

MBTI et sécurité routière

Je viens de tester un stage de récupération de points à l'automobile club pour mon permis de conduire. Personne n'est parfait. On y retrouve toutes sortes de conducteurs, de 19 à 83 ans, plus d'hommes que de femmes (hier 25/1 !), des ouvriers, chauffeurs, cadres supérieurs, chefs d'entreprise, des actifs ou retraités, venu(e)s volontairement ou par obligation,, essentiellement pour des fautes de ceinture, de vitesse, de feux ou d'alcoolisme. Nous sommes sensibilisés par certaines images, sur certains chiffres, constats, réglementations pour une possible prise de conscience. On apprend que 45% des décès ont lieu de nuit, que 25% concernent des jeunes entre 18 et 25, que 20% sont des motards de tous âges et que la mortalité a baissé de moitié en 10 ans en grande partie grâce aux radars, sauf pour les motards. L'animation est réalisée par un binôme technico-psychologique, où la seconde composante est très faible. Je n'ai pas été le seul à penser, à la sortie, que les formateurs espéraient ne pas nous revoir mais qu'il nous manquait quelque chose.

J'en profité du stage pour analyser comment certaines méthodes pourraient être mises à profit. Je parlerai ici du MBTI (Myers-Briggs Type Indicator) outil de connaissance de soi le plus utilisé au monde pour connaître nos points forts, points faibles, préférences, choix, zones d'effort et de confort, adapter notre comportement et nos attitudes à certaines situations, gérer le stress, apprécier

et doser nos dépenses d'énergie en cas d'événement fâcheux, ainsi que notre volonté et notre nécessité à le faire. L'idéal reste de pouvoir atteindre un certain équilibre et pourquoi pas en matière de conduite et de sécurité routière. N'oublions surtout pas le comportement des autres, qui amènent le danger (...) et qui ont un rôle important dans cette règle du jeu qui nous permet de circuler ensemble.

Par François CHARLES

Bien que j'en utilise d'autres (j'ai créé une matrice multi-outils), je considère que le MBTI, issu du modèle de Jung sur le fonctionnement de l'esprit humain, adapté aux Etats-Unis, ou son modèle simplifié (CCTI), est l'outil de base le plus complet pour maîtriser à la fois les attitudes et le fonctionnement général. Nous apprenons à « marcher sur nos deux pieds », qui signifie comprendre quel est son pied d'appel, qui ne changera pas, mais aussi que l'autre pied a aussi toute son importance dans l'équilibre. Il est généralement utilisé en ressources humaines, orientation de carrière, coaching relationnel mais je l'utilise aussi dans de nombreux autres cas « métiers » ou pour le sport. Il mériterait d'être présent dans le volet humain du brevet de pilotage quelle que soit la taille de l'avion. Il est possible de le découvrir à l'aide d'un questionnaire de 80 questions ou plus réduit (CCTI), de valider

ensuite ses polarités de fonctionnement puis son profil global. Je veille souvent à le ramener à la façon la plus simple et efficace et à la portée de tous pour que les personnes « jouent » facilement avec leurs polarités dans n'importe qu'elle situation, afin de mieux maîtriser, anticiper ou réagir face à certaines situations. Et donc pourquoi pas l'utiliser pour garder ses points sous peine de voir disparaître le plaisir ou de la nécessité de conduire.

Cette approche est enseignée de façon très complète dans des formations traditionnelles de plusieurs jours avec prise de conscience complète des éléments liés et sous-jacents du profil identifié. Mais il est possible aussi de l'intégrer de façon simple dans des formations « métiers » (négociation, management, gestion de crise...) ou comme ici en « sécurité routière » avec quelques planches d'exemples. Nous pourrions l'imaginer dans les stages des groupes en fonction des profils pour mieux échanger sur les comportements et progresser.

Imaginez quatre balances avec donc huit polarités. Il s'agira de comprendre d'une part sur quel côté nous préférons fonctionner, d'autre part que dans certains cas mieux vaut adopter une autre attitude et enfin de le faire sans trop attendre sous peine de consommer de l'énergie inutilement. La surdose de bon stress pourra être aussi néfaste que celle de mauvais stress si elle empêche de se

maintenir en veille permanente et équilibrée avec peu d'énergie. Il est toujours étonnant d'entendre qu'il y a plus d'accidents mortels sur route droite, sèche et en bon état, donc par excès de confiance. Par ailleurs, dire et admettre qu'il y a plusieurs façon de fonctionner est facile. Comprendre que le comportement de Pierre, Paul et Julie sont différents par leur génétique, leur histoire et leur environnement de vie et que parfois il convient de se mettre à la place de l'autre l'est moins. Pour celles et ceux qui connaissent le modèle d'Hermann, que j'utilise aussi, et pour rester dans les voitures, je dirais que les deux méthodes ont le même cœur mais que le MBTI/CCTI rajoute la carrosserie au moteur.

Passons maintenant en revue ces polarités. La première balance concerne le ressourcement. Certains conducteurs plutôt « extravertis » (E) préfèrent le contact et l'action quand parfois ils devraient davantage réfléchir avant de doubler, franchir le stop ou ouvrir la portière. Quant aux « introvertis » (I), parfois trop dans leur bulle, on peut comprendre leur appréhension pour rentrer se confronter dans l'arène de la place de l'Etoile à Paris...

La seconde balance concerne les informations collectées. Certains, trop « concrets », (S) ne voyant que les éléments proches, devraient faire l'effort d'anticiper le risque à deux ou trois voitures devant. Ceux

qui aiment les schémas et les grandes directions (N) verront peut-être, eux, la moto qui arrive au loin, plus rapide et agile qu'une voiture mais devraient souvent faire l'effort de mieux regarder les travaux ou les sens de circulation et mieux s'occuper de la petite bricole technique insignifiante sur la voiture qui risque de gâcher le voyage.

La troisième polarité s'attache à la prise de décision : Certains, ayant la tête froide (T), auront trop tendance à faire confiance à la « pensée logique », aux critères objectifs, en n'imaginant pas que le conducteur d'en face puisse franchir la ligne blanche ou que le chien ou ce jeune enfant traversera car c'est interdit ! Alors que d'autres, qui décident souvent avec le cœur, à l'affectif (F), au « sentiment », se mettront à la place de l'autre...que va-t-il faire... m'a-t-il vu, sans vouloir être le premier. Certains ne discuteront pas la décision du gendarme (T) quand d'autres essaieront de prouver leur bonne foi ou de relativiser la situation adaptant les règles « dans le bon sens » (F) pour ne pas perdre la face: monsieur le gendarme, il n'y avait personne !

La quatrième et dernière balance définit le fonctionnement général. Certains seront organisés (J), « structurés », agiront voire trop par anticipation et seront stressés si un événement imprévu arrive. Ils pourront compenser ce stress en se confrontant à certains imprévus ou les imaginant pour

s'adapter au danger. D'autres, « adaptables », flexibles (P), trop souples, agiront sous la pression et grilleront peut-être des feux pour ne pas arriver en retard en ayant surchargé leur emploi du temps ou s'inscriront au dernier moment avec le risque de ne pas trouver de place et perdre leur permis

Existe-t-il un profil du meilleur conducteur ? Celui qui pense, qui ne pense pas ? Qui pense trop ou trop peu et pas au bon moment ? Chacun peut conduire de façon équilibrée mais avec plus ou moins d'efforts. Les hommes, étant plus présents dans les stages, conduisent-ils plus ? Les femmes conduisent-elles mieux ? Est-ce l'instinct maternel et les responsabilités qui poussent à respecter les règles et s'arrêter au feu orange systématiquement ? Apparemment oui mais tous sexes confondus. Les statistiques MBTI/CCTI sur les questionnaires vie courante, réalisés depuis de nombreuses années, apporteraient certains éléments de solution qu'il conviendrait de consolider lors des stages. Sur les quatre balances, et sur le même nombre de population, les femmes apparaissent un peu plus « concrètes » que les hommes mais elles décident généralement en se mettant beaucoup plus « à la place » (F) et de façon conciliante que les seconds qui montrent plutôt un esprit de compétition (T). Peut-être un exemple à suivre ici.

*coach et conseil en stratégie, management et développement personnel, certifié MBTI formation individuels et groupes - www.novial.fr