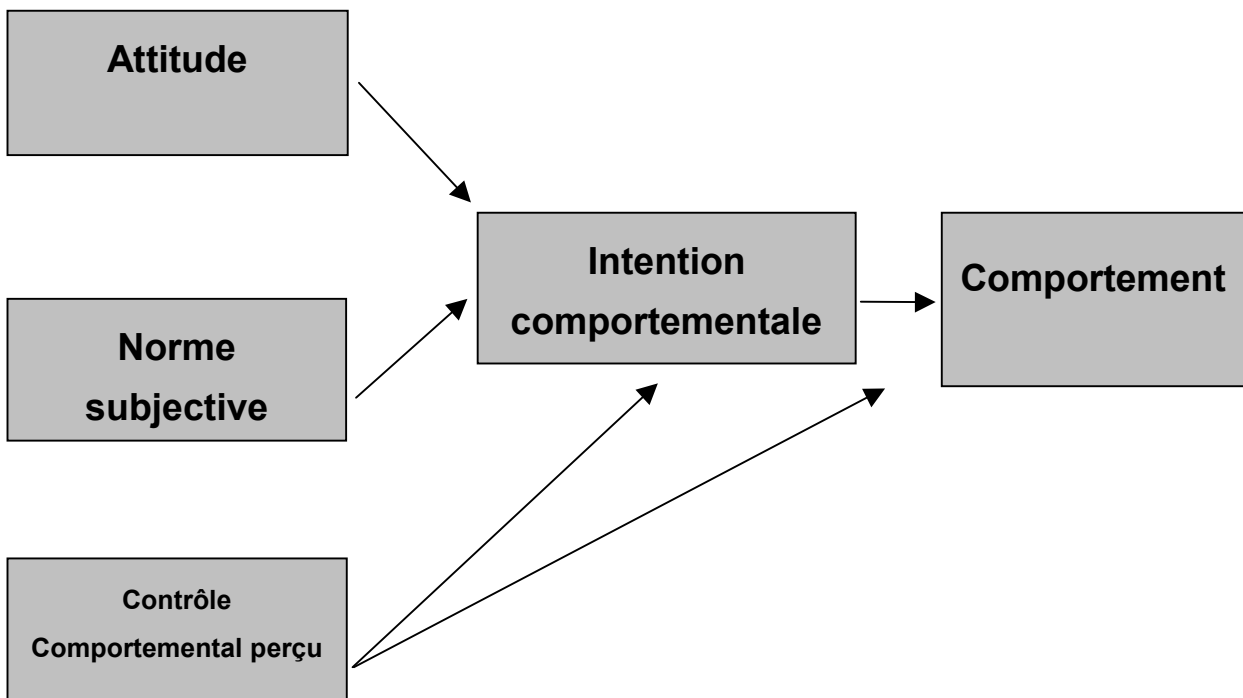


Étude Marc : Le volet "vitesse" / Fiche n°1

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.