
Étude MARC

(Mobilité, Attitudes, Risques et Comportements)



Étude réalisée par l'INRETS, co-financée par la Sécurité Routière et la FFSA

Sommaire :

Présentation de l'étude.....pages 18 - 19

Volet 1 : "Portrait des jeunes conducteurs "pages 20 à 27

Étude de C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

Volet 2 : "vitesse"pages 28 à 34

Quelques facteurs explicatifs de la transgression de la limitation de vitesse selon le sexe et l'expérience de conduite des jeunes automobilistes.

Étude de Patricia DELHOMME et Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

Présentation de l'étude

Afin de mieux connaître le risque routier des automobilistes de 18 à 25 ans, l'INRETS a étudié pendant 3 ans un large panel de jeunes conducteurs (3051 en 2002). Cette étude a été co-financée par la Sécurité Routière et la Fédération Française des Sociétés d'Assurances.

Depuis 2002, ces jeunes ont été interrogés à 3 reprises, essentiellement en face à face par questionnaire informatisé:

- entre décembre 2002 et mars 2003
- entre décembre 2003 et mars 2004
- entre mars et juin 2005

Les objectifs de cette étude sont multiples :

- Dresser le portrait de ses jeunes automobilistes : données socio-économiques, accès à la conduite, historique des accidents et des contraventions, consommation d'alcool, de drogue et de médicaments liés à la conduite automobiles...
- Expliquer et prédire le comportement des jeunes automobilistes vis-à-vis de la vitesse.
- Déterminer leur consentement à payer pour éviter d'avoir un accident.
- Enfin, dans un développement récent de l'enquête étudier la transmission du risque routier au sein de la famille.

L'ensemble des résultats devrait être disponible courant 2006.

Les résultats présentés lors du colloque du 3 octobre 2005 portent sur les points suivants :

- le type de formation à la conduite et l'obtention du permis de conduire,
- l'historique des accidents de l'année selon le type, le degré de responsabilité et de gravité, le contexte,
- l'historique des contraventions,

- les facteurs qui incitent ou dissuadent les jeunes à transgresser les limitations de vitesse (expérience, sexe du conducteur, fait d'avoir eu un accident ou une contravention...).

Le dossier du participant apporte des précisions sur la méthodologie de l'étude Marc ainsi que des résultats complémentaires tels que :

- le kilométrage parcouru en fonction de l'ancienneté du permis,
- le niveau d'étude, l'activité professionnelle et la situation familiale de ces jeunes conducteurs,
- la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments en relation avec la conduite automobile,
- les montants financiers que ces jeunes automobilistes seraient prêts à payer pour réduire leurs risques d'accident au volant,
- les jugements de valeurs et les pressions sociales relatives à la transgression de vitesse.

Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°1

Un panel multi-objectifs sur les jeunes conducteurs

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

1995-1999

Partenariat Etat-Assurances
Etudes et Evaluations
AAC, marque et types

2000-2001

Partenariat Etat-Assurances
Enquête DSCR Assurances
Mobilité, risque, attitudes jeunes
conducteurs

2002-2005

Protocole d'accord DSCR-
Assurances- INRETS
Enquête MARC (LPC-GARIG)

La genèse de l'enquête

Les objectifs selon les 3 volets de l'enquête

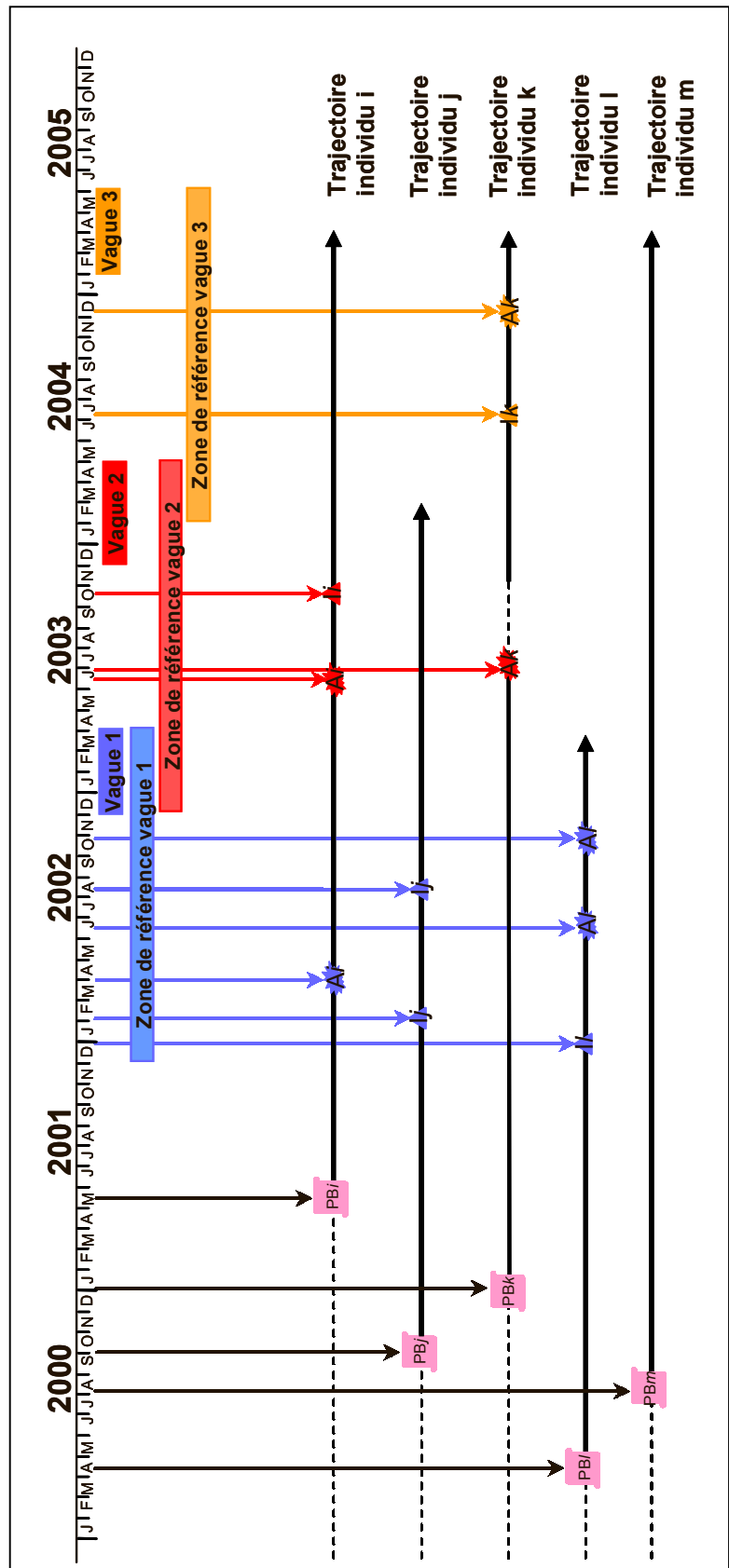
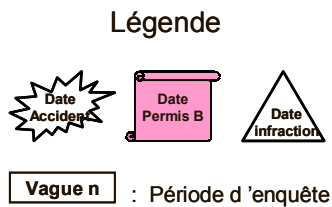
- **Socio-économique** (C. Coquelet, P-A. Hoyau, S. Lassarre – INRETS-GARIG): Analyser le risque routier des jeunes automobilistes et son évolution et évaluer l'impact des initiatives pédagogiques en matière de conduite automobile sur le risque;
- **Psychologique** (P. Delhomme – INRETS-LPC): Proposer un modèle de prédiction des comportements de vitesse à partir des croyances vis-a-vis de la vitesse, en tenant compte des comportements passés;
- **Économique** (A. Rozan, M. Willinger – Univ.Strasb.-BETA, A. Lahatte - INRETS-GARIG): Tester ce que les jeunes automobilistes seraient prêts à payer pour réduire leurs risques d'accident au volant, dont les conséquences peuvent être plus ou moins graves.

Le panel de jeunes conducteurs

- Vague 1: **3051** jeunes possesseurs du permis B, interrogés entre décembre 2002 et mars 2003
- Vague 2: **2085** jeunes ont été réinterrogés entre décembre 2003 et mars 2004
- Vague 3: **1212** jeunes ont été réinterrogés entre mars et juin 2005

Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°2 Le suivi d'une cohorte de jeunes conducteurs

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG



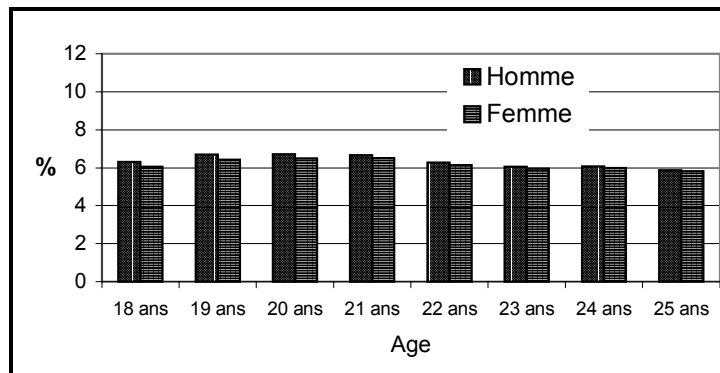
Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°3 Plus d'hommes et de tranches d'âge élevées

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

Vague 1 (3051 individus)	Homme	Femme
Répartition par sexe	52,9%	47,1%
Age moyen	21,8 ans	22,1 ans

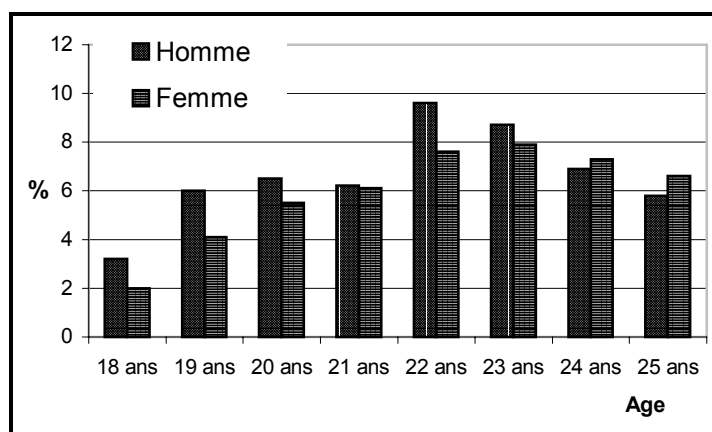
Nous comparons notre échantillon aux jeunes français âgés de 18 à 25 ans, dans l'attente de disposer des statistiques officielles sur la population des jeunes détenteurs de permis.

Répartition par âge et par sexe des jeunes dans la population française



L'obtention du permis de conduire automobile déforme la structure de la population de cette tranche d'âge, qui devient plus hétérogène

Répartition par âge et par sexe dans Marc I

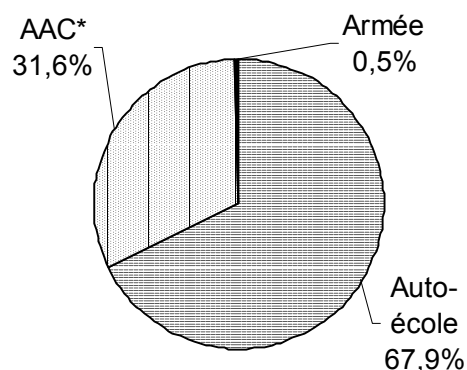


Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°4 La conduite accompagnée accélère l'accès au permis automobile

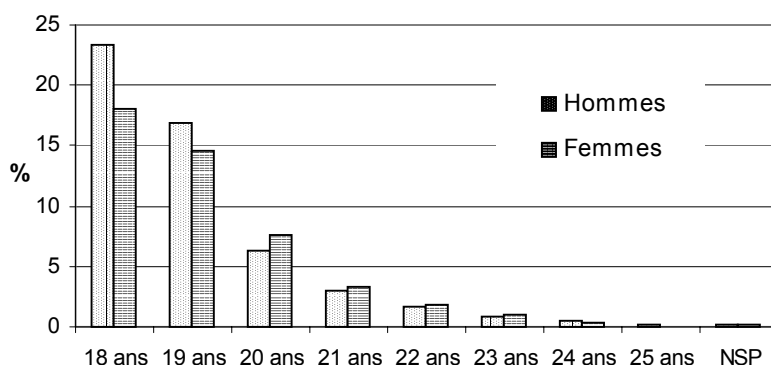
C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

Les types d'apprentissage

Les garçons bénéficient plus de la conduite accompagnée que les filles (33,3% contre 29,6%).



L'âge d'obtention du permis B*

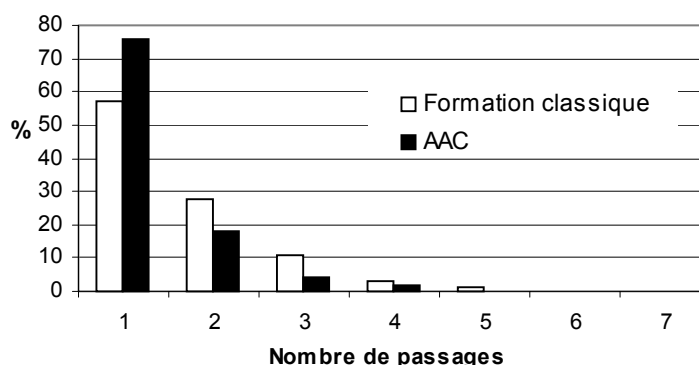


42 % de l'échantillon passe le permis B dès 18 ans. 73 % l'obtiennent avant 20 ans. Le passage du permis est légèrement plus tardif pour les femmes, de 4 mois en

pratique de la conduite

Les jeunes suivant la formation classique obtiennent plus difficilement la partie pratique du permis B : en moyenne, les individus ayant suivi l'AAC** passent cet examen 1,3 fois, contre 1,7 fois pour les autres.

Le nombre de passages à l'examen



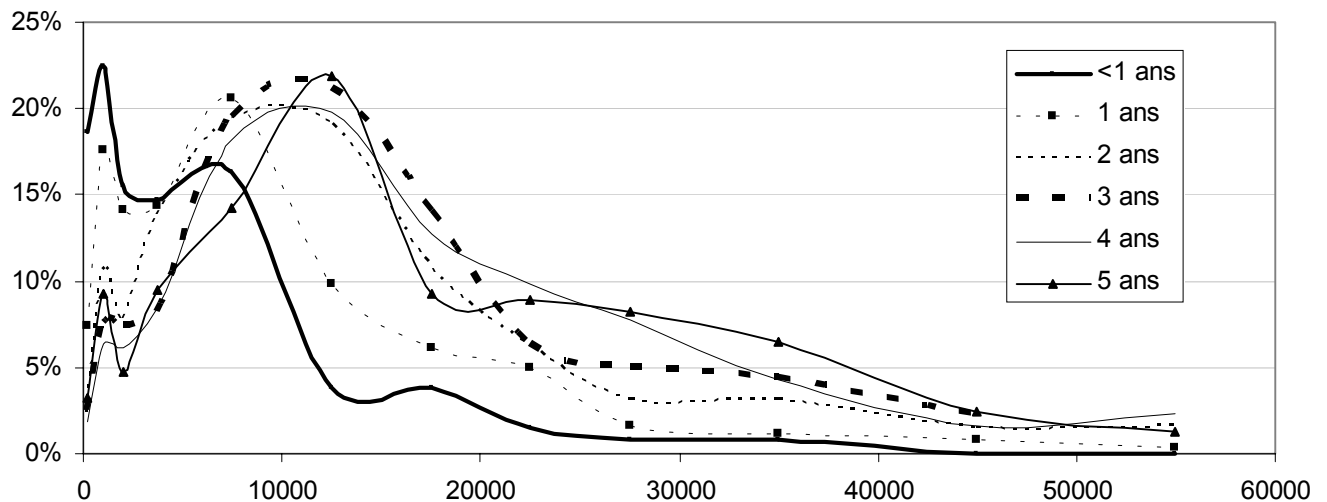
* Permis B: Permis automobile

** Apprentissage Anticipé de la Conduite (ou "conduite accompagnée").

Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°5 12 300 kilomètres par an en conduisant 1,8 voiture dans l'année

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

- Le kilométrage croît avec l'ancienneté du permis
- Distribution à 3 bosses



Les emprunteurs purs

- 19,5 % (n=594)
- Age: 21,3 ans
- Sexe: **H: 51,3 %** **F: 48,7 %**
- Situation professionnelle
 - Actif 29,6 %
 - Étudiant 52,2 %

Les possesseurs purs

- 23,8 % (n=727)
- Age: 22,4 ans
- Sexe : **H: 40,6 %** **F: 59,4 %**
- Situation professionnelle
 - Actif 61,9 %
 - Étudiant 19,9 %

Les mixtes

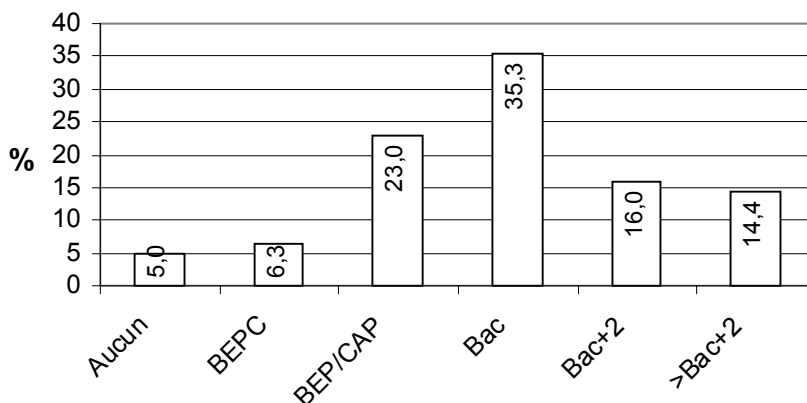
56,7% (n=1730)

Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°6 Niveau d'études et activité professionnelle

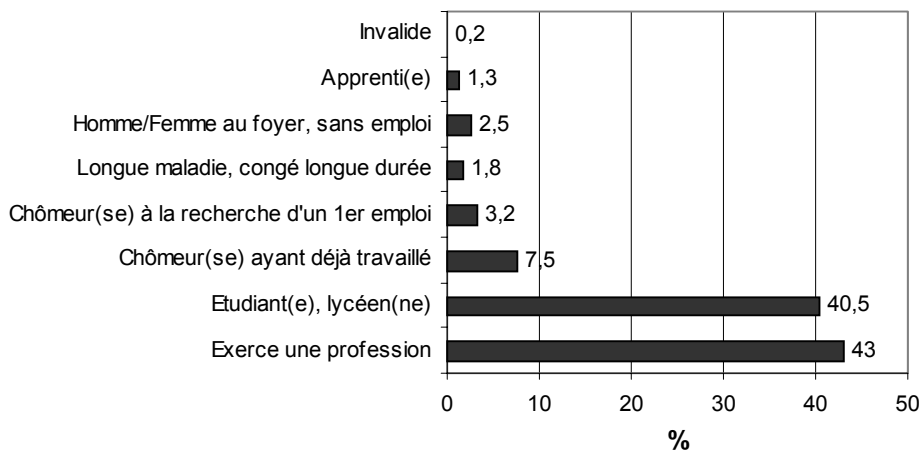
C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

Niveau d'études

Un peu plus du tiers de l'échantillon a obtenu un baccalauréat (35,1%), un tiers a un niveau d'études inférieur au baccalauréat (34,2%) et 30,7% de l'échantillon a fait des études supérieures.



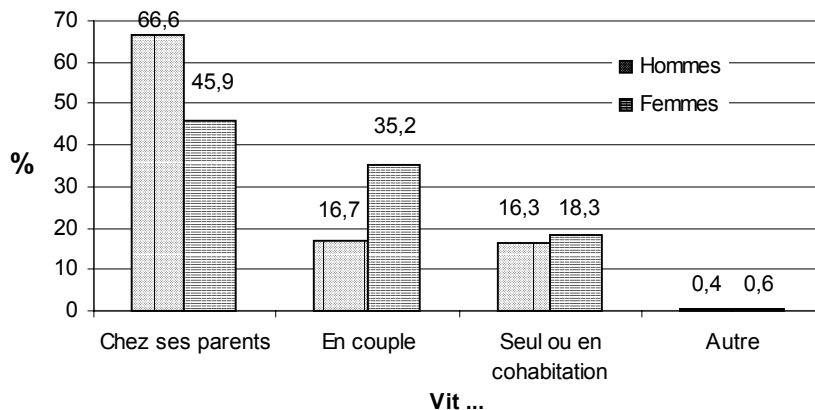
Activité professionnelle



43% des individus exercent une activité professionnelle et 40,6% sont étudiants. 10,7% des jeunes sont à la recherche d'un emploi, dont 3,2% à la recherche d'un premier emploi.

Vie familiale

Les 2/3 des garçons vivent chez leurs parents. A l'inverse, plus de la moitié des filles ont quitté le domicile familial, et ce, principalement pour s'installer en couple.



Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°7

Drogues, alcool, médicaments et conduite automobile

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIG

Médicaments

2,5% des enquêtés déclarent consommer des **médicaments** anti-stress et somnifères **plus d'une fois par semaine** (ref: 2,2% chez les 18-25 ans de l'enquête ESCAPAD).

3,5 % les associent à la conduite.

Alcool et Drogues

- **Alcool**

Alcool en semaine	50%
Alcool en week-end	68%

13% des enquêtés **déclarent s'être enivrés en semaine** au moins une fois dans le mois précédent l'enquête et **plus de 25%** l'ont été **lors d'un week-end**.

De jour, 9% déclarent avoir **associé consommation illégale d'alcool et conduite automobile**, et **18%** déclarent cette association **de nuit**.

- **Drogues**

13% des enquêtés **déclarent avoir consommé de la drogue** au moins une fois dans le mois précédent l'enquête.

De jour comme de nuit, **10%** déclarent **associer drogue et conduite automobile**.

- **Mélange**

Plus de 11% des enquêtés **mélangent alcool et drogues** :

1,3 % déclarent le faire **fréquemment**.

Étude Marc - portrait des jeunes conducteurs / Fiche n°8

Les valeurs que les jeunes conducteurs disposent à payer pour éviter les conséquences d'un accident routier non mortel vont de 623 € à 1457 € en moyenne

C. COQUELET, P.-A. HOYAU, S. LASSARRE – GARIÇ

Méthodologie

Méthode d'évaluation contingente

- Scénarii détaillant différentes situations consécutives à un accident (classement et notation par ordre de pénibilité)
- Consentement à payer (CAP) : technique de révélation, échelle de montants.

Résultats

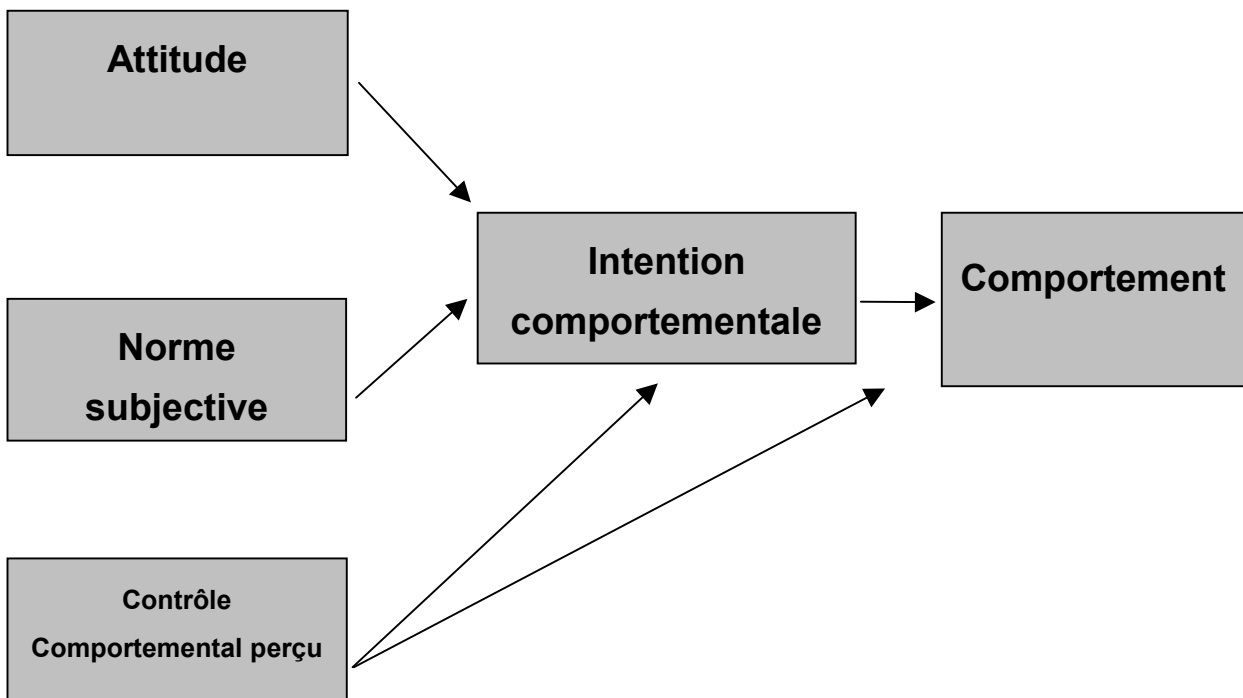
- 84% des interviewés acceptent de contribuer indirectement à un programme d'amélioration de la sécurité routière par une réduction des accidents non mortels (proportion de refus (16%) très faible).
- CAP (consentement à payer) : 623 € pour des blessures légères – 1457 € pour des blessures graves
- Les enquêtés réalisent un arbitrage entre les différents critères descriptifs des scénarii : CAP dépend de la pénibilité des conséquences évaluées
- Facteurs explicatifs des différences dans les montants révélés :
 - revenu,
 - âge
 - situation maritale.

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°1

Modèle de référence

Patricia DELHOMME & Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

Pour construire le questionnaire du volet vitesse, on s'est principalement référé au Modèle du Comportement Planifié « MCP » d'Ajzen (1985)



Le MCP vise à prédire et à expliquer un comportement à partir des croyances que l'individu établit entre la transgression de la limitation de vitesse et les valeurs qu'il attribue à cette transgression. Par exemple, le jeune peut trouver que transgresser la limitation de vitesse est **agréable, très dangereux**.

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°2 Hypothèse d'Ajzen (2000)

Patricia DELHOMME & Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

Plus une croyance est accessible en mémoire, plus la probabilité subjective qu'elle caractérise le comportement est grande, plus elle est positive ou négative et plus il est attendu qu'elle déterminera le comportement si ces croyances et ce comportement de transgression sont enregistrés :

1. en référence à une situation de conduite précise en terme d'action (rouler à plus de 110 km/h), de cible (sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h), de temps (au cours des 12 prochains mois) et de contexte (il est deux heures de l'après-midi, la circulation est fluide, la route est sèche)
2. à l'aide de plusieurs indicateurs plutôt que d'un seul (pour accroître la fiabilité des mesures).

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°3

Le MCP est un modèle expectation valeur

Patricia DELHOMME & Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

Le Modèle de Comportement Planifié basé sur les modèles Expectation-Valeur explore les formes d'intentionnalité préalable à l'action en faisant l'hypothèse de liens unissant croyances et comportement. La réalisation d'un comportement relève toujours d'un choix entre plusieurs actions (au moins réaliser ou pas le comportement ciblé) et repose sur l'analyse de coûts (croyances exprimées en termes d'inconvénients) et de bénéfices (croyances exprimées en termes d'avantages) de ces différentes actions. L'intention d'adopter un comportement résulte de la combinaison des conséquences attendues de l'action (ou expectation) par la valeur attribuée à ces conséquences (mesures indirectes). Le comportement choisi sera celui qui est censé maximiser les gains personnels.

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°4 Mesure des facteurs du MCP

Patricia DELHOMME & Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

Les facteurs du MPC sont enregistrés à l'aide de mesures indirectes (expectation par la valeur)

L'attitude est enregistrée à partir :

- **des croyances sur les conséquences de la transgression de vitesse**
(Rouler à plus de 110 km/h sur route à 90 km/h vous procurerait des sensations fortes ? Tout à fait improbable vs. Tout à fait probable)
- **pondérées par la valeur attribuée à chacune de ces conséquences**
(Vous procurer des sensations fortes au volant est pour vous ? Très négatif vs. Très positif)

La norme subjective est enregistrée à partir :

- **des croyances sur la vitesse à laquelle les personnes importantes pour le jeunes veulent qu'il conduise**
(Votre mère pense que vous devriez rouler à plus de 110 km/h sur route à 90 km/h? Tout à fait improbable vs. Tout à fait probable)
- **pondérées par la motivation du jeune à se conformer aux attentes perçues de ces personnes**
(Vous roulez à la vitesse à laquelle votre mère voudrait que vous conduisiez ? Pas du tout vs. Tout à fait)

Le contrôle comportemental perçu est enregistré à partir :

- **des croyances sur les éléments qui facilitent ou empêchent la transgression de vitesse**
(Au cours des 12 prochains mois, vous conduirez en étant seul(e) dans votre voiture? Tout à fait improbable vs. Tout à fait probable)
- **pondérées par la valeur attribuée à chacun de ces éléments**
(Si vous êtes seul(e) dans votre voiture, conduire à plus de 110 km/h serait pour vous? Plus difficile vs. Plus facile)

Des mesures directes sont aussi enregistrées qui portent uniquement sur la valeur

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°5

Facteurs mesurés dans le questionnaire

échelles en 5 points

Patricia DELHOMME & Sophie DELGERY - LPC/INRETS.

- **Intention de transgresser la vitesse au cours des 12 prochains mois sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h.**
- Attitude :
Jugements de valeurs plus ou moins favorables envers la transgression de vitesse.
- Normes subjectives :
Pressions sociales perçues de la part de cinq personnes importantes pour les jeunes : mère, père, conjoint(e), amis et amies
 - *Norme subjective injonctive :*
vitesse à laquelle je crois que ces personnes veulent que je conduise
 - *Norme subjective descriptive :*
vitesse à laquelle je crois que ces personnes conduisent
- Contrôle Comportemental Perçu :
Contrôle que l'on croit pouvoir exercer sur la conduite en transgressant la vitesse (sentiment auto efficacité et contrôle perçu).
- Fréquence des personnes importantes pour le jeune comme passager(e)s dans son véhicule
- Description de l'automobiliste typique qui transgresse la vitesse
- Description de soi
- Degré de la proximité estimé avec cet automobiliste typique qui transgresse la vitesse
- Recherche de sensations au volant
- Estime de soi en tant qu'automobiliste
- Probabilité d'être accidenté à cause de la vitesse par rapport à celle d'autrui
- Probabilité d'être sanctionné pour la vitesse par rapport à celle d'autrui
- Sexe
- Age
- Date d'obtention du permis B
- Kilomètres parcourus au cours de la dernière année
- Nombre d'accidents au cours des 3 dernières années ainsi que nombre et type d'accidents au cours de la dernière année
- Nombre de sanctions au cours des 3 dernières années ainsi que nombre et type de sanctions au cours de la dernière année

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°6

Attitude

Jugements de valeurs envers la transgression de vitesse

	Nb d'items	Moyenne	Étendue
Mesure directe			
Attitude directe	3	2,3	1 – 5
Mesure indirecte			
Attitude vis-à-vis des avantages	6	8,9	1 – 25
Attitude vis-à-vis des inconvénients	5	6,9	1 – 25

Les jeunes manifestent une attitude générale ni positive, ni négative vis-à-vis de la transgression de vitesse. Toutefois, lorsqu'ils sont interrogés plus spécifiquement sur les avantages et les inconvénients de cette transgression, ils estiment qu'elle présente plus d'avantages que d'inconvénients. Ils considèrent essentiellement que la vitesse fait gagner du temps, procure du plaisir et augmente le sentiment de liberté, mais aussi que la vitesse est source d'erreurs de conduite, de fatigue et d'accidents.

Etude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°7

Normes subjectives

Pressions sociales perçues

	Nb d'items	Moyenne	Etendue
<i>Normes subjectives injonctives directes</i>			
Norme subjective injonctive	2	1,4	1-5
<i>Norme subjective injonctive indirecte</i>			
Norme subjective incitateur (amis)	1	6,3	1-25
Norme subjective inhibiteurs (mère, père, conjoint(e), ami(e)s)	5	4,6	1-25
<i>Norme subjective descriptive directe</i>			
NSDD parents	2	2,4	1-5
NSDD autres : conjoint(e), amis, ami(e)	3	3,0	1-5

Norme subjective injonctive : vitesse à laquelle le jeune croit que les personnes importantes pour lui veulent qu'il conduise.

De manière générale, les jeunes considèrent que leur entourage désapprouverait qu'ils transgressent la limitation de vitesse. Cependant, lorsqu'ils sont interrogés de manière plus spécifique sur les pressions perçues de la part des personnes auxquelles ils se réfèrent, les amis garçons sont perçus comme incitant davantage à transgresser la vitesse que les parents, amies, conjoints.

Norme subjective descriptive : vitesse à laquelle le jeune croit que ces personnes conduisent.

Les parents sont perçus comme transgressant moins la vitesse comparés aux conjoint(e), amis et amies.

Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°8

Contrôle Comportemental perçu

	Nb d'items	Moyenne	Etendue
Mesure directe			
Sentiment d'auto-efficacité	2	3,6	1-5
Degré de contrôle perçu	2	3,9	1-5
Mesure indirecte			
Contrôle comportemental perçu	11	9,3	1-25

De manière générale, les jeunes pensent exercer un contrôle important sur leur conduite quand ils transgressent la vitesse.

Plus spécifiquement, ils se sentent plus en mesure de commettre cette transgression lorsqu'ils conduisent seul, sur une route en ligne droite, lorsqu'ils sont pressés ou lorsqu'ils conduisent la nuit. Tandis qu'ils estiment être moins en mesure de transgresser la vitesse lorsqu'ils sont fatigués, qu'ils craignent un contrôle de vitesse ou qu'ils redoutent d'avoir un accident.