 1

+

Statistiques descriptives

	Asymétrie		Kurtosis	
	Avant	Après	Avant	Après
MotGa1	,564	,549	-,961	-,954
MotLib1	,884	,842	-,247	-,265
MotRout1	1,044	1,046	-,115	-,056
MotRec1	2,475	2,309	6,546	5,494
MotSens1	1,521	1,530	1,265	1,376
MotRout2	1,102	1,059	-,004	-,117
MotDef1	1,299	1,258	,570	,483
MotGa2	1,272	1,197	,584	,287
MotAss1	-,345	-,385	-1,029	-,884
MotFP11	1,039	1,007	-,094	-,150
MotP11	2,678	2,881	7,324	8,965
MotEg1	2,540	2,662	6,713	7,659
MotLib2	,825	,851	-,630	-,519
MotLib3	1,160	1,182	,156	,268
MotLib4	,470	,464	-1,222	-1,196
MotRout3	1,560	1,509	1,616	1,456
MotP12	2,337	2,551	5,127	6,559
MotRec2	1,644	1,728	2,175	2,706
MotGa3	1,400	1,364	-,983	-,935
MotSens2	1,959	1,985	3,174	3,393
MotRout4	1,813	1,769	2,431	2,251
MotRec3	2,053	2,134	3,977	4,597
MotAss2	-,408	-,475	-1,027	-,866
MotLib9	2,064	2,101	3,484	3,706
MotLib5	,701	,677	-,925	-,942
MotSens3	,784	,748	-,699	-,765
MotFP12	,770	,760	-,903	-,904
MotLib10	2,088	2,133	4,311	4,440
MotDef2	1,511	1,567	1,160	1,417
MotLib6	1,146	1,121	,073	,024
MotSens7	,697	,693	-,966	-,944
MotEg2	2,386	2,472	5,933	6,740
MotRec4	1,744	1,667	2,763	2,357
MotDef3	1,157	1,170	,116	,217
MotAss3	-,932	-,922	,197	,505
MotP13	1,108	1,079	,052	,016
MotEg3	2,043	1,904	4,235	3,299
MotEg4	2,266	2,116	5,616	4,356

	Asymétrie		Kurtosis	
	Avant	Après	Avant	Après
MotFP13	,957	,987	-,491	-,381
MotLib7	1,336	1,342	,713	,784
MotRec5	2,235	2,377	5,033	6,160
MotP14	1,136	1,146	,007	,066
MotAss4	-,564	-,644	-,771	-,514
MotP15	2,278	2,413	5,298	6,388
MotFP14	,677	,688	-1,071	-1,030
MotSens4	1,710	1,739	2,089	2,307
MotRout5	1,406	1,312	1,200	,880
MotP15	1,706	1,765	2,016	2,293
MotAss5	-,093	-,141	-1,341	-1,264
MotRout6	,779	,766	-,717	-,712
MotDef4	1,096	1,033	-,019	-,219
MotRec6	1,970	1,780	3,857	2,662
MotEg5	2,092	1,968	4,122	3,218
MotDef5	1,544	1,544	1,390	1,383
MotFP15	,893	,909	-,661	-,604
MotP16	1,442	1,431	1,004	,986
MotEg6	1,711	1,812	1,933	2,410
MotGa4	2,302	2,288	5,947	5,721
MotLib11	2,368	2,457	5,275	5,643
MotEg7	1,774	1,553	2,716	1,623
MotSens6	,942	,934	-,459	-,452
MotDef6	1,352	1,349	,593	,608
MotLib8	,774	,782	-,897	-,854
MotGa5	1,503	1,487	1,225	1,222
N valide (listwise)				

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

Annexe 12 – Echelle des motivations à s’engager dans un comportement irresponsable - Distribution des données collecte 2

Statistiques descriptives

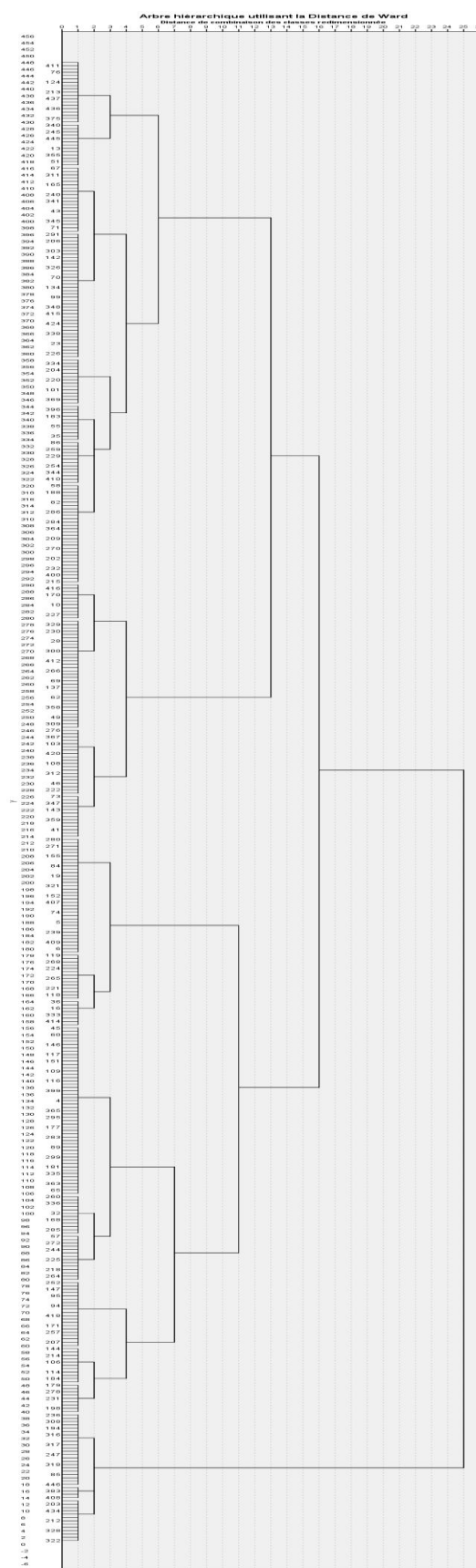
	N	Moyenne	Ecart type	Asymétrie		Kurtosis	
	Statistique	Statistique	Statistique	Statistique	Erreur std	Statistique	Erreur std
Mot_ga1	220	2,11	1,084	,584	,164	-,788	,327
Mot_def1	220	1,96	1,114	,852	,164	-,386	,327
Mot_ass1	220	3,22	1,239	-,475	,164	-,792	,327
Mot_fp1	220	2,41	1,226	,407	,164	-,892	,327
Mot_eg8	220	1,88	1,063	,960	,164	-,035	,327
Mot_rout2	220	2,29	1,192	,361	,164	-1,062	,327
Mot_lib3	220	2,11	1,151	,610	,164	-,831	,327
Mot_ga2	220	2,02	1,116	,750	,164	-,468	,327
Mot_def6	220	2,02	1,178	,827	,164	-,571	,327
Mot_lib4	220	2,35	1,282	,515	,164	-,845	,327
Mot_lib2	220	2,41	1,241	,301	,164	-1,128	,327
Mot_eg9	220	1,64	1,013	1,540	,164	1,500	,327
Mot_pl6	220	1,94	1,147	,885	,164	-,399	,327
Mot_fp7	220	2,61	1,427	,258	,164	-1,302	,327
Mot_ga6	220	2,17	1,150	,567	,164	-,798	,327
Mot_lib12	220	2,12	1,237	,753	,164	-,570	,327
Mot_ass2	220	3,21	1,229	-,579	,164	-,762	,327
Mot_sens3	220	2,08	1,156	,717	,164	-,644	,327
Mot_fp2	220	2,49	1,363	,291	,164	-1,294	,327
Mot_def2	220	1,96	1,122	,875	,164	-,303	,327
Mot_sens7	220	2,39	1,325	,428	,164	-1,143	,327
Mot_ga8	220	1,80	1,057	1,171	,164	,432	,327
Mot_eg10	220	1,78	1,080	1,190	,164	,339	,327
Mot_fp5	220	2,66	1,436	,074	,164	-1,495	,327
Mot_sens6	220	2,03	1,199	,741	,164	-,775	,327
Mot_def3	220	2,06	1,270	,811	,164	-,656	,327
Mot_fp6	220	2,69	1,451	,099	,164	-1,452	,327
Mot_ga7	220	2,15	1,229	,491	,164	-1,193	,327
Mot_lib13	220	2,75	1,426	-,038	,164	-1,498	,327
Mot_lib14	220	2,80	1,444	-,021	,164	-1,447	,327
Mot_ass3	220	3,43	1,271	-,657	,164	-,634	,327
Mot_fp3	220	2,70	1,438	,184	,164	-1,389	,327
Mot_eg12	220	1,94	1,127	1,063	,164	,248	,327
Mot_eff5	220	1,95	1,122	,952	,164	-,084	,327
Mot_ass4	220	3,15	1,259	-,347	,164	-,894	,327
Mot_fp4	220	2,69	1,463	,170	,164	-1,431	,327
Mot_ass5	220	2,66	1,316	,165	,164	-1,189	,327
Mot_lib15	220	1,85	1,098	1,178	,164	,459	,327
Mot_eg11	220	1,91	1,101	1,002	,164	,089	,327
Mot_def4	220	2,11	1,213	,617	,164	-,909	,327
Mot_fp8	220	2,52	1,419	,297	,164	-1,369	,327
Mot_ga9	220	2,28	1,217	,441	,164	-1,034	,327
N valide (listwise)	220						

Lavaud Christelle

Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
application dans le champ de la sécurité maritime

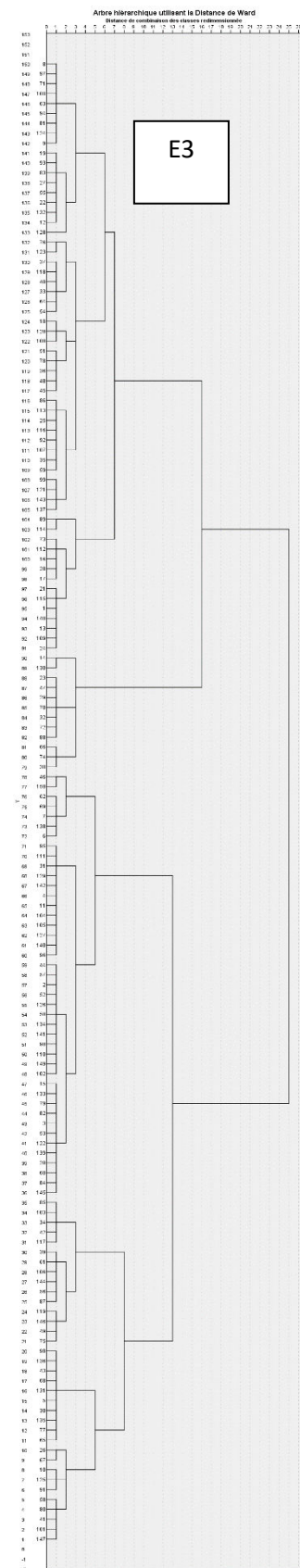
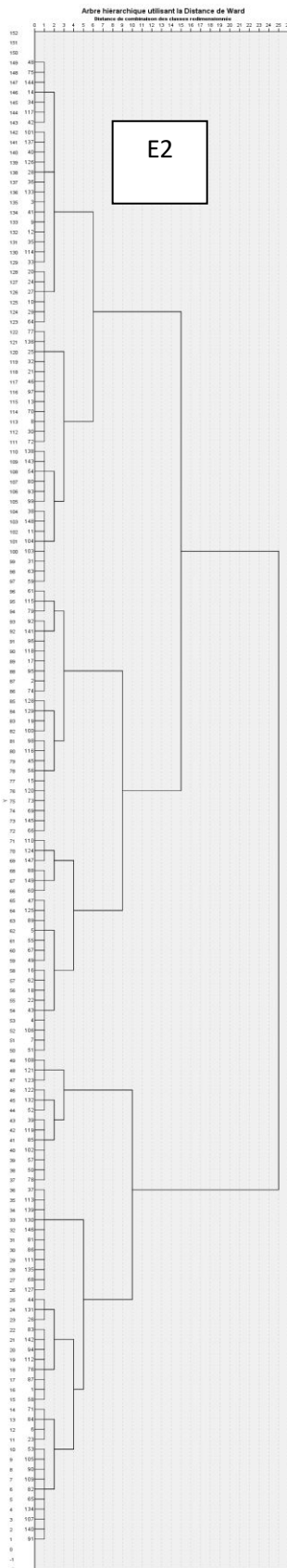
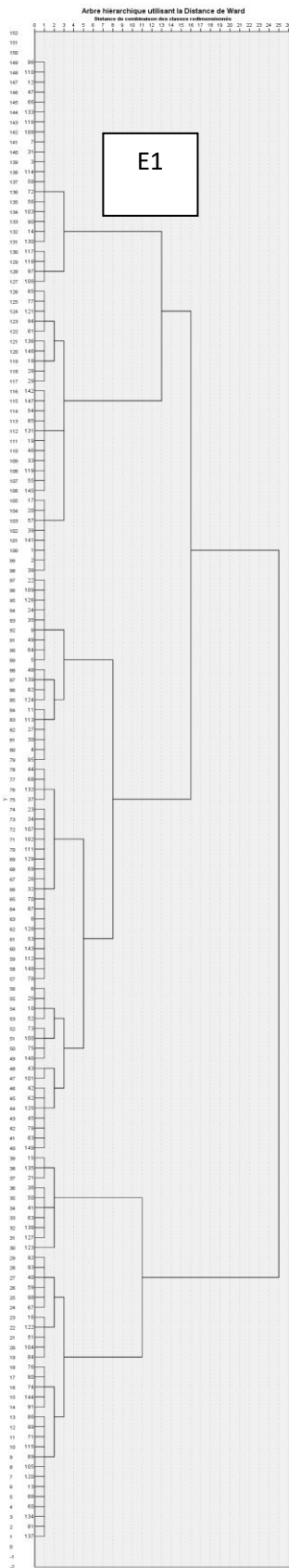
Annexe 13– Dendrogrammes analyse typologique

Echantillon total



Lavaud Christelle
 Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
 application dans le champ de la sécurité maritime

Dendrogrammes E1 – E2 – E3



Lavaud Christelle
 Le comportement irresponsable, conceptualisation et motivations :
 application dans le champ de la sécurité maritime

Annexe 14 : Classification non hiérarchique

Tableaux ANOVA

6 GROUPES

ANOVA

	Classe		Erreur		F	Signification
	Moyenne des carrés	ddl	Moyenne des carrés	ddl		
INTPERSO	55,290	5	,386	442	143,290	,000
FP	59,542	5	,338	442	176,288	,000
ASS	42,069	5	,535	442	78,571	,000
INTENTION1	47,612	5	,473	442	100,721	,000
INTENTION2	27,251	5	,703	442	38,761	,000
pass	54,139	5	,399	442	135,727	,000

Les tests F ne doivent être utilisés que dans un but descriptif car les classes ont été choisies de manière à maximiser les différences entre les observations des diverses classes. Les niveaux de signification observés ne sont pas corrigés et ne peuvent par conséquent pas être interprétés comme des tests de l'hypothèse que les moyennes des classes sont égales.

5 GROUPES

ANOVA

	Classe		Erreur		F	Signification
	Moyenne des carrés	ddl	Moyenne des carrés	ddl		
INTPERSO	72,159	4	,357	443	201,851	,000
FP	75,580	4	,327	443	231,423	,000
ASS	49,034	4	,566	443	86,589	,000
INTENTION1	39,207	4	,655	443	59,856	,000
INTENTION2	27,816	4	,758	443	36,703	,000
pass	63,120	4	,439	443	143,750	,000

Les tests F ne doivent être utilisés que dans un but descriptif car les classes ont été choisies de manière à maximiser les différences entre les observations des diverses classes. Les niveaux de signification observés ne sont pas corrigés et ne peuvent par conséquent pas être interprétés comme des tests de l'hypothèse que les moyennes des classes sont égales.

4 GROUPES**ANOVA**

	Classe		Erreur		F	Signification
	Moyenne des carrés	ddl	Moyenne des carrés	ddl		
INTPERSO	83,720	3	,441	444	189,809	,000
FP	45,007	3	,703	444	64,053	,000
ASS	44,334	3	,707	444	62,689	,000
INTENTION1	61,741	3	,590	444	104,720	,000
INTENTION2	40,353	3	,734	444	54,969	,000
pass	82,401	3	,450	444	183,117	,000

Les tests F ne doivent être utilisés que dans un but descriptif car les classes ont été choisies de manière à maximiser les différences entre les observations des diverses classes. Les niveaux de signification observés ne sont pas corrigés et ne peuvent par conséquent pas être interprétés comme des tests de l'hypothèse que les moyennes des classes sont égales.

LE COMPORTEMENT IRRESPONSABLE, CONCEPTUALISATION ET MOTIVATIONS : APPLICATION DANS LE CHAMP DE LA SECURITE MARITIME

Chaque année, une augmentation des opérations des sauveteurs en mer est observée. En 2015, une hausse de plus de 5% est constatée par rapport à l'année précédente. Des études révèlent que "la prudence n'est pas systématique" et qu'il existe un réel "déficit de conscience du danger". Il est souvent fait état de comportements qualifiés "d'irresponsables". Malgré de multiples actions de prévention déjà engagées depuis plusieurs années, le nombre d'accidents ne cesse de croître. Il semble donc qu'il faille d'abord comprendre et prévenir cette irresponsabilité, avant de faire appel de manière efficace à la responsabilité des plaisanciers. Or, la connaissance du concept même d'irresponsabilité, extrêmement parcellaire en Sciences de gestion, notamment en marketing, reste à réaliser ainsi que la compréhension des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Cette recherche a pour objectif d'expliquer l'adoption de comportements irresponsables par les motivations qui les sous-tendent. Le premier chapitre présente le contexte maritime actuel ainsi qu'une revue de littérature pluridisciplinaire sur la notion d'irresponsabilité. Un cadre conceptuel de l'irresponsabilité est ensuite présenté dans le second chapitre permettant d'aboutir à un premier modèle théorique. Ce dernier sera progressivement enrichi dans un troisième chapitre par une analyse thématique de contenu de 16 entretiens semi-directifs. Le quatrième chapitre traite de la méthodologie employée pour tester ce modèle et le cinquième chapitre est consacré à la création d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable ainsi qu'à la validation des autres instruments de mesure. Enfin, le sixième chapitre s'attèle au test du modèle et à l'approfondissement des résultats à travers une analyse typologique notamment. Les principaux apports théoriques et méthodologiques de notre recherche consistent en un enrichissement de la littérature du concept d'irresponsabilité et en la création d'une échelle de mesure des motivations à s'engager dans un comportement irresponsable. Sur le plan managérial, cette recherche permet une meilleure compréhension des plaisanciers et l'élaboration de préconisations dans le domaine du marketing stratégique et opérationnel afin d'améliorer l'efficacité des campagnes de prévention maritime.

Mots clés : plaisanciers, prévention, marketing social, irresponsabilité, motivations à s'engager dans un comportement irresponsable

IRRESPONSIBLE BEHAVIOR, CONCEPTUALIZATION AND MOTIVATIONS : APPLICATION IN THE MARITIME SECURITY CONTEXT

Every year, rescue operations at sea are increasing. In 2015, there was 5% more rescues than the previous year. Studies reveal that "caution is not systematic" and that there is a real "danger-consciousness deficit". Usually, they are often referred to "irresponsible" behaviours. Despite of many prevention actions over the past several years, the number of accidents continues to grow. Therefore, it seems important to understand and prevent this irresponsibility first, in order to use the responsibility of boaters more efficiently. The concept of irresponsibility and its motivations are poorly understood in management sciences, and especially in marketing. The purpose of this research is to explain irresponsible behaviours of sailors through their motivations. A review of the literature and two empirical studies have been conducted. The first chapter presents the current maritime context as well as a multidisciplinary literature review on irresponsibility. A conceptual framework of irresponsibility is presented in the second chapter, explaining how it leads to a first theoretical model. This model is improved in the third chapter through the qualitative study : a thematic analysis of content of 16 semi-directive interviews. The fourth chapter presents the methodology used to test the model. The fifth chapter is about the creation of « the motivations to irresponsible behaviours » scale, and the validation of the other measuring instruments. The final chapter presents the test of the model and a typological analysis. This research brings a contribution to the literature about the concept of irresponsibility and the measurement of its motivations. This research allows a better understanding of boaters behaviours and suggests some improvements of the maritime prevention campaigns.

Key words : Boaters, prevention, social marketing, irresponsibility, irresponsible behaviour motivations