HAL
open science

Exploitation de la vague 3 de l'enquête Marc. Volume 1 : croyances vis à vis de la vitesse et risque routier. Rapport final -version courte

P. Delhomme, V. Fernandez, F. Paran

▶ **To cite this version:**

P. Delhomme, V. Fernandez, F. Paran. Exploitation de la vague 3 de l'enquête Marc. Volume 1 : croyances vis à vis de la vitesse et risque routier. Rapport final -version courte. 2008, 41p. hal-00545404

HAL Id: hal-00545404

https://hal.science/hal-00545404v1

Submitted on 10 Dec 2010

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.

Institut national de recherche sur
les transports et leur sécurité

Patricia DELHOMME (INRETS-LPC)
Violaine FERNANDEZ (INRETS-LPC)
Françoise PARAN (INRETS-LPC)

Exploitation de la vague 3 de l'enquête Marc. Volume 1 : croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier.

Rapport final - version courte

convention DSCR (CNSR) - INRETS N°CV04000060
Septembre 2008

INRETS/RE-08-005

Patricia DELHOMME (INRETS-LPC)
Violaine FERNANDEZ (INRETS-LPC)
Françoise PARAN (INRETS-LPC)

Exploitation de la vague 3 de l'enquête Marc. Volume 1 : croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier.

Rapport final - version courte

convention DSCR (CNSR) -
INRETS N°CV04000060
Septembre 2008

Nous remercions la FFSA et la DSCR qui ont financé cette enquête MARC qui a été réalisée auprès de jeunes automobilistes.

INRETS/RE-08-005

Table des matières

Table des matières ... 3
Résumé ... 4
I. Introduction ... 5
II. Modèles de référence ... 7
III. Recherche empirique ... 8
1. Facteurs introduits dans le questionnaire ... 8
2. Échantillon commun aux trois vagues ayant participé au volet vitesse ... 9
2.1 Caractéristiques principales de l'échantillon ... 9
Classes d'ancienneté du permis ... 9
Conduite accompagnée ... 9
Kilométrage ... 9
Emploi ... 10
Mode de vie ... 10
2.2 Caractéristiques spécifiques de l'échantillon ... 11
2.2.1 Vitesse brutes ... 11
2.2.1.1 Vitesses brutes envisagées dans le futur ... 11
2.2.1.2 Vitesses brutes adoptées en vague 3 ... 13
2.2.1.3 Vitesses brutes adoptées dans le passé ... 13
2.2.2 Accidents et sanctions déclarés ... 13
2.2.2.1 Accidents déclarés au cours des trois dernières années ... 13
2.2.2.2 Sanctions déclarées au cours des trois dernières années ... 13
2.2.2.3 Accidents déclarés au cours des douze derniers mois : nombre et type d'accidents 14
2.2.2.4 Sanctions déclarées au cours des douze derniers mois ... 14
2.2.2.5 Sanctions pour infraction de vitesse ... 14
3. Résultats ... 15
3.1 Analyse descriptive ... 15
3.1.1 Facteurs enregistrés au cours des 3 vagues ... 15
3.1.2 Facteurs enregistrés lors de la vague 1 ou de la vague 2 ... 17
3.1.3 Facteurs enregistrés pour chacune des trois options comportementales de vitesse en vague 3 ... 18
3.2 Analyse décisionnelle ... 19
3.2.1 Expliquer l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h (grande transgression) lors de la vague 3 ... 20
3.2.1.1 Modèle général ... 21
3.2.1.2 Modèle selon le kilométrage parcouru ... 23
3.2.2 Expliquer la baisse de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h (grande transgression) entre les vagues 1 et 3 ... 26
3.2.2.1 Modèle général ... 26
3.2.2.2 Modèle selon le sexe ... 28
3.2.3 Expliquer le comportement de vitesse en vague 3 selon les trois options comportementales de vitesse ... 31
IV. Discussion ... 36
Comment expliquer l'intention comportementale de grande transgression de vitesse des jeunes en vague 3 ? ... 36
Comment expliquer la baisse de l'intention de transgresser la vitesse autorisée observée entre les vagues 1 et 3 ? ... 37
Comment expliquer le comportement présent de vitesse de conduite selon les options comportementales de vitesse en vague 3 ... 38
V. Conclusion ... 39
Principales références bibliographiques ... 40

Résumé

Un des objectifs de l'enquête prospective MARC est d'expliquer, en se référant principalement au Modèle du Comportement Planifié, l'intention des jeunes automobilistes de conduire à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h. L'enquête a été menée à trois reprises entre 2003 et 2005. Nous observons au fur et à mesure des vagues d'interrogation que les jeunes automobilistes ont l'intention de conduire moins vite. Cette diminution de la vitesse s'explique essentiellement par un changement sur le plan des normes subjectives dans la mesure où les jeunes automobilistes déclarent ressentir moins d'incitations à transgresser la vitesse légale de la part de leur entourage. De plus, cet entourage est perçu par les jeunes comme transgressant lui-même moins la limitation de vitesse. Enfin, les jeunes estiment avoir plus de difficultés à transgresser la limitation de vitesse. L'instauration du Contrôle Sanction Automatisé a contribué à la réduction de la vitesse chez les jeunes enquêtés.

Mots clés
Sécurité routière, vitesse, jeunes conducteurs, Modèle du Comportement Planifié, contrôle perçu sur la vitesse, normes subjectives.

Abstract

One of the aims of the prospective MARC survey was to explain, mainly from the Planned Behaviour Model, the evolution of the intention to drive at more than 110 km/h on road limited at 90 km/h, among young drivers. The survey was conducted on three times from 2003 to 2005. We observed that young drivers have the intention to reduce their speed behaviours. This decreasing of speed comes from the subjective norms in the sense that young drivers said that they received less pressures for speeding from closed relationships and these ones speed less on the road. Moreover young people think that they have less control on speeding. The automated control system of the speed contributed reducing speeding among young interviewed drivers.

Key words
Road safety, speeding, young drivers, Planned Behaviour Model, perceived control on speeding, subjective norms, automated control system of the speed.

I. Introduction

L'objectif de l'enquête MARC[1] (pour Mobilité, Attitudes, Risque, Comportement) est d'étudier le risque routier des jeunes automobilistes qui sont largement surreprésentés dans les accidents de la route. Alors qu'ils correspondent à environ 10 % de la population, ils représentent en 2005 plus de 23% des tués (1 222 tués) et 22% des blessés (24 163 blessés)[2]. Ces accidents sont souvent imputables à la vitesse excessive. Nous avons alors cherché à connaître les motivations des jeunes à transgresser la limitation de vitesse.

L'originalité de l'enquête MARC est à la fois son ampleur et son caractère prospectif. Cette enquête est menée auprès d'un large échantillon d'automobilistes, hommes et femmes, âgés de 18 à 25 ans, résidant en France. Elle est prospective dans le sens où les automobilistes sont interviewés à trois reprises à environ un an d'intervalle[3]. Dans notre échantillon, 3002 automobilistes ont été interrogés lors de la première vague de décembre 2002 à mars 2003[4], puis 2038 automobilistes lors de la seconde vague de décembre 2003 à mars 2004[5] (ceux qui ont été interviewés en décembre 2002 ont été réinterrogés en décembre 2003, etc.) et enfin 1192 automobilistes lors de la troisième vague de mars à mi-juin 2005.

Le lancement de cette enquête en 2002 s'est déroulé dans un contexte spécifique pour la sécurité routière puisque cette dernière est devenue priorité nationale du Président de la République. Lors de son discours du 14 juillet 2002, Jacques Chirac a annoncé la mise en place du Contrôle-Sanction Automatisé (CSA). Lors du Comité Interministériel de Sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002, le Gouvernement a annoncé une série de mesures concrètes visant à faire respecter les règles du code de la route existantes et à sanctionner plus fermement les comportements dangereux. Il s'agissait non seulement d'installer 1 000 appareils de contrôle automatique dans les trois prochaines années, dont 100 dès la fin 2003. Ce dispositif a été largement médiatisé avant sa mise en place. Dans ce contexte, la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes français aurait chuté de plus de 7,3 km/h, passant de 89,5 km/h en 2002 à 82,2 km/h en 2006 tous réseaux confondus et le nombre d'infractions verbalisées pour non-respect des limitations de vitesse, qui se situait entre 1,1 et 1,4 millions par an entre 1990 et 2002, est passé à 7,2 millions en 2006 (ONISR, 2008). Cette diminution des vitesses aurait contribué à la baisse historique du nombre de tués à 30 jours sur la route, passé de 7655 en 2002 à 4709 en 2006 (ONISR, 2008).

L'enquête MARC est essentiellement administrée par questionnaire informatisé. Les automobilistes sont interviewés à leur domicile par des enquêteurs professionnels qui lisent les questions qui défilent sur écran informatique et saisissent sur micro-ordinateur les réponses des enquêtés (Collecte Assistée Par Informatique : C.A.P.I.).

Le présent rapport de recherche expose les principaux résultats concernant la prédiction et l'explication du comportement de vitesse sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h. Plus spécifiquement, les objectifs de cette enquête sont de chercher à expliquer dans ce contexte spécifique :

- l'intention de conduire à plus de 110 km/h sur ce type de route en vague 3,
- l'évolution de l'intention de commettre cette transgression de vitesse entre les vagues 1 et 3,
- le comportement de vitesse en vague 3 à partir des 3 options comportementales « Respecter la limitation de vitesse », « Conduire entre 91 et 110 km/h » et « « Conduire à plus de 110 km/h » sur ce type de route.

---

1 Cette enquête est coordonnée par P. Delhomme (LPC, INRETS) et S. Lassarre (GARIG, INRETS).

2 La Prévention Routière (2006).

3 Cette enquête cible également trois autres domaines : les caractéristiques sociodémographiques des jeunes automobilistes ainsi que leur mobilité et leur l'historique d'accidents et d'infractions (Lassarre, Coquelet & Hoyau, GARIG de l'INRETS), le consentement à payer (Rozan & Lahatte, BETA de l'Université Louis Pasteur de Strasbourg) pour la vague 2 et les modalités d'une transmission de comportements à risque au sein de la famille (Le Pape, GARIG de l'INRETS) pour la vague 3.

4 Delhomme, Phan et Gourlet (2004).

5 Delhomme et Delgery (2005a,b), Delhomme et Delgery (2006).

La version courte de ce rapport final de recherche présente tout d'abord les modèles théoriques auxquels nous nous sommes référés pour mener cette enquête, puis la recherche empirique avec les facteurs introduits dans le questionnaire, la description de l'échantillon (emploi, mode de vie, expérience de conduite, vitesse, accidents, sanctions) et l'exposé des principaux résultats. Une dernière partie est consacrée à l'interprétation de ces résultats. Une conclusion livre des recommandations intéressant les actions de sécurité routière qui œuvrent pour le respect des limitations de vitesse.

II. Modèles de référence

Pour prédire et expliquer l'intention de conduire à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h, nous avons construit un questionnaire en nous référant principalement au Modèle du Comportement Planifié (MCP) d'Ajzen (1985). Une méta-analyse, basée sur 185 études indépendantes trouve que le MCP explique 27% du comportement, et 39% des intentions comportementales, avec une forte variabilité selon les domaines considérés et selon que le comportement est observé ou auto-rapporté (Armitage et Conner, 2001).

Le MCP vise à prédire un comportement spécifique à partir d'un nombre limité de facteurs : l'attitude (jugements de valeur plus ou moins favorables envers ce comportement de transgression de vitesse), la norme subjective injonctive (pressions sociales perçues de la part du jeune automobiliste pour l'amener à entreprendre ou non le comportement ciblé), le contrôle comportemental perçu (élément de la situation ou contexte personnel qu'il perçoit comme l'incitant ou l'empêchant d'adopter le comportement ciblé) et l'intention comportementale (avoir le projet d'adopter ou non le comportement ciblé).

L'apport du comportement passé dans la prédiction du comportement semble bien établi (Ajzen, 2001), toutefois différentes interprétations demeurent pour expliquer comment le comportement passé influence l'intention comportementale et le comportement présent. Kallgren, Reno et Cialdini (2000) distinguent deux types de normes subjectives qui représenteraient des sources d'influence sociale différentes : la norme injonctive ou « ce que je crois que les autres attendent de moi » (déjà introduite dans le MCP), et la norme descriptive (ou norme comportementale) ou « ce que je crois que les autres font ». La norme subjective descriptive serait un meilleur prédicteur que la norme injonctive (cf. méta-analyse de Rivis & Sheeran, 2003).

Le MCP réussit cependant à moins bien prédire la composante non intentionnelle impliquée dans la décision de s'engager dans un comportement à risque principalement chez les jeunes et les adolescents. Nous nous sommes alors également référés au modèle de la Volonté Comportementale/Influence du Déviant Prototypique de Gibbons et Gerrard (1995). Ce modèle vise à prédire et à expliquer les comportements à risque qui ne sont pas toujours planifiés, prémédités. Ces comportements qui peuvent être spontanés, en réaction aux circonstances favorisant le risque que les jeunes rencontrent de temps à autre. Le déviant prototypique renvoie des images claires et identifiables auxquelles les jeunes en quête d'identité peuvent s'identifier et ainsi influencer leurs décisions de s'engager ou pas dans le comportement à risque au moyen de la comparaison sociale. Ces auteurs considèrent que la volonté comportementale (ou volonté du jeune de s'engager dans un comportement à risque lorsqu'il en a l'opportunité) est un autre déterminant immédiat du comportement. L'image sociale du déviant prototypique, qui est un antécédent de la volonté comportementale, enregistre comment les gens décrivent le déviant prototypique et le degré de proximité perçue avec ce déviant prototypique.

Ces deux voies, l'Intention Comportementale et la Volonté Comportementale, contribueraient à prédire et à expliquer des comportements à risque chez les jeunes.

III. Recherche empirique

1. Facteurs introduits dans le questionnaire

Afin de prédire et d'expliquer le comportement de vitesse des jeunes automobilistes, nous les avons donc interrogés lors des 3 vagues d'enquête en nous basant sur le Modèle du Comportement Planifié (Ajzen, 1985) et le modèle de la Volonté Comportementale/Influence du Déviant Prototypique (Gibbons & Gerrard, 1995) en référence à une situation de conduite où les transgressions de vitesse sont très fréquentes. La consigne était la suivante : « Imaginez-vous au volant de votre voiture ou de la voiture que vous conduisez le plus souvent dans une situation de ce type : vous êtes sur une route en ligne droite, la vitesse est limitée à 90 km/h, il est deux heures de l'après-midi, la circulation est fluide, il fait beau, la route est sèche. »

Nous avons enregistré dans le questionnaire les réponses des jeunes automobilistes à des questions basées sur une échelle en 5 points.

Nous avons introduit les facteurs du MCP : intention de conduire à plus de 110 km/h dans le type de situation présentée au cours des 12 prochains mois, l'attitude, les normes subjectives (norme injonctive et norme descriptive), le contrôle comportemental perçu ainsi que le comportement de vitesse adopté au cours des 12 derniers mois précédant chaque vague d'enquête.

Pour accroître la prédiction de cette intention de transgresser la limitation de vitesse, nous avons ajouté aux facteurs du MCP : la fréquence perçue à laquelle les personnes importantes pour le jeune (mère, père, conjoint, ami(e)s) sont passagers de son véhicule[6], la description du jeune automobiliste typique qui transgresse la vitesse, le degré de proximité perçu avec ce jeune automobiliste déviant, la description de soi en tant qu'automobiliste (à l'aide des mêmes adjectifs décrivant le jeune automobiliste déviant), les jugements comparatifs du risque[7] lié à la vitesse (probabilité perçue d'être accidenté à cause de sa vitesse ou d'être sanctionné pour sa vitesse par rapport à celle des autres automobilistes de son âge), la recherche de sensations spécifiques à la conduite automobile[8] (vague 1), l'estime de soi en tant qu'automobiliste[9] (vague 1) et la colère au volant[10] (vague 2) ainsi que des variables d'identification (sexe, âge, ancienneté de permis B, kilométrage parcouru, les accidents et les sanctions au cours des 3 dernières années).

Lors de la vague 3 seulement, nous avons cherché à savoir quelle option comportementale de vitesse (« Rouler à 90 km/h », « Rouler entre 91 et 110 km/h» et « Rouler à plus de 110 km/h») explique le mieux le comportement de vitesse que les jeunes déclarent adopter dans la situation de conduite présentée. Hormis les facteurs de personnalité, lors de la vague 3, les facteurs ci-dessus ont été enregistrés pour ces 3 options comportementales.

[6] Cf. Conner, Smith et McMillan (2003).

[7] Causse, Delhomme et Kouabenan (2005 a,b).

[8] Selon l'adaptation en français de l'échelle de Taubman, Mikulincer et Iram (1996) de Delhomme (2002).

[9] Selon l'adaptation en français de l'échelle de Taubman, Florian et Mikulincer (1999) de Delhomme (2002).

[10] Selon l'adaptation en français de l'échelle de Deffenbacher (2000) de Delhomme et Villieux (2005).

2. Échantillon commun aux trois vagues ayant participé au volet vitesse

2.1 Caractéristiques principales de l'échantillon

L'échantillon (N = 1192) est composé de 49,7% d'hommes (N = 593) et 50,3% de femmes (N = 599). Lors de la première vague de l'enquête en 2003, les jeunes sont en moyenne âgés de 22,1 ans et atteignent 24,2 ans à la troisième vague de l'enquête en 2005. L'âge moyen des hommes est proche de celui des femmes : en vague 1, les hommes ont en moyenne 21,8 ans et les femmes 22,3 ans. Cette similitude sur le plan de l'âge entre les hommes et les femmes se retrouve sur le plan de l'ancienneté du permis B ; en vague 1, les hommes ont en moyenne le permis B depuis 3,1 ans et les femmes depuis 3,5 ans.

Des jeunes sont parents ou le deviennent : le pourcentage est passé de 12,1% (N = 144) en vague 1 à 19,6% (N = 234) en vague 3. La part des mères chez les femmes (18,0%, N = 108 en vague 1 et 21,7%, N = 130 en vague 3) est supérieure à celle des pères chez les hommes (6,1%, N = 36 en vague 1 et 17,5%, N = 104 en vague 3).

Classes d'ancienneté du permis

Dès la vague 1, nous avons recodé la variable « ancienneté du permis », comme classiquement sur ce plan, en trois classes : <1 an qualifiés de « novices » (N = 187), de 1 à moins de 3 ans qualifiés de « débutants » (N = 452), ≥3 ans qualifiés de « plus expérimentés » (N = 553). Les mêmes classes sont conservées en vague 2 et en vague 3 avec un an de plus d'ancienneté de permis à chaque vague.

Toutefois, dans notre échantillon, les hommes et les femmes sont inégalement répartis dans les trois classes d'ancienneté de permis. On compte plus de femmes (54,2%, N = 300) que d'hommes (45,8%, N = 253) chez les « plus expérimentés » alors que l'on observe l'inverse chez les « novices » (54,6% d'hommes, N = 102 et 45,4% de femmes, N = 85) et chez les « débutants » (52,7 % d'hommes, N = 238 et 47,3% des femmes, N = 214).

L'âge moyen des conducteurs augmente avec l'ancienneté du permis B :

- 19,7 ans pour les conducteurs « novices »
- 21,0 ans pour les conducteurs « débutants »
- 23,7 ans pour les conducteurs « plus expérimentés »

Conduite accompagnée

Parmi les jeunes enquêtés, 32,1% d'entre eux déclarent avoir suivi l'apprentissage anticipé de la conduite. Ils ont obtenu leur permis en moyenne à 19 ans. Comparés aux femmes, davantage d'hommes, 33,9% (N = 201), ont effectué la conduite accompagnée (contre 30,4% (N = 182) de femmes).

L'apprentissage anticipé de la conduite est plus fréquent chez les « novices », deux conducteurs sur cinq (40,6%, N = 76), que chez les « débutants » ou les « plus expérimentés », environ un conducteur sur trois (soit respectivement 33,2%, N = 150 et 28,4%, N = 157).

Kilométrage

Les jeunes automobilistes parcourent, bien entendu, de plus en plus de kilomètres avec le temps. La moitié d'entre eux déclare avoir parcouru, au cours des douze mois précédents : plus de 7 750 km en vague 1, 12 000 km en vague 2, et 15 000 km en vague 3.

Les hommes déclarent avoir parcouru plus de kilomètres, 18 000 km (Med), que les femmes, 10 000 km (Med), au cours de l'année précédant la vague 3. Le nombre de kilomètres parcourus augmente chez les hommes, plus particulièrement entre les deux premières vagues, et cette augmentation se maintient jusqu'à la troisième vague, alors qu'à l'inverse les femmes ont davantage parcouru de kilomètres entre la 2ème et la 3ème vague.

Les différences de moyenne sur le plan du kilométrage parcouru entre les différents groupes selon l'ancienneté du permis sont significatives en vagues 1 et 2 uniquement, mais la taille des effets de l'ancienneté du permis à ces vagues est faible. Le kilométrage parcouru au cours des douze derniers mois (*Médiane*) augmente avec l'ancienneté du permis jusqu'à trois ans d'ancienneté pour ensuite se stabiliser :

- 3 750 km (Med) en vague 1, 7 500 km (Med) en vague 2 et 12 000 km (Med) en vague 3 chez les conducteurs « novices »;

- 7 750 km (Med) en vague 1, 12 500 km (Med) en vague 2 et 15 000 km (Med) en vague 3 chez les « débutants »;

- 12 500 km (Med) en vague 1, 12 500 km (Med) en vague 2 et 15 000 km (Med) en vague 3 chez les « plus expérimentés ».

Ces résultats concernant les trois dernières années sont toutefois difficilement comparables puisque les « novices » et certains des « débutants » n'ont pas trois ans d'expérience de la conduite.

Emploi

Une partie des jeunes enquêtés est entrée dans la vie active en vague 2 et 3. Ainsi, la proportion d'actifs ayant un emploi, qui était de 49,4% (N =589) en vague 1, est passée à 64,7% (N = 771) en vague 3.

Si, davantage d'hommes, 53,3% (N = 316), que de femmes, 45,6% (N = 273), ont un emploi en vague 1, l'effet s'inverse en vague 3 puisque 66,4% (N = 398) des femmes exercent un emploi contre 62,9% (N = 373) des hommes.

Comme on pouvait s'y attendre, la proportion de jeunes ayant un emploi augmente avec l'ancienneté de permis B :

- 22,5% (N = 42) en vague 1, 33,7% (N = 63) en vague 2 et 63,6% (N = 119) en vague 3 chez les conducteurs « novices »;

- 39,4% (N = 178) en vague 1, 47,4% (N = 214) en vague 2 et 67,0% (N = 303) en vague 3 chez les « débutants »;

- 66,7% (N = 369) en vague 1, 72,9% (N = 403) en vague 2 et 74,1% (N = 349) en vague 3 chez les « plus expérimentés ».

Mode de vie

Le mode de vie des jeunes, sous l'angle de la dépendance économique ou non des parents, peut influer sur les comportements de conduite. Effet probable de l'augmentation du taux d'emploi au fil des vagues, sur cinq jeunes, trois vivaient chez leurs parents en vague 1 (63,1%, N =752) contre deux en vague 3 (41,5%, N = 495).

En vague 1, trois hommes sur quatre vivaient chez leurs parents (75,2%, N = 446) contre une femme sur deux (51,1%, N = 306). Deux ans plus tard, en vague 3, la proportion était de moins d'un homme sur deux (45,0%, N = 267) et près d'une femme sur trois (38,1%, N = 228).

Bien que les écarts se resserrent entre les vagues 1 et 3, les femmes se distinguent de leurs homologues masculins par une plus forte propension à vivre en couple (hors domicile des parents) : 45,2% des femmes (N = 271) et 37,8% des hommes (N = 224) vivent en couple en vague 3.

En vague 1, «novices» et «débutants» vivaient massivement au domicile des parents (85,6%, N = 160 chez les «novices» et 75,0%, N = 339 chez les «débutants») tandis que la proportion chez leurs aînés «plus expérimentés» n'était que de 45,8% (N = 253). En vague 3, la même proportion devenait minoritaire tant chez les « novices » (44,9%, N = 84) que chez les «débutants» (39,2%, N = 177), mais ne variait guère chez les «plus expérimentés» (42,3%, N = 234).

A l'inverse en vague 3, la proportion de jeunes vivants en couple augmentait chez les «novices» (37,4%, N = 70) et chez les «débutants» (42,9%, N = 194), mais restait identique chez leurs aînés

«plus expérimentés» (la proportion est passée de 43,2% (N = 239) en vague 1 à 41,8% (N = 231) en vague 3).

Le solde était représenté par les jeunes vivants seuls ou en logement partagé et la proportion, bien qu'en augmentation entre lesdites vagues, restait très minoritaire.

Ainsi que l'on pouvait s'y attendre, le groupe des conducteurs « plus expérimentés », comparé à ceux des «novices» et des «débutants», apparaît comme celui qui aurait le mode de vie le plus stable au cours des vagues de l'enquête (en outre, ils sont en moyenne plus âgés et un sur cinq est lui-même parent quelle que soit la vague considérée).

2.2 Caractéristiques spécifiques de l'échantillon

Nous décrivons ici les vitesses que les jeunes conducteurs envisagent d'adopter au cours des 12 prochains mois, celles qu'ils déclarent adopter en vague 3 et celles qu'ils déclarent avoir adoptées au cours des 12 derniers mois, ainsi que les accidents survenus et les sanctions reçues au cours de leur expérience de conduite.

2.2.1 Vitesse brutes

2.2.1.1 Vitesses brutes envisagées dans le futur

L'intention comportementale de vitesse est enregistrée à l'aide de quatre items. Les réponses aux deux premières questions fermées (« Vous roulerez à plus de 110 km/h » et « Vous roulerez souvent à plus de 110 km/h ») sont sous la forme d'échelles de type Likert (allant de 1 « Pas du tout » à 5 « Tout à fait »). Les deux autres items sont des questions ouvertes (« A quelle vitesse roulerez-vous le plus souvent ? » et « Quelle sera la plus grande vitesse à laquelle vous roulerez ? »). Exposons ci-dessous les réponses aux questions ouvertes.

Sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h, les jeunes de notre échantillon (N = 1192) ont, en moyenne, l'intention de rouler le plus souvent au cours des 12 prochains mois à 99,4 km/h en vague 1 et à 96,1 km/h en vague 3 ; de rouler jusqu'à 111,6 km/h en vague 1 et jusqu'à 109,6 km/h en vague 3.

a) Vitesse à laquelle les jeunes envisagent de rouler le plus souvent au cours des 12 prochains mois

Quels que soient le sexe ou l'ancienneté du permis, les jeunes envisagent de rouler le plus souvent moins vite au cours des 12 prochains mois précédant chacune des vagues (cf. Graphiques 1).

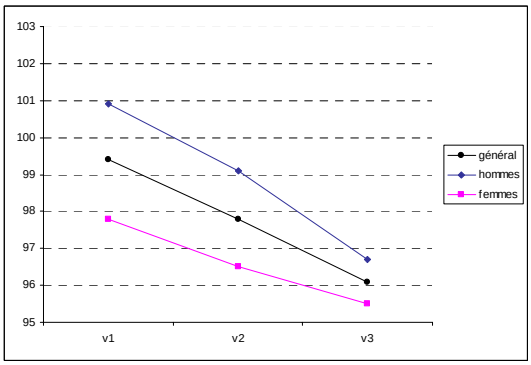
Globalement, les hommes envisagent de rouler à une vitesse habituelle plus rapide que celle des femmes, mais, au fil des vagues, les vitesses habituelles envisagées se resserrent entre les hommes (M = 100,9 km/h en vague 1 et M = 96,7 km/h en vague 3) et les femmes (M = 97,8 km/h en vague 1 et M = 95,5 km/h en vague 3), toutefois, les différences selon le sexe sont statistiquement significatives[11].

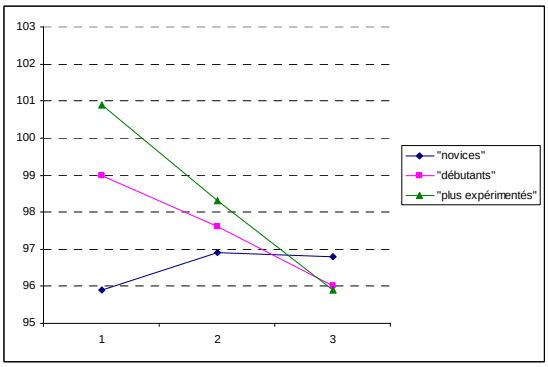
La moyenne des vitesses envisagées augmente avec l'ancienneté du permis en vague 1 (95,9 km/h chez les « novices », 99,0 km/h chez les « débutants » et 100,9 km/h chez les « plus expérimentés »), mais les écarts se resserrent en vague 3 (96,8 km/h chez les « novices », 96 km/h chez les « débutants » et 95,9 km/h chez les « plus expérimentés »). Les différences selon l'ancienneté du permis sur le plan des vitesses habituelles ne sont significatives qu'en vague 1, et la taille des effets est faible.

En vague 2, on remarquera que les « novices » n'ont pas l'intention d'adopter les mêmes vitesses de conduite (M = 97,2 km/h) que les « débutants » de la vague 1 (M = 99,8 km/h).

[11] $p<0,05$.

Graphiques 1 : Vitesse à laquelle les jeunes envisagent de rouler le plus souvent (km/h) au cours des 12 prochains mois selon le sexe puis l'ancienneté du permis B aux trois vagues de l'enquête





Sur le plan de l'interaction entre le sexe et l'ancienneté du permis, la vitesse à laquelle les jeunes envisagent de rouler le plus souvent baisse pour toutes les catégories de conducteurs sauf celle des femmes « novices » pour lesquelles la plus grande vitesse de conduite augmente légèrement. Cependant, malgré cette hausse, elles roulent toujours moins vite que les autres.

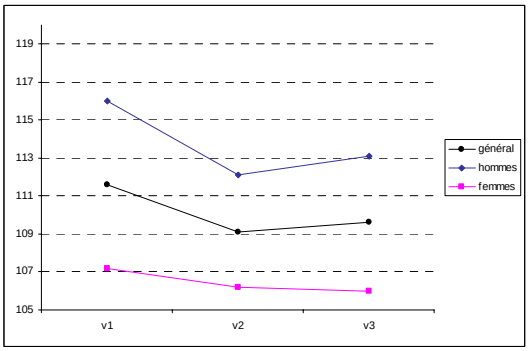
b) Plus grande vitesse (*km/h*) à laquelle les jeunes envisagent de rouler au cours des 12 prochains mois

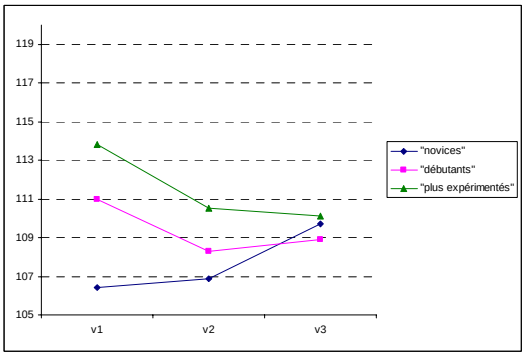
La plus grande vitesse envisagée par les jeunes au cours des 12 prochains mois diminue entre les vagues 1 et 2 (elle passe en moyenne de 111,6 km/h en vague 1 à 109,1 km/h en vague 2), pour ensuite sensiblement augmenter entre les vagues 2 et 3 (M = 109,6 km/h) (cf. Graphiques 2).

Les hommes envisagent de rouler à une plus grande vitesse que celle des femmes et l'écart subsiste avec le temps : M = 116,0 km/h en vague 1 et 113,1 km/h en vague 3 chez les hommes ; 107,2 km/h en vague 1 et 106,0 km/h en vague 3 chez les femmes. Ces différences selon le sexe sont significatives.

Les plus grandes vitesses envisagées augmentent avec l'ancienneté du permis en vague 1. La plus grande vitesse envisagée diminue entre les deux premières vagues chez les « débutants » et chez les « plus expérimentés », mais ne varie guère en vague 3. À l'inverse, chez les « novices », cette plus grande vitesse envisagée augmente sensiblement entre les deux premières vagues, puis plus fortement en vague 3. Plus l'expérience de la conduite augmente et plus les écarts se resserrent entre les groupes pour devenir très faibles en vague 3 (M = 106,4 km/h en vague 1 et 109,7 km/h en vague 3 chez les « novices » ; 111,0 km/h en vague 1 et M = 108,9 km/h en vague 3 chez les « débutants » ; 113,8 km/h en vague 1 et 110,1 km/h en vague 3 chez les « plus expérimentés »). Ces différences selon l'ancienneté du permis ne sont significatives qu'en vagues 1 et 2, et la taille de l'effet de l'ancienneté du permis est très faible.

Graphiques 2 : Plus grande vitesse à laquelle les jeunes envisagent de rouler (*km/h*) au cours des 12 prochains mois selon le sexe puis l'ancienneté du permis B aux trois vagues de l'enquête





Sur le plan de l'interaction entre le sexe et l'ancienneté du permis, la plus grande vitesse à laquelle les jeunes envisagent de rouler baisse pour toutes les catégories de conducteurs à l'exception de celle

des femmes « novices » et « débutantes » pour lesquelles la plus grande vitesse de conduite augmente légèrement ou stagne. Cependant, elles roulent toujours moins vite que toutes les autres catégories de conducteurs.

2.2.1.2 Vitesses brutes adoptées en vague 3

Le comportement présent, enregistré uniquement en vague 3, porte sur la vitesse à laquelle les enquêtés roulent actuellement. Il comprend deux items (« à quelle vitesse roulez-vous ? » et « à quelle vitesse roulez-vous quand vous êtes pressé(e) ? »).

Sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h, les jeunes déclarent rouler en moyenne à 96 km/h et à 104 km/h lorsqu'ils sont pressés.

2.2.1.3 Vitesses brutes adoptées dans le passé

Comme l'intention comportementale, le comportement passé est enregistré à l'aide de quatre items. Les réponses aux deux premières questions sont fermées (« Vous avez roulé à plus de 110 km/h » et « Vous avez souvent roulé à plus de 110 km/h ») sous la forme d'échelles de type Likert (allant de 1 « Pas du tout » à 5 « Tout à fait »). Les deux autres items sont des questions ouvertes (« A quelle vitesse avez-vous roulé le plus souvent ? » et « Quelle a été la plus grande vitesse à laquelle vous ayez roulé ? »). Exposons ci-dessous les réponses aux questions ouvertes.

Sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h, les jeunes déclarent en moyenne avoir roulé le plus souvent, au cours des douze derniers mois précédant chacune des vagues d'interrogation, à 100,3 km/h en vague 1 et à 97,2 km/h en vague 3. Ils déclarent avoir roulé en moyenne jusqu'à 113,1 km/h en vague 1 et à 110,8 km/h en vague 3.

Concernant la vitesse à laquelle les jeunes déclarent avoir roulé le plus souvent au cours des 12 derniers mois ainsi que la plus grande vitesse qu'ils ont adoptée, nous observons les mêmes tendances selon le sexe ou selon l'ancienneté du permis que pour les vitesses brutes envisagées dans le futur.

2.2.2 Accidents et sanctions déclarés

2.2.2.1 Accidents déclarés au cours des trois dernières années

Le nombre moyen d'accidents par personne survenus au cours des trois dernières années reste stable au cours du temps, il est de 0,40 en vague 1, de 0,43 en vague 2 et enfin de 0,39 en vague 3.

Les hommes déclarent avoir eu en moyenne davantage d'accidents que les femmes et le ratio reste stable dans le temps (M = 0,53 en vague 1 et 0,49 en vague 3 chez les hommes ; M = 0,28 en vague 1 et 0,29 en vague 3 chez les femmes). Ces différences selon le sexe sont statistiquement significatives.

Chez les « novices », le nombre moyen d'accidents par personne augmente fortement avec le temps, ce qui n'est pas surprenant compte tenu qu'ils viennent juste d'avoir le permis en vague 1 (M = 0,21 en vague 1 et 0,51 en vague 3). Le même ratio ne varie guère chez les « débutants » (M = 0,40 en vague 1 et 0,42 en vague 3), alors qu'il diminue fortement chez les « plus expérimentés » (M = 0,47 en vague 1 et 0,31 en vague 3).

Ces résultats concernant les accidents survenus au cours des trois dernières années sont difficilement comparables puisque les « novices » et certains des « débutants » n'ont pas trois ans d'expérience de la conduite.

2.2.2.2 Sanctions déclarées au cours des trois dernières années

Le nombre moyen de sanctions par personne survenues au cours des trois dernières années augmente avec le temps, il est de 0,27 en vague 1, de 0,32 en vague 2, et de 0,42 en vague 3.

Les hommes déclarent avoir été en moyenne beaucoup plus de sanctionnés que les femmes et l'écart entre sexe reste stable dans le temps (M = 0,46 en vague 1 et 0,67 en vague 3 chez les hommes ; M = 0,09 en vague 1 et 0,16 en vague 3 chez les femmes).

Le même ratio augmente fortement au cours des trois vagues tant chez les « novices » (M = 0,08 en vague 1 et 0,37 en vague 3) que chez les « débutants » (M = 0,23 en vague 1 et 0,49 en vague 3), alors qu'il ne varie pas chez les « plus expérimentés » (M = 0,38 en vague 1 et 0,38 en vague 3).

Tout comme pour les accidents survenus au cours des trois dernières années, ces résultats concernant les sanctions survenues au cours des trois dernières années sont difficilement comparables puisque les « novices » et certains des « débutants » n'ont pas trois ans d'expérience de la conduite.

2.2.2.3 Accidents déclarés au cours des douze derniers mois : nombre et type d'accidents

Quels que soient le sexe et l'ancienneté du permis, le nombre moyen d'accidents par individu survenus au cours des douze derniers mois baisse sensiblement au fil des vagues (globalement, il était de 0,16 en vague 1, de 0,13 en vague 2, et de 0,12 en vague 3).

En vague 3, parmi ces accidents (N=143), un pourcentage massif concerne des accidents matériels (90,2%, soit 129 accidents), le solde (9,8%) étant composé des accidents corporels, dont 5,6% corporels propres (blessés dans la voiture), 2,1% corporels tiers (blessés dans le véhicule du tiers ou des tiers ou à l'extérieur du véhicule) et 2,1% corporels propres et tiers.

Quelle que soit la vague considérée, les hommes déclarent en moyenne avoir été deux fois plus accidentés que les femmes au cours des douze derniers mois (M = 0,22 en vague 1 et 0,16 en vague 3 chez les hommes ; M = 0,11 en vague 1 et 0,08 en vague 3 chez les femmes). Les différences selon le sexe sont statistiquement significatives, mais la taille de l'effet du sexe est très faible.

Le même taux est le plus faible chez les « plus expérimentés » tant en vague 1 qu'en vague 3 et même diminue fortement avec le temps (M = 0,13 en vague 1 et 0,08 en vague 3). Le taux chez les « novices » n'a guère varié (M = 0,16 en vague 1 et 0,18 en vague 3) tandis que chez les « débutants » il a fortement reculé (M = 0,21 en vague 1 et 0,14 en vague 3). Ainsi, si les « novices » comptaient en moyenne moins d'accidents que les « débutants » en vague 1, il n'en était plus de même en vague 3. Ces différences selon l'ancienneté du permis ne sont significatives qu'en vagues 1 et 3, mais la taille des effets de l'ancienneté du permis est faible.

2.2.2.4 Sanctions déclarées au cours des douze derniers mois

Le nombre moyen de sanctions par personne survenues au cours des douze derniers mois augmente légèrement en dernière vague : de 0,16 en vague 1, il passe à 0,15 en vague 2 et à 0,18 en vague 3 et ce, quel que soit le sexe.

Quelle que soit la vague considérée, les hommes déclarent en moyenne avoir été au moins trois fois plus sanctionnés que les femmes au cours des douze derniers mois (M = 0,26 en vague 1 et 0,27 en vague 3 chez les hommes ; M = 0,07 en vague 1 et 0,08 en vague 3 chez les femmes). Les différences selon le sexe sont statistiquement significatives.

Le nombre moyen de sanctions déclarées augmente en vague 3, tant chez les « novices » (M = 0,07 en vague 1 et 0,19 en vague 3) que chez les « débutants » (M = 0,18 en vague 1 et 0,21 en vague 3), alors qu'il diminue et devient le plus faible chez les « plus expérimentés » (M = 0,18 en vague 1 et 0,14 en vague 3). Selon l'ancienneté du permis, les différences ne sont statistiquement significatives qu'en vague 3, mais la taille de l'effet de l'ancienneté du permis à cette vague est très faible.

2.2.2.5 Sanctions pour infraction de vitesse

Le nombre moyen de sanctions pour excès de vitesse par individu au cours des douze derniers mois augmente légèrement en dernière vague : de 0,06 en vague 1 et en vague 2, il passe à 0,08 en vague 3.

Quelle que soit la vague considérée, les hommes déclarent en moyenne avoir été trois fois plus sanctionnés pour excès de vitesse que les femmes au cours des douze derniers mois (M = 0,09 en vague 1 et 2 puis 0,12 en vague 3 chez les hommes ; M = 0,03 en vague 1 et 2 puis 0,04 en vague 3 chez les femmes). Ces différences selon le sexe sont statistiquement significatives pour chaque vague, mais la taille des effets du sexe est très faible.

Le nombre moyen de sanctions déclarées pour excès de vitesse au cours des douze derniers mois augmente en vague 3 chez les « débutants » (M = 0,06 en vague 1 et en vague 3) et les « plus

expérimentés » (M = 0,07 en vague 1 et 0,14 en vague 3) tandis qu'il ne varie guère et reste le plus faible chez les « novices » (M = 0,05 en vague 1 et 0,06 en vague 3).

3. Résultats

Nous décrivons les résultats concernant les facteurs du Modèle du Comportement Planifié (MCP) et les facteurs supplémentaires : la fréquence perçue à laquelle les référents saillants sont passagers du véhicule des jeunes, la norme subjective descriptive, la description du déviant prototypique, le degré de proximité perçue avec ce déviant, la description de soi en tant qu'automobiliste et les jugements comparatifs du risque d'accidents ou de sanctions liés à un excès de vitesse, ainsi que les facteurs de personnalité enregistrés en vague 1 ou 2.

3.1 Analyse descriptive

3.1.1 Facteurs enregistrés au cours des 3 vagues

Facteurs du MCP

Intention comportementale de vitesse. Globalement, en vague 1, les jeunes automobilistes envisagent de rouler « de temps en temps » (M = 2,35, σ = 0,95) à plus de 110 km/h, sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h et cette intention diminue au cours des vagues (M = 2,15, σ = 0,88 en vague 2 et M = 1,96, σ = 0,79 en vague 3). Pour chaque vague, les hommes envisagent davantage de commettre cette transgression de vitesse que les femmes. En vague 1, les conducteurs « débutants » et les « plus expérimentés » envisagent de rouler plus vite que les « novices », mais l'écart se réduit au cours du temps.

Comportement passé de vitesse. Au cours des douze derniers mois, les automobilistes de notre échantillon déclarent avoir roulé « de temps en temps » (M = 2,44, σ = 1,07) à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h en vague 1 et avoir de moins en moins transgressé la vitesse légale au cours du temps (M = 2,30, σ = 1,00 en vague 2 et M = 2,06, σ = 0,85 en vague 3). Quelle que soit la vague considérée, les hommes ont davantage transgressé la vitesse que les femmes. Ce comportement de transgression chez les conducteurs « plus expérimentés » diminue au fil des vagues et se rapproche de celui plus faible des « novices » et des « débutants » en vague 3.

Attitude[12]. Les jeunes automobilistes manifestent une attitude plutôt négative vis-à-vis de la conduite à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h, mais cette attitude est légèrement moins négative en vague 3 : M = 6,25, σ = 2,59 en vague 1, M = 6,23, σ = 2,48 en vague 2 et M = 6,79, σ = 2,52 en vague 3. Les hommes considèrent qu'il y a plus d'avantages que d'inconvénients à transgresser cette vitesse que les femmes tout comme les « novices » et les « débutants » en vague 3 comparés aux « plus expérimentés ».

Norme subjective injonctive. Les jeunes perçoivent de la part des personnes importantes pour eux de moins en moins de pressions à transgresser cette vitesse au cours des vagues de l'enquête (M = 4,77, σ = 2,09 en vague 1, M = 4,66, σ = 2,20 en vague 2 et M = 4,56, σ = 2,12 en vague 3). Si les hommes perçoivent autant de pressions à transgresser la vitesse que les femmes, cette perception est plus forte chez les « plus expérimentés » que chez les « novices » et chez les « débutants ».

Contrôle comportemental perçu. Les jeunes automobilistes estiment plutôt pouvoir contrôler leur vitesse en roulant à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h en vague 1 (M = 8,62, σ =3,12), ils

[12] Les facteurs attitude, norme subjective injonctive et contrôle comportemental perçu ont été enregistrés à l'aide de mesures indirectes : c'est-à-dire à l'aide de deux échelles (chacune allant de 1 à 5) enregistrant pour l'une la valeur et pour l'autre l'expectation de chaque croyance. Ainsi, les valeurs iront de 1 à 25.

sont encore plus confiants en vague 2 (M = 9,13, σ =3,15), mais ils le sont moins en vague 3 (M = 7,86, σ =3,50). Les hommes estiment davantage que les femmes pouvoir contrôler leur vitesse en situation de transgression, tout comme les « plus expérimentés » et les « débutants » comparés aux « novices ».

Facteurs supplémentaires à ceux du MCP

Fréquence à laquelle les personnes importantes pour le jeune sont passagères de son véhicule. Les jeunes enquêtés déclarent globalement que les personnes importantes pour eux sont parfois passagères de leur véhicule et cette fréquence reste stable au cours des vagues (M = 2,94, σ = 0,67 en vague 1, M = 2,91, σ = 0,62 en vague 2 et M = 2,95, σ = 0,61 en vague 3). Les hommes transportent un peu plus souvent de passagers dans leur véhicule que les femmes, de même que les « novices » et les « débutants » comparés aux « plus expérimentés ».

Norme subjective descriptive. Les jeunes enquêtés déclarent que les personnes importantes pour eux ont de temps en temps un comportement de transgression de la limitation de vitesse au volant, mais la fréquence déclarée dudit comportement diminue fortement au cours des vagues (M = 2,74, σ = 0,80 en vague 1, puis M = 2,59, σ = 0,73 en vague 2 et, enfin, M = 1,98, σ = 0,75 en vague 3). Les femmes déclarent que les personnes importantes pour elles commettent davantage cette infraction au volant que les hommes, tout comme les « plus expérimentés » et les « débutants » comparés aux « novices ».

Description de l'automobiliste typique qui transgresse la vitesse (déviant prototypique). Les jeunes enquêtés ont une image ni négative, ni positive de l'automobiliste typique de leur âge qui commet cette transgression de vitesse (frimeur, inconscient et dangereux au volant). Cette image, plutôt négative en vague 1, l'est moins en vague 2, mais augmente en vague 3 (M = 2,43, σ = 1,12 en vague 1, M = 2,66, σ = 1,17 en vague 2 et M = 2,27, σ = 1,04 en vague 3). Les hommes ont une image moins négative que les femmes du déviant prototypique, de même que les « plus expérimentés » comparés aux « novices » et aux « débutants ».

Degré de proximité perçue avec l'automobiliste typique qui transgresse la vitesse (déviant prototypique). Les jeunes enquêtés se considèrent moyennement proches de l'automobiliste typique de leur âge qui roule à plus de 110 km/h sur une route limitée à 90 km/h (M = 2,50, σ = 1,28) en vague 1, puis ils se sentent de moins en moins proches de cet automobiliste déviant au cours du temps (M = 2,39, σ = 1,25 en vague 2 et M = 1,87, σ = 1,08 en vague 3). Les hommes s'estiment plus proches de ce déviant prototypique que les femmes, tout comme les « plus expérimentés » comparés aux « novices » et aux « débutants ».

Description de soi en tant qu'automobiliste. Les jeunes enquêtés s'évaluent très peu négativement (très peu : frimeurs, inconscients et dangereux) au volant, *a fortiori* avec le temps (M = 4.35, σ = 0,70 en vague 1, M = 4.48, σ = 0,61 en vague 2 et M = 4.57, σ = 0,55 en vague 3). Les femmes s'évaluent moins négativement que les hommes, tout comme les « novices» en vague 1 et 2 comparés aux « débutants » et aux « plus expérimentés ».

Jugement comparatif du risque d'être sanctionné pour la vitesse. Quelle que soit la vitesse à laquelle les jeunes ont l'intention de conduire dans ce type de situation, ils manifestent de l'optimisme comparatif : ils considèrent avoir une plus faible probabilité que les automobilistes de leur âge d'être sanctionnés au cours des 12 prochains mois pour un excès de vitesse. Cet optimisme comparatif diminue légèrement en vague 2, pour ensuite augmenter en vague 3 (M = 2,16, σ = 0,99 en vague 1, M = 2,08, σ = 0,94 en vague 2 et M = 2,27, σ = 0,94 en vague 3). Les femmes manifestent un plus grand optimisme comparatif que les hommes, tout comme les « novices » comparés aux « débutants » et aux « plus expérimentés » en vague 1 et 2.

Jugement comparatif du risque de provoquer un accident dû à un excès de vitesse. Quelle que soit la vitesse à laquelle les jeunes ont l'intention de conduire dans ce type de situation, ils manifestent de l'optimisme comparatif : ils estiment avoir une plus faible probabilité que les automobilistes de leur âge de provoquer un accident dû à un excès de vitesse au cours des 12 prochains mois. Cet optimisme reste relativement stable au cours du temps (M = 1,95, σ = 0,89 en vague 1, M = 1,94, σ = 0,89 en vague 2 et M = 2,04, σ = 0,84 en vague 3). Les femmes manifestent un plus grand optimisme comparatif que les hommes, tout comme les « novices » comparés aux « débutants » et aux « plus expérimentés » en vague 1 et 2. Nous avions observé les mêmes tendances concernant le jugement comparatif sur le plan du risque d'être sanctionné pour la vitesse.

3.1.2 Facteurs enregistrés lors de la vague 1 ou de la vague 2

Recherche de sensations en vague 1

La recherche de sensations au volant est enregistrée à l'aide d'une échelle en 7 items allant de 1 « pas du tout » à 5 « tout à fait » en vague 1. Les automobilistes de notre échantillon déclarent rechercher plutôt peu de sensations au volant (M = 2,14, σ = 0,72) et ce, quelle que soit l'ancienneté du permis. Par contre, comme on pouvait s'y attendre, les hommes déclarent davantage rechercher de sensations au volant (M = 2,43, σ = 0,73) que les femmes (M = 1,86, σ = 0,60).

Estime de soi en vague 1

L'estime de soi en tant qu'automobiliste est enregistrée à l'aide de 15 items dont les questions commencent par « votre façon de conduire… » et les réponses sont enregistrées à l'aide d'une échelle en 5 points allant de 1 « Pas du tout » à 5 « Tout à fait ». Un score global de l'estime de soi proche de 5 traduit une estime de soi positive en tant qu'automobiliste. Les enquêtés ont une estime d'eux-mêmes en tant qu'automobilistes plutôt faible (M = 1,83, σ = 0,52) et ce, quels que soient l'ancienneté du permis, le sexe et l'interaction entre ces deux variables.

Echelles de colère en vague 2

Lors de la seconde vague de l'enquête, nous avons enregistré la colère que les jeunes déclarent éprouver au volant dans les situations de conduite présentées dans la D.A.S. (Driving Anger Scale) de Deffenbacher et al (1994) que nous avons adaptée en français (Delhomme & Villieux, 2005). Pour ne pas rallonger la durée de passation du questionnaire, nous avons enregistré la colère ressentie au volant uniquement en vague 2.

Cette échelle enregistre la propension à éprouver de la colère au volant dans différentes situations de conduite à l'aide d'une échelle de type Likert en 5 points allant de 1 « pas du tout » à 5 « très fortement ». Dans sa version longue, l'échelle comprend 33 items repartis en 6 facteurs ou types de situations génératrices de colère : « Gestes hostiles » (3 items), « Discourtoisie » (9 items), « Conduite illégale » (4 items), « Présence des forces de l'ordre » (4 items), « Conduite lente » (6 items) et « Circulation entravée » (7 items).

Après avoir examiné la structure de l'adaptation française de la D.A.S à l'aide d'analyses factorielles en axes principaux avec rotation oblique (oblimin) et des analyses factorielles confirmatoires, l'échelle retenue est alors composée de 23 items répartis en 5 facteurs. Pour les différentes situations de chacun de ces facteurs, nous enregistrons la propension à éprouver de la colère au volant à l'aide d'une échelle de type Likert en 5 points allant de 1 « pas du tout » à 5 « très fortement ».

Les jeunes automobilistes en vague 2 estiment que les 23 situations de conduite qui leur ont été présentées les amèneraient plutôt à se mettre en colère (M= 3,11). Examinons plus spécifiquement la colère que les jeunes automobilistes déclarent qu'ils éprouveraient pour chaque facteur ou type de situation de conduite.

Progression gênée. Le facteur « progression gênée » fait référence à 7 situations où la progression de l'automobiliste est gênée. Les automobilistes estiment que ces situations de conduite créant une gêne dans leur progression les inciteraient à se mettre plutôt en colère (M = 3,18, σ = 0,76) et ce, quels que soient le sexe, l'ancienneté du permis ou l'interaction entre ces deux variables.

Conduite illégale. Le facteur « conduite illégale » fait référence à 4 transgressions au code de la route particulièrement dangereuses. Les automobilistes estiment que ces situations de transgression les inciteraient à se mettre plutôt en colère (M = 3,32, σ = 0,91) et ce, quels que soient l'ancienneté du permis, le sexe et l'interaction entre ces deux variables. Les femmes déclarent qu'elles se mettraient davantage en colère que les hommes dans ces situations de conduite illégale, mais la taille de l'effet du sexe est faible.

Présence des forces de l'ordre. Le facteur « présence des forces de l'ordre » fait référence à 4 situations de conduite où l'automobiliste est interpellé par les forces de l'ordre ou les croise. Les automobilistes estiment que ces situations de conduite les amèneraient à se mettre peu en colère (M = 2,17, σ = 0,91) et ce, quels que soient l'ancienneté du permis, le sexe et l'interaction entre ces deux variables. Les femmes déclarent qu'elles se mettraient légèrement moins en colère que les hommes dans ces situations en présence des forces de l'ordre.

Gestes hostiles. Le facteur « gestes hostiles » fait référence à 3 situations où le jeune est la cible, à propos de sa conduite, de gestes hostiles de la part des autres usagers de la route. Les automobilistes estiment que ces situations de conduite les amèneraient à se mettre plutôt en colère (M = 3,55, σ = 1,04) et ce, quels que soient le sexe, l'ancienneté du permis et l'interaction entre ces deux variables.

Circulation entravée. Le facteur « circulation entravée » fait référence à 5 situations où la circulation est entravée. Les automobilistes estiment que ces situations de conduite les amèneraient plutôt à se mettre en colère (M = 3,32, σ = 0,77) et ce, quels que soient l'ancienneté du permis, le sexe et l'interaction entre ces deux variables. Les femmes ont significativement tendance à se mettre davantage en colère que les hommes, mais la taille de l'effet du sexe est très faible.

3.1.3 Facteurs enregistrés pour chacune des trois options comportementales de vitesse en vague 3

Facteurs du MCP

Intention comportementale de vitesse.[13] Les jeunes automobilistes envisagent plutôt de respecter la limitation de vitesse (M = 3,92, σ = 1,13) et dans une moindre mesure de commettre une petite transgression en roulant entre 91 et 110 km/h (M = 3,15, σ = 1,13) et plus rarement encore de commettre une grande transgression en roulant à plus de 110 km/h (M = 1,66, σ = 0,95) dans ce type de situation.

Comportement passé de vitesse. Les jeunes automobilistes déclarent avoir souvent respecté la limitation de vitesse (M = 4,11, σ = 1,09) et dans une mesure moindre, avoir commis une petite transgression de vitesse en roulant entre 91 et 110 km/h (M = 3,27, σ = 1,18) et avoir peu souvent roulé à plus de 110 km/h (M = 1,77, σ = 1,03) dans ce type de situation.

Attitude. Sur le plan de l'attitude enregistrée indirectement, les jeunes manifestent une attitude plutôt positive envers le respect de la limitation de vitesse (M = 12,53, σ = 2,29), moins positive envers la conduite entre 91 et 109 km/h sur route limitée à 90 km/h (M = 10,90, σ = 2,34) et encore moins positive envers la conduite à plus de 110 km/h (M = 9,36, σ = 2,73) dans ce type de situation.

Norme subjective injonctive. Sur le plan de la norme subjective injonctive indirecte, les jeunes estiment percevoir davantage d'incitations de la part de leurs proches pour respecter la limitation de vitesse (M = 14,31, σ = 5,71), que pour commettre une petite transgression (M = 8,24, σ = 3,68) ou, *a fortiori*, pour une grande transgression de vitesse (M = 5,00, σ = 2,25) dans ce type de situation.

Contrôle comportemental perçu. Sur le plan du contrôle comportemental perçu indirect, les jeunes estiment davantage contrôler leur conduite lorsqu'ils respectent la limitation de vitesse (M = 12,51, σ = 3,46), que lorsqu'ils la transgressent dans ce type de situation : petite transgression, M = 10,66, σ = 3,42 ou grande transgression de vitesse, M = 7,86, σ = 3,50).

[13] En ce qui concerne l'intention comportementale et le comportement passé de vitesse, les résultats portent ici uniquement sur les réponses aux questions fermées afin de pouvoir comparer les réponses aux questions relatives aux trois options comportementales.

Facteurs supplémentaires à ceux du MCP

Norme subjective descriptive. Les jeunes considèrent que leurs proches roulent souvent à 90 km/h (M = 4,02, σ = 0,84), assez souvent entre 91 et 110 km/h (M = 3,08, σ = 0,84), mais rarement à plus de 110 km/h (M = 1,98, σ = 0,75) dans ce type de situation.

Description de l'automobiliste typique. Les jeunes ont une image positive du jeune automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse (M = 1,22, σ = 0,46), mais celle-ci se dégrade en situation de transgression : image moins positive en petite transgression de vitesse (M = 2,20, σ = 0,89), et légèrement négative en grande transgression de vitesse (M = 3,73, σ = 1,04).

Degré de proximité perçue avec l'automobiliste typique. Les jeunes se considèrent proches de l'automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse (M = 3,72, σ = 1,33), plutôt proches de celui qui commet une petite transgression (M = 3,31, σ = 1,14), mais moins proches de celui qui commet une grande transgression de vitesse (M = 1,87, σ = 1,08).

3.2 Analyse décisionnelle

Objectifs

Nous avons cherché à expliquer l'intention de conduire à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h en vague 3, puis l'évolution de l'intention de commettre cette transgression de vitesse entre les vagues 1 et 3 de l'enquête, et enfin le comportement de vitesse en vague 3 à partir des 3 options comportementales « Respecter la limitation de vitesse », « Conduire entre 91 et 110 km/h » et « « Conduire à plus de 110 km/h » sur ce type de route.

Méthode

Nous avons mis en œuvre des modèles statistiques de régression hiérarchique où, pour chaque étape du modèle, les facteurs explicatifs pertinents retenus sont choisis par une procédure automatique de sélection pas à pas des coefficients significatifs (P-valeur significative pour le test de non nullité des paramètres). Un test statistique de significativité, ici le Lambda de Wilks usuel, permet lors de l'ajout des variables d'une étape, de valider l'emboîtement hiérarchique du modèle global et de quantifier (*Fchange*) la variation de vraisemblance résultante sous hypothèse gaussienne du modèle linéaire. Le R^2 ajusté représente le pourcentage d'inertie expliquée par le nombre de variables retenues dans l'équation de régression ; le R^2change est la variation d'inertie expliquée (ajustée) entre deux étapes. Les coefficients de régression sont standardisés afin de faciliter l'interprétation des résultats. Les corrélations entre les variables sont examinées pour prévenir d'éventuels problèmes de colinéarité. Avant chaque modèle de régression, les corrélations sont étudiées et prises en compte dans l'interprétation des résultats.

Dans tous les modèles de régression, nous avons adopté le cheminement d'étapes suivantes. A chaque étape, de nouvelles variables sont introduites afin d'analyser leur effet pas à pas (Elliott & Armitage, 2006).

Etape 1 : variables d'identification de l'automobiliste

Etape 2 : facteurs du MCP d'Ajzen

Etape 3 : facteurs supplémentaires à ceux du MCP d'Ajzen

Etape 4 : comportement passé de vitesse

Nous avons mené trois principaux modèles de régression (*N=1192*) en considérant les facteurs explicatifs selon les trois objectifs fixés ci-dessus. Ensuite, afin d'affiner ces explications, nous avons découpé certains de ces facteurs (désolidarisation des items des indices de normes subjectives injonctives, normes subjectives descriptives, fréquence à laquelle les personnes importantes pour le jeune sont passagères) afin de mieux connaître l'effet de l'entourage des jeunes. Puisque tous les jeunes ne connaissent (n'ont) pas leur(de) père et/ou mère, conjoint(e), petit(e) ami(e), nous avons distingué d'une part les parents et d'autre part les proches autres que les parents (conjoint, amis hommes, amies femmes) afin de limiter le nombre de non-réponses (*N=1114*).

Selon les résultats obtenus pour ces régressions, nous avons retenu les variables d'identification qui jouaient un grand rôle sur les facteurs à expliquer respectifs, pour chacun des trois principaux

modèles (sexe, ancienneté du permis, kilométrage parcouru). Nous avons ensuite étudié, à l'aide du test de Chow, s'il y avait une rupture significative selon ces caractéristiques (séparément les unes des autres) permettant de comparer deux à deux les régressions calculées sur les classes d'individus et de quantifier leur différence.

3.2.1 Expliquer l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h (grande transgression) lors de la vague 3

Ordre d'introduction dans le modèle des facteurs enregistrés en vague 3 et des facteurs de personnalité

Etape 1 : variables d'identification de l'automobiliste : sexe, âge, avoir un emploi, avoir un enfant, vivre en couple, vivre seul(e), vivre chez ses parents, nombre de sanctions depuis trois ans, nombre d'accidents depuis trois ans[14], ancienneté du permis en trois classes, nombre de kilomètres parcourus depuis trois ans.

Etape 2 : attitude, norme subjective injonctive, contrôle comportemental perçu indirects.

Etape 3 : fréquence des différents passagers dans le véhicule, norme subjective descriptive, degré de proximité perçue avec le déviant prototypique, description de ce déviant prototypique, description de soi en tant que conducteur, jugement comparatif du risque d'être sanctionné ou de provoquer un accident à cause de la vitesse, recherche de sensations, estime de soi, colère au volant selon les facteurs : progression gênée, conduite illégale, présence des forces de l'ordre, gestes hostiles, circulation entravée.

Etape 4 : comportement passé de vitesse.

Selon les résultats que nous obtenons pour le modèle général, nous effectuerons ensuite une nouvelle régression selon le nombre de kilomètres parcourus, soit petits, moyens et grands rouleurs.

Tableau I : Lexique

Mesures d'identification	
Sexe	Sexe
Age	Age
Avoir un emploi	Emploi
Avoir un enfant	Enfants_c
Vivre en couple	Couple
Vivre chez ses parents	Parents
Nombre de sanctions depuis trois ans	Sanc3
Nombre d'accidents depuis trois ans	Acc3
Ancienneté du permis en classes	Ancpermisc
Nombre de kilomètres parcourus depuis trois ans	Km3
Mesures indirectes du modèle du comportement planifié d'Ajzen	
Attitude indirecte	Atti
Norme subjective injonctive indirecte	Nsii
Contrôle comportemental perçu indirect	Ccpi
Facteurs supplémentaires	
Fréquence des personnes importantes comme passagers	Freq
Norme subjective descriptive directe	Nsdd
Proximité perçue avec l'automobiliste qui transgresse la vitesse	Dpap
Description de l'automobiliste qui transgresse la vitesse	Des_auto
Description de soi	Des_soi
Probabilité perçue d'être sanctionné ou accidenté pour excès de vitesse par rapport à celle d'autrui	Jcr
Comportement passé	
Comportement passé de vitesse	Compass
Facteurs enregistrés uniquement en vague 1 : échelle de personnalité	
Recherche de sensations au volant	Rs
Estime de soi en tant qu'automobiliste	Es
Facteurs enregistrés uniquement en vague 2 : échelle de colère	
Circulation entravée	Circ_entrav
Conduite illégale	Cond_illegale
Gestes hostiles	Gestes_host
Forces de l'ordre	Forces_ordre
Progression gênée	Prog_genee

[14] Rappelons ici qu'il s'agit essentiellement d'accidents matériels.

3.2.1.1 Modèle général

Afin d'éviter des problèmes de multi colinéarité au sein du modèle, nous relevons tout d'abord les corrélations de Pearson élevées entre ces facteurs :

- l'âge en mois avec l'ancienneté du permis : 0,74 ; nous supprimons alors le facteur âge du modèle ;

- vivre chez ses parents et vivre en couple : 0,71 ; nous ne conservons que la variable vivre en couple ;

- l'intention comportementale et le comportement passé de vitesse : 0,91 ; comme attendu ces variables sont très corrélées, c'est la raison pour laquelle le comportement passé est introduit à la fin de modèle. Il est important de savoir quels facteurs avec le comportement passé, prédisent l'intention comportementale. Autrement dit, quels sont les facteurs qui ont suffisamment de poids pour continuer de prédire l'intention alors que le comportement passé est introduit dans le modèle ;

- le jugement comparatif du risque de sanction et du risque d'accident dus à un excès de vitesse : 0,69 ; comme la corrélation est légèrement plus faible que dans les autres cas, nous créons un indice agrégé en les sommant.

Analyse de régression facteur par facteur

Tableau II : Modèle général facteur par facteur

N = 1192	R^2	R^2_{change}	F_{change}	β Etape 1	β Etape 2	β Etape 3	β Etape 4
1.	**0,08**	**0,08**	**51,61*** **				
Km3_v3				0,23***	0,13***	0,08***	Ns
Sanc3_v3				0,12***	Ns	Ns	Ns
2.	**0,40**	**0,32**	**219,03*** **				
Atti_v3					0,13***	0,06*	Ns
Nsii_v3					0,30***	0,17***	0,05***
Ccpi_v3					0,32***	0,18***	Ns
3.	**0,50**	**0,10**	**62,55*** **				
Nsdd_v3						0,08*	Ns
Dpap_v3						0,28***	0,07***
Jcr_v3						0,16***	Ns
rs						0,05*	Ns
4.	**0,83**	**0,33**	**2844,58*** **				
Compass1							0,84***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

Le modèle retenu compte 9 variables sur les 25 facteurs introduits (cf. Tableau II). Ces variables expliquent 50% de la variance de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h au cours des douze prochains mois suivant la vague 3.

Les variables d'identification (**1.**) comptent pour une proportion statistiquement significative de la variance de l'intention de grande transgression de la vitesse ($R^2 = 0,08$). Un grand nombre de kilomètres parcourus favorise l'intention de grande transgression de la vitesse chez les jeunes ($\beta = 0,23$, $p < 0,001$). Aussi, le nombre de sanctions reçues a un effet significatif sur l'intention de transgression de cette vitesse ($\beta = 0,12$, $p < 0,001$), plus le jeune a été sanctionné au cours des trois dernières années précédant la vague 3 et plus il a l'intention de transgresser la vitesse au cours de l'année suivant la vague 3.

L'introduction des facteurs du MCP (**2.**) s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0,40$, $p < 0,001$). Considérer que son entourage approuve cette grande transgression de vitesse ($\beta = 0,30$, $p < 0.001$), estimer garder le contrôle de sa conduite en situation de grande transgression de vitesse ($\beta = 0,32$, $p < 0,001$) et manifester une attitude positive vis-à-vis de la vitesse ($\beta = 0.13$, $p < 0,001$) ont du poids sur l'intention de ladite grande transgression (>110 km/h).

Les mesures relatives aux facteurs supplémentaires (**3.**) expliquent une proportion significative de la variance de l'intention de commettre cette grande transgression ($R^2 = 0,50$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0,10$) par rapport à l'étape précédente. La proximité perçue avec le jeune automobiliste typique qui roule à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h est le facteur le plus prédictif de l'intention de transgression de vitesse chez les jeunes ($\beta = 0,28$, $p < 0.001$). Considérer avoir une plus grande probabilité par rapport à autrui d'être sanctionné ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse (soit manifester du pessimisme comparatif) ($ß = 0,16$, $p < 0,001$), estimer que les personnes importantes pour le jeune roulent à une vitesse excessive ($ß = 0,08$, $p < 0,05$ et rechercher des sensations au volant ($ß = 0,05$, $p < 0,05$) ont du poids sur l'intention de ladite grande transgression.

Les facteurs du MCP jouent toujours sur l'intention de grande transgression de la vitesse, plus particulièrement le contrôle comportemental perçu ($\beta = 0,18$, $p < 0.001$) et la norme subjective injonctive ($\beta = 0,17$, $p < 0.001$).

Enfin, l'ajout du facteur comportement passé (**4.**) apporte une forte contribution sur la prédiction de l'intention de grande transgression de la vitesse au cours des douze mois suivant la vague 3 ($R^2 = 0,83$, $R^2_{change} = 0,33$, $p < 0.001$). Les jeunes manifestent d'autant plus l'intention de grande transgression de la vitesse qu'ils déclarent l'avoir fait au cours des douze mois précédant la vague 3 ($\beta = 0,84$, $p < 0.001$). Parmi les variables déjà introduites, se sentir proche de l'automobiliste typique qui transgresse ladite vitesse ($\beta = 0,07$, $p < 0.001$) et considérer que son entourage l'inciterait à la transgresser ($\beta = 0,05$, $p < 0.001$) restent des variables prédictives de ladite intention de grande transgression chez les jeunes conducteurs de notre échantillon.

Analyse de régression avec distinction des personnes importantes

Nous travaillons ici sur 1114 individus qui ont au moins un de leurs parents (données manquantes concernant les normes dans les autres cas). La distinction de chacune des personnes importantes pour les jeunes n'étant pas envisageable, (en effet, seulement 845 jeunes ont à la fois au moins un parent et un conjoint), nous distinguons donc les parents des autres personnes importantes (amis et conjoint).

Tableau III : Modèle général avec distinction des personnes importantes pour les jeunes

N = 1114	R^2	R^2_{change}	F_{change}	β Etape 1	β Etape 2	β Etape 3	β Etape 4
1.	**0,09**	**0,09**	**52,92*** **				
Km3_v3				0,24***	0,13***	0,09***	ns
Sanc3_v3				0,13***	0,05*	0,05*	ns
2.	**0,44**	**0,35**	**139,50*** **				
Atti_v3					0,10***	0,06*	ns
Nsii_parents_v3					0,15***	0,08***	ns
Nsii_autres_v3					0,08**	ns	ns
Nsii_police_v3					0,23***	0,16***	0,07***
Ccpi_v3					0,31***	0,18***	ns
3.	**0,53**	**0,09**	**58,12*** **				
Nsdd_parents_v3						0,09***	0,04**
Nsdd_autres_v3						0,06*	ns
Dpap_v3						0,28***	0,07***
Jcr_v3						0,14***	ns
4.	**0,83**	**0,30**	**2555,63*** **				
Compass1							0,82***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

A l'étape **2**, la distinction des proches permet de constater que c'est la police ($\beta = 0,23$, $p < 0,001$) qui a le plus d'influence sur l'intention de grande transgression de la vitesse par le jeune automobiliste (cf. Tableau III). En effet, plus ils ressentent de pression de la part de la police et moins ils ont l'intention de la transgresser. Ensuite, ce sont les parents ($\beta = 0,15$, $p < 0,001$) puis les autres proches ($\beta = 0,08$, $p < 0,01$) : moins les jeunes se sentent influencés sur leur comportement de vitesse par les parents et les proches et plus ils ont l'intention de transgresser cette vitesse (>110 km/h).

A l'étape **3**, les parents ($\beta = 0{,}09$, $p < 0{,}001$) sont les plus influents sur la vitesse des jeunes (norme subjective descriptive) : les jeunes ont d'autant plus l'intention de transgresser la limitation de vitesse que leur(s) parent(s) la transgressent eux-mêmes (>110 km/h).

A l'issue de ces régressions, nous constatons que les variables d'identification, à savoir le kilométrage et le nombre de sanctions, jouent un rôle sur l'intention de grande transgression de vitesse en vague 3. Le kilométrage ayant un fort impact, nous avons réparti l'échantillon en trois classes d'effectifs équivalents (cf. Tableau IV):

Tableau IV : Répartition de l'échantillon en trois classes selon le kilométrage parcouru au cours des trois dernières années en vague 3

	Moyenne	**E-T**	**N**	**Min**	**Max**
Km <24500	14 328	6 541	349	600	24 250
Km [24500 ; 54750]	37 332	8 311	491	24 500	54 750
Km >54750	81 220	30 043	352	55 000	280 000

Nous avons ensuite réalisé les tests de Chow pour déterminer si la rupture entre ces trois classes selon le kilométrage parcouru permet d'expliquer l'intention de commettre cette grande transgression de vitesse en vague 3 différemment chez les « petits », « moyens » et « grands » rouleurs (cf. Tableau V):

Tableau V : Tests de Chow entre les classes selon le kilométrage parcouru

	oui / non	**F**	**p**	**N**
Rupture petits/moyens rouleurs	non	1,47	0,0611	PR=349 | MR=491
Rupture moyens/grands rouleurs	oui	1,93	0,0037	MR=491 | GR=352
rupture petits/grands rouleurs	oui	2,11	0,0011	PR=349 | GR=352

Le test de Chow montre une différence significative entre les groupes sauf entre les petits et les moyens rouleurs, cependant la p-valeur reste à 0,06 ce qui n'est pas complètement réducteur (cf. Tableau V). Nous allons donc réaliser les régressions pour chacun de ces groupes.

3.2.1.2 Modèle selon le kilométrage parcouru

Comme pour le modèle général, nous examinons tout d'abord les corrélations de Pearson élevées entre les facteurs du modèle dans chaque groupe d'échantillon (« petits », « moyens » et « grands rouleurs ») afin d'éviter des problèmes de multi colinéarité au sein du modèle. Nous observons sensiblement les mêmes liens que pour le modèle général (cf. supra).

Tableau VI : Modèle général facteur par facteur selon le kilométrage parcouru (PR : « petits rouleurs », MR : « moyens rouleurs », GR : « grands rouleurs »)

Qualités des modèles

N = 443 | 1040 | 1519	R^2			R^2_{change}			F_{change}		
	PR	MR	GR	PR	MR	GR	PR	MR	GR
Etape 1	0,08	0,00	0,04	0,08	0,00	0,04	15,20***	0	6,79***
Etape 2	0,35	0,38	0,38	0,27	0,38	0,26	49,23***	97,64***	105,02***
Etape 3	0,45	0,48	0,53	0,10	0,10	0,15	20,50***	26,63***	28,64***
Etape 4	0,81	0,84	0,80	0,36	0,36	0,27	1065,28***	1645,31***	627,17***

Paramètres des modèles

N = 349 | 491 | 352	R^2			β *Etape 1*			β *Etape 2*			β *Etape 3*			β *Etape 4*		
	PR	MR	GR	PR	MR	GR	PR	MR	GR	PR	MR	GR	PR	MR	GR
1.	**0,08**	**0,00**	**0,04**												
sexe				-0,12*	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Sanc3somme_v3				0,24***	ns	0,15***	0,15***	ns	ns	0,15***	ns	ns	ns	ns	ns
Seul_v3				ns	ns	0,12*	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
2.	**0,35**	**0,38**	**0,38**												
Atti_v3							0,22***	0,12**	ns	0,15**	ns	ns	ns	ns	ns
Nsii_v3							0,27***	0,39***	0,25***	0,13*	0,20***	0,16***	ns	0,06**	0,05*
Ccpi_v3							0,23***	0,26***	0,47***	0,12*	0,16***	0,28***	ns	ns	ns
3.	**0,45**	**0,48**	**0,53**												
Nsdd_v3										0,15**	0,12**	ns	ns	ns	ns
Freq_v3										ns	ns	-0,12**	ns	ns	ns
Dpap_v3										0,18***	0,25***	0,36***	0,10***	ns	0,11***
Dessoi_v3										ns	ns	-0,08*	ns	ns	ns
Jcr_v3										0,22***	0,18***	0,10*	ns	ns	ns
Prog_genee										ns	0,09**	ns	ns	ns	ns
4.	**0,81**	**0,84**	**0,80**												
compass													0,85***	0,88***	0,80***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

Le modèle retenu pour chacune des trois classes compte respectivement 7, 6 et 6 variables sur les 25 facteurs introduits (cf. Tableau VI). Ces variables expliquent respectivement 45%, 48% et 53% de la variance de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h au cours des douze prochains mois suivant la vague 3.

Les variables d'identification (**1.**) comptent pour une proportion statistiquement significative de la variance de l'intention de grande transgression de la vitesse chez les « petits » et les « grands » rouleurs uniquement (respectivement $R^2 = 0{,}08$ et $R^2 = 0{,}04$). Plus le jeune a été sanctionné au cours des trois dernières années précédant la vague 3 et plus il manifeste l'intention de transgresser la limitation de vitesse chez les « petits » ($\beta = 0{,}24$, $p < 0{,}001$) et les « grands » ($\beta = 0{,}15$, $p < 0{,}001$) rouleurs. Chez les « petits rouleurs » uniquement, les hommes ont davantage l'intention de transgresser la vitesse (>110 km/h) que les femmes ($\beta = -0{,}12$, $p < 0{,}05$). Chez les « grands rouleurs », conduire sans passager favorise légèrement l'intention de ladite transgression.

L'introduction des facteurs du MCP (**2.**) s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination selon nos trois classes de rouleurs ($R^2 = 0{,}35$ oit $R^2_{change} = 0{,}27$ chez les « petits », $R^2 = 0{,}38$ soit $R^2_{change} = 0{,}38$ chez les « moyens » et $R^2 = 0{,}38$ soit $R^2_{change} = 0{,}26$ chez les « grands »). Considérer que son entourage approuve la transgression de vitesse (>110 km/h) a davantage de poids sur l'intention de transgression chez les « moyens rouleurs » ($\beta = 0{,}39$, $p < 0.001$) que chez les « petits » ou les « grands » rouleurs (respectivement $\beta = 0{,}27$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}25$, $p < 0.001$). Estimer garder le contrôle sur sa conduite tout en transgressant la vitesse à davantage d'influence sur l'intention de la transgresser chez les « grands rouleurs » ($\beta = 0{,}47$, $p < 0.001$) que chez les « petits » et « moyens » rouleurs (respectivement $\beta = 0{,}23$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}26$, $p < 0.001$). Manifester une attitude positive vis-à-vis de la vitesse favorise l'intention de la transgresser exclusivement chez les « petits » et les « moyens » rouleurs (respectivement $\beta = 0{,}22$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}12$, $p < 0.001$).

Les mesures relatives aux facteurs supplémentaires (**3.**) expliquent une proportion significative de la variance de l'intention de grande transgression de vitesse selon nos trois classes de rouleurs par rapport à l'étape précédente ($R^2 = 0{,}45$ soit $R^2_{change} = 0{,}10$ chez les « petits », $R^2 = 0{,}48$ soit $R^2_{change} = 0{,}10$ chez les « moyens » et $R^2 = 0{,}53$, soit $R^2_{change} = 0{,}15$). Se sentir proche du jeune automobiliste typique qui roule à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h (respectivement $\beta = 0{,}18$, $p < 0.001$, $\beta = 0{,}25$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}36$, $p < 0.001$) et estimer avoir une plus grande probabilité qu'autrui d'être sanctionné et/ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse (respectivement $\beta = 0{,}22$, $p < 0.001$, $\beta = 0{,}18$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}10$, $p < 0.001$) sont les facteurs les plus prédictifs de l'intention de grande transgression de vitesse chez nos jeunes. Chez les « petits » et les « moyens » rouleurs, considérer que son entourage approuve cette grande transgression de vitesse (respectivement $\beta = 0{,}15$, $p < 0{,}01$ et $\beta = 0{,}12$, $p < 0{,}01$) influence l'intention de grande transgression.

Chez les « moyens rouleurs » exclusivement, la colère éprouvée au volant dans des situations où la progression est gênée par la lenteur d'autres usagers ($\beta = 0{,}09$, $p < 0{,}01$) favorise l'intention de transgression de la vitesse.

A l'inverse, chez les « grands rouleurs » exclusivement, conduire souvent avec des passagers importants pour le jeune ($\beta = -0{,}12$, $p < 0{,}01$) et se décrire de manière non négative (peu frimeur, peu inconscient et peu dangereux au volant) ($\beta = -0{,}08$, $p < 0{,}05$) sont des facteurs qui freinent l'intention de grande transgression de la vitesse.

Enfin, l'ajout du comportement passé (**4.**) apporte une forte contribution sur la prédiction de l'intention de grande transgression de vitesse au cours des douze mois suivant la vague 3 selon nos trois classes de rouleurs ($R^2 = 0{,}81$ soit $R^2_{change} = 0{,}36$ chez les « petits », $R^2 = 0{,}84$ soit $R^2_{change} = 0{,}36$ chez les « moyens » et $R^2 = 0{,}80$ soit $R^2_{change} = 0{,}27$ chez les « grands »). Les jeunes manifestent d'autant plus l'intention de grande transgression de la vitesse qu'ils déclarent l'avoir déjà transgressée au cours des douze mois précédant la vague 3 (respectivement $\beta = 0{,}85$, $p < 0.001$, $\beta = 0{,}88$, $p < 0.001$ et $\beta = 0{,}80$, $p < 0.001$).

Parmi les variables introduites aux étapes précédentes, se sentir proche de l'automobiliste typique qui transgresse fortement la limitation de vitesse chez les « petits » ($\beta = 0{,}06$, $p < 0{,}01$) et les

« grands » rouleurs (ß = 0,11, p < 0,01) et considérer que son entourage approuve ladite transgression chez les « moyens » et « grands rouleurs » (ß = 0,06, p < 0,01 et ß = 0,05, p < 0,05) restent des variables prédictives de l'intention de grande transgression de la vitesse chez les jeunes conducteurs.

3.2.2 Expliquer la baisse de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h (grande transgression) entre les vagues 1 et 3

Les facteurs de différence représentent l'écart entre les variables enregistrées en vague 1 et les variables enregistrées en vague 3.

Ordre d'introduction dans le modèle des écarts entre les facteurs enregistrés entre les vagues 1 et 3 et facteurs de personnalité

Etape 1 : variables d'identification de l'automobiliste : sexe, âge, avoir eu un enfant, avoir changé de situation dans l'emploi, avoir changé de situation de vie (en couple, seul ou chez les parents), d'ancienneté du permis en trois classes entre les vagues, différence entre le nombre de sanctions, le nombre d'accidents, le nombre de kilomètres parcourus l'année précédant la vague 3 et celle précédant la vague 1

Etape 2 : changement entre les vagues 1 et 3 de l'attitude, de la norme subjective injonctive et du contrôle comportemental perçu,

Etape 3 : changement entre les vagues 1 et 3 des facteurs : fréquence des différents passagers dans le véhicule, norme subjective descriptive, degré de proximité perçue avec le déviant prototypique, description de ce même déviant prototypique, description de soi en tant que conducteur, jugement comparatif par rapport à autrui d'être sanctionné ou de provoquer un accident liés à un excès de vitesse, recherche de sensations, estime de soi, colère au volant selon les facteurs : progression gênée, conduite illégale, présence des forces de l'ordre, gestes hostiles, circulation entravée

Etape 4 : changement du comportement passé de vitesse entre les vagues 1 et 3

Selon les résultats obtenus dans le modèle général, nous effectuons également des régressions selon le sexe.

3.2.2.1 Modèle général

Afin d'éviter des problèmes de multi colinéarité au sein du modèle, nous étudions tout d'abord les corrélations entre ces facteurs. Nous retrouvons les mêmes facteurs que pour le premier type de régression (cf. supra).

Facteur par facteur

Tableau VII : Modèle général facteur par facteur

N = 1192	R^2	R^2_{change}	F_{change}	β Etape 1	β Etape 2	β Etape 3	β Etape 4
1.	**0,06**	**0,06**	**18,96*** **				
sexe				-0,14***	-0,14***	-0,09**	-0,04*
ancpermisc				0,15***	0,12***	0,11***	ns
Km3_v1v3				0,09**	0,07***	0,06**	ns
Enfants_c_v1v3				-0,09**	-0,07*	-0,07**	-0,04*
2.	**0,22**	**0,16**	**82,93*** **				
Atti_v1v3					0,16***	0,09**	0,04*
Nsii_v1v3					0,20***	0,12***	0,07**
Ccpi_v1v3					0,21***	0,13***	0,05*
3.	**0,34**	**0,10**	**40,68*** **				
Nsdd_v1v3						0,10***	0,05*
Dpap_v1v3						0,26***	0,13***
Jcr_v1v3						-0,09***	ns
rs						0,06*	ns
4.	**0,59**	**0,25**	**874,48*** **				
Compass1							0,63***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

Le modèle retenu comprend 11 variables sur les 25 facteurs introduits (cf. Tableau VII). Ces variables expliquent 34% de la variance de la baisse de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h entre les vagues 1 et 3.

Les variables d'identification (**1.**) rendent compte pour une proportion statistiquement significative de la variance de la baisse de l'intention de grande transgression de la vitesse ($R^2 = 0,06$). Les hommes ont moins l'intention de la transgresser en vague 3 qu'en vague 1 ($\beta = -0,14$, $p < 0,001$). Avoir le permis depuis plus longtemps explique aussi la baisse de ladite intention chez nos jeunes conducteurs enquêtés ($\beta = 0,15$, $p < 0,001$). Et, dans une moindre mesure, rouler moins qu'avant ($\beta = 0,09$, $p < 0,01$) ou avoir eu un enfant entre les vagues considérées ($\beta = -0,09$, $p < 0,01$) expliquent également la baisse de l'intention de grande transgression.

L'introduction des facteurs du MCP (**2.**) s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0,22$, $p < 0,001$, $R^2_{change} = 0,16$). En vague 3 par rapport à la vague 1, avoir une attitude plus négative vis-à-vis de la transgression de vitesse ($\beta = 0,16$, $p < 0,001$), ressentir moins de pression de la part des personnes importantes ($\beta = 0,20$, $p < 0,001$) et estimer exercer moins de contrôle sur sa conduite en transgressant la vitesse ($\beta = 0,21$, $p < 0,001$) expliquent la baisse de l'intention de grande transgression.

Les mesures relatives aux facteurs supplémentaires (**3.**) expliquent une proportion significative de la variance de la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse ($R^2 = 0,34$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0,10$) par rapport à l'étape précédente. En vague 3, se sentir moins proche qu'en vague 1 de l'individu typique transgressant la vitesse ($\beta = 0,26$, $p < 0.001$) explique fortement la baisse de l'intention de ladite transgression. Par ailleurs, considérer que les personnes importantes pour le jeune transgressent moins la limitation de vitesse ($\beta = 0,10$, $p < 0.001$), manifester un plus grand optimisme comparatif (estimer avoir moins de risques que les autres) sur le plan du risque d'être sanctionné ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse ($\beta = -0,09$, $p < 0.001$) sont des facteurs qui favorisent la baisse de l'intention de ladite transgression.

Parmi les facteurs du MCP, jouent également sur la baisse de ladite intention le contrôle comportemental perçu ($\beta = 0,13$, $p < 0.001$) et la norme subjective injonctive ($\beta = 0,12$, $p < 0.001$).

Enfin, l'ajout du facteur comportement passé (**4.**) apporte une forte contribution sur la prédiction de la baisse d'intention de transgression de la vitesse entre nos deux vagues ($R^2 = 0,59$, $R^2_{change} = 0,25$, $p < 0.001$). Avoir moins transgressé la vitesse au cours l'année précédant la 3ème vague ($\beta = 0,63$, $p < 0,001$) qu'en vague 1, explique la baisse de ladite intention de grande transgression.

Parmi les variables introduites aux étapes précédentes, être un homme ($\beta = -0,04$, $p < 0,05$), avoir eu un enfant entre les vagues ($\beta = -0,04$, $p < 0,05$), avoir une attitude plus négative ($\beta = 0,04$, $p < 0,05$), ressentir moins de pression de la part des personnes importantes pour le jeune ($\beta = 0,07$, $p < 0,01$), estimer exercer moins de contrôle sur sa conduite en transgressant la vitesse ($\beta = 0,05$, $p < 0,05$), se sentir moins proche de l'automobiliste typique qui commet cette transgression de vitesse ($\beta = 0,13$, $p < 0.001$) et considérer que son entourage transgresse moins la vitesse ($\beta = 0,05$, $p < 0.05$) restent des variables prédictives de la baisse de l'intention de grande transgression de la vitesse chez les jeunes automobilistes de notre échantillon.

<u>Distinction des personnes importantes pour les jeunes</u>

Considérons maintenant les 1114 individus qui ont au moins un de leurs parents (données manquantes concernant les normes dans les autres cas). Nous distinguons les parents des autres personnes importantes pour les jeunes (amis, conjoint).

Tableau VIII : Modèle général avec distinction des personnes importantes pour les jeunes

N = 1114	R^2	R^2_{change}	F_{change}	β Etape 1	β Etape 2	β Etape 3	β Etape 4
1.	**0,06**	**0,06**	**18,96*** **				
sexe				-0,14***	-0,13***	-0,08**	ns
ancpermisc				0,15***	0,09***	0,09***	ns
Km3_v1v3				0,09**	0,06*	0,06*	ns
Enfants_c_v1v3				-0,09**	-0,07*	-0,07**	ns
2.	**0,25**	**0,19**	**69,00*** **				
Atti_v1v3					0,15***	0,08**	ns
Nsii_autres_v1v3					0,13***	0,09***	0,07***
Nsii_police_v1v3					0,21***	0,15***	0,08***
Ccpi_v1v3					0,19***	0,13***	0,06**
3.	**0,36**	**0,11**	**37,59*** **				
Nsdd_parents_v1v3						0,09***	ns
Dpap_v1v3						0,26***	0,12***
Des_soi_v1v3						-0,08***	ns
Jcr_v1v3						0,09***	0,05*
rs						0,07*	
4.	**0,60**	**0,24**	**815,83*** **				
Compass1							0,63***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

A l'étape **2**, ressentir moins de pression sur son comportement de vitesse en vague 3 qu'en vague 1 de la part de la police (β = 0,21, p < 0,001), de proches autres que les parents (β = 0,13, p < 0,001) sont associés à la baisse d'intention de grande transgression de la vitesse (cf. Tableau VIII).

A l'étape **3**, considérer que ses parents transgressent moins la vitesse en vague 3 qu'en vague 1 (norme subjective descriptive : β = 0,09, p < 0,001) joue également sur la baisse de la dite intention.

A l'issue de ces régressions, nous constatons que parmi les variables d'identification, le sexe et l'ancienneté du permis sont les meilleurs prédicteurs de la baisse d'intention de grande transgression de vitesse. Nous avons donc affiné nos analyses en répartissant notre échantillon selon ces caractéristiques. Les tests de Chow selon le sexe, puis selon l'ancienneté du permis pour déterminer des comparaisons intéressantes à partir d'une analyse plus fine sont les suivants (cf. Tableau IX).

Tableau IX : Tests de Chow selon le sexe puis selon l'ancienneté du permis

	oui / non	**F**	**p**	**N**
rupture sexe	oui	1,80	0,0091	H=593 | F=599
Rupture novices/débutants	non	1,13	0,3072	N=187 | D=452
Rupture débutants/plus expérimentés	non	1,08	0,3645	D=452 | PE=553
rupture novices/plus expérimentés	non	1,15	0,2783	N=187 | PE=553

Au vu des résultats, nous pouvons effectuer une comparaison entre les hommes et les femmes (*N=593 | N=599*). La comparaison entre les régressions concernant les novices, les débutants et les plus expérimentés n'apparait pas significativement différente entre ces trois groupes (cf. Tableau IX).

3.2.2.2 Modèle selon le sexe

Afin d'éviter des problèmes de multi colinéarité au sein du modèle, nous étudions tout d'abord les corrélations entre ces facteurs du modèle dans chaque groupe d'échantillon (hommes, femmes). Nous observons plutôt les mêmes liens que pour le modèle général (cf. supra).

Tableau X : Modèle général selon le sexe

N = Nh= 593 | Nf= 599	R^2		R^2_{change}		F_{change}		β *Etape 1*		β *Etape 2*		β *Etape 3*		β *Etape 4*	
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
1.	**0,04**	**0,06**	**0,04**	**0,06**	**11,06*****	**20,43*****								
Ancpermisc							0,14***	0,20***	0,11**	0,16***	0,10**	0,12***	ns	ns
Enfants_c_v1v3							-0,11**	ns	-0,09*	ns	-0,10**	ns	-0,07**	ns
Km3_v1v3							ns	0,13**	ns	0,12**	Ns	0,10**	ns	0,07*
2.	**0,22**	**0,21**	**0,17**	**0,15**	**45,40*****	**37,78*****								
Atti_v1v3									0,17***	0,15***	0,10**	0,09*	0,08**	ns
Nsii_v1v3									0,22***	0,18***	0,12**	0,14***	ns	0,09***
Ccpi_v1v3									0,20***	0,23***	0,11**	0,15***	ns	0,09**
3.	**0,33**	**0,35**	**0,11**	**0,14**	**23,36*****	**42,02*****								
Nsdd_v1v3											0,15***	ns	0,09***	ns
Dpap_v1v3											0,19***	0,35***	0,07*	0,21***
Des_auto_v1v3											ns	0,09**	ns	ns
Des_soi_v1v3											-0,12**	-0,10**	ns	ns
Jcr_v1v3											0,15***	ns	0,06*	ns
4.	**0,61**	**0,58**	**0,28**	**0,23**	**501,29*****	**373,94*****								
Compass1													0,66***	0,58***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

Le modèle retenu comprend 9 variables pour les hommes et 8 variables pour les femmes sur les 25 facteurs introduits (cf. Tableau X). Ces variables expliquent respectivement 33% et 35% de la variance de la baisse de l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h entre les vagues 1 et 3.

Les variables d'identification (**1.**) rendent compte pour une proportion statistiquement significative de la variance de la baisse de l'intention de grande transgression de ladite vitesse ($R^2 = 0{,}04$ chez les hommes et $R^2 = 0{,}06$ chez les femmes). Avoir le permis depuis longtemps explique fortement la baisse d'intention de la grande transgression chez les jeunes enquêtés ($\beta = 0{,}14$, $p < 0{,}001$ chez les hommes et $\beta = 0{,}20$, $p < 0{,}001$ chez les femmes). Dans une moindre mesure, rouler moins qu'avant chez les femmes ($\beta = 0{,}13$, $p < 0{,}01$) ou avoir eu un enfant depuis la vague 1 chez les hommes ($\beta = -0{,}11$, $p < 0{,}01$) expliquent également la baisse d'intention de la grande transgression de vitesse.

L'introduction des facteurs du MCP (**2.**) s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0{,}22$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}17$ chez les hommes et $R^2 = 0{,}21$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}15$ chez les femmes). En vague 3 au regard de la vague 1, avoir une attitude plus négative envers la transgression de vitesse (respectivement $\beta = 0{,}17$, $p < 0{,}001$ et $\beta = 0{,}15$, $p < 0{,}001$), ressentir moins de pression de la part de personnes importantes pour le jeune (respectivement $\beta = 0{,}22$, $p < 0{,}001$ et $\beta = 0{,}18$, $p < 0{,}001$) et estimer exercer moins de contrôle en transgressant la vitesse (respectivement $\beta = 0{,}20$, $p < 0{,}001$ et $\beta = 0{,}23$, $p < 0{,}001$) expliquent la baisse d'intention de la grande transgression de vitesse entre ces deux vagues.

Les mesures relatives aux facteurs supplémentaires (**3.**) expliquent une proportion significative de la variance de la baisse d'intention de grande transgression de vitesse (respectivement $R^2 = 0{,}33$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}11$ chez les hommes et $R^2 = 0{,}35$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}14$ chez les femmes) par rapport à l'étape précédente. On observe une différence entre les facteurs explicatifs selon le sexe de nos jeunes automobilistes.

En vague 3 comparé à la vague 1, se sentir moins proche de l'individu typique qui transgresse la vitesse joue davantage chez les femmes ($\beta = 0{,}35$, $p < 0.001$) que chez les hommes ($\beta = 0{,}19$, $p < 0.001$) sur la baisse de l'intention de grande transgression. Chez ces dernières exclusivement, décrire plus négativement l'automobiliste typique qui transgresse la vitesse ($\beta = 0{,}09$, $p < 0.01$) explique la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse entre nos deux vagues.

Chez les hommes exclusivement, considérer que les personnes importantes pour eux commettent moins ladite transgression ($\beta = 0{,}15$, $p < 0.001$), manifester un plus grand optimisme comparatif (estimer avoir moins de risques que les autres) sur le plan du risque d'être sanctionné et/ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse ($\beta = 0{,}15$, $p < 0.001$) sont des facteurs qui favorisent la baisse d'intention de grande transgression de vitesse entre nos deux vagues.

Enfin, se décrire plus négativement en vague 3 qu'en vague 1 en tant qu'automobiliste (mêmes adjectifs que pour la description de l'automobiliste typique) favorise la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse tant chez les hommes ($\beta = -0{,}12$, $p < 0.01$) que chez les femmes ($\beta = -0{,}10$, $p < 0.01$).

A cette étape, les facteurs du MCP influencent toujours la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse, plus particulièrement le contrôle comportemental perçu ($\beta = 0{,}15$, $p < 0.001$ chez les femmes et $\beta = 0{,}11$, $p < 0.01$ chez les hommes) ainsi que la norme subjective injonctive ($\beta = 0{,}14$, $p < 0.001$ chez les femmes et $\beta = 0{,}12$, $p < 0.01$ chez les hommes).

Enfin, l'ajout du comportement passé (**4.**) apporte une forte contribution à l'explication de la baisse d'intention de grande transgression de vitesse entre les deux vagues ($R^2 = 0{,}61$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}28$ chez les hommes et $R^2 = 0{,}58$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}23$ chez les femmes). Déclarer l'avoir moins souvent commise au cours de l'année précédant la vague 3 qu'au cours de l'année précédant la vague 1 explique davantage ladite baisse d'intention entre ces deux vagues chez les hommes ($\beta = 0{,}66$, $p < 0{,}001$) que chez les femmes ($\beta = 0{,}58$, $p < 0{,}001$).

Parmi les variables introduites aux étapes précédentes, chez les hommes, avoir eu un enfant ($\beta = -0{,}07$, $p < 0{,}01$), avoir une attitude plus négative envers cette transgression de vitesse

(β = 0,08, p < 0,01), ressentir moins de pression de la part de personnes importantes pour elles (β = 0,09, p < 0,001) et manifester un plus grand optimisme comparatif (β = 0,06, p < 0,05) entre les vagues ; chez les femmes, estimer avoir moins de contrôle sur sa vitesse en la transgressant (β = 0,09, p < 0,01) ; enfin chez les hommes et les femmes, se sentir moins proches de l'automobiliste typique qui transgresse ladite vitesse (respectivement β = 0,07, p < 0.05 et β = 0,21, p < 0.001) restent des variables prédictives de la baisse d'intention de grande transgression de vitesse chez les jeunes de notre échantillon.

3.2.3 Expliquer le comportement de vitesse en vague 3 selon les trois options comportementales de vitesse

La vitesse à laquelle les jeunes déclarent actuellement conduire sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h, est enregistrée à l'aide de deux questions ouvertes. Les jeunes déclarent rouler en moyenne à 96 km/h sur ce type de route (σ = 7,6 km/h, Min = 60 km/h, Max = 130 km/h) et à 104 km/h lorsqu'ils sont pressés (σ = 11,9 km/h, Min = 65 km/h, Max = 180 km/h). Nous avons effectué la moyenne entre ces deux items, puis nous l'avons recodé en 5 classes afin d'obtenir un indice du comportement présent allant de 1 à 5.

Ordre d'introduction dans le modèle des facteurs enregistrés en vague 3

Etape 1 : variables d'identification de l'automobiliste : sexe, âge, avoir un emploi, avoir un enfant, vivre en couple, vivre seul, vivre chez ses parents, nombre de sanctions depuis trois ans, nombre d'accidents depuis trois ans, ancienneté du permis en trois classes, nombre de kilomètres parcourus depuis trois ans.

Etape 2.1 (respect de la limitation de vitesse) : attitude envers le respect, norme subjective injonctive envers le respect à propos des proches autres que les amis garçons (inhibiteurs), norme subjective injonctive envers le respect à propos des amis garçons, contrôle comportemental perçu envers le respect.

Etape 2.2 (petite transgression de la limitation de vitesse) : attitude envers la petite transgression, norme subjective injonctive envers la petite transgression à propos des proches autres que les amis garçons, norme subjective injonctive envers la petite transgression à propos des amis garçons, contrôle comportemental perçu envers la petite transgression.

Etape 2.3 (grande transgression de la limitation de vitesse) : attitude envers la grande transgression, norme subjective injonctive envers la grande transgression à propos des proches autres que les amis garçons, norme subjective injonctive envers la grande transgression à propos des amis garçons, contrôle comportemental perçu envers la grande transgression.

Etape 2.4 (toutes options comportementales de vitesse) : attitude (respect, petite transgression, grande transgression), norme subjective injonctive à propos des proches autres que les amis garçons (respect, petite transgression, grande transgression), norme subjective injonctive à propos des amis garçons (respect, petite transgression, grande transgression), contrôle comportemental perçu (respect, petite transgression, grande transgression).

Etape 3 : fréquence des différents passagers dans le véhicule, norme subjective descriptive (respect, petite transgression, grande transgression), degré de proximité perçue avec le conducteur prototypique selon qu'il respecte la limitation de vitesse, commet de petites transgressions de vitesse, de grandes transgressions de vitesse, description de ce même prototype pour chacune des options (respect, petite transgression, grande transgression), description de soi en tant que conducteur, jugement comparatif du risque d'être sanctionné et/ou de provoquer un accident liés à un excès de vitesse, recherche de sensations, estime de soi, colère au volant selon les facteurs : progression gênée, conduite illégale, présence des forces de l'ordre, gestes hostiles, circulation entravée.

Etape 4 : comportement passé de vitesse (respect, petite transgression et grande transgression).

Afin d'éviter des problèmes de multi colinéarité au sein du modèle, nous étudions tout d'abord les corrélations entre ces facteurs. L'intention et le comportement passé (r = 0,79) pour le respect, r = 0,85 pour la petite transgression et r = 0,84 pour la grande transgression), ainsi que l'intention et le degré de proximité perçue avec le prototype (r = 0,54 pour le respect, r = 0,54 pour la petite transgression et r = 0,59 pour la grande transgression) sont très corrélés, mais nous ne les insérons pas lors de la même étape, ce qui permet de réduire les erreurs d'interprétation. En ce qui concerne les deux indices des normes subjectives injonctives entre les proches autres que les amis garçons et les amis garçons, elles corrèlent fortement pour l'option de respect de la limitation de vitesse (r = 0,63), mais cette corrélation diminue lorsque l'option comportementale de vitesse est orientée vers la transgression (r = 0,54 pour la petite transgression et r = 0,53 pour la grande transgression).

Toutes options comportementales confondues :

On retrouve les mêmes corrélations élevées déjà observées dans le modèle général (cf. supra). De plus, par rapport aux options comportementales de vitesse, on note les corrélations élevées suivantes :

- norme subjective injonctive à propos des amis garçons envers le respect et la petite transgression : -0,67 ;
- norme subjective injonctive à propos des amis garçons envers le respect et la grande transgression : -0,66 ;
- norme subjective injonctive à propos des proches autres que les amis garçons : envers le respect et la grande transgression : -0,71 ;
- norme subjective injonctive à propos des proches autres que les amis garçons : envers la petite et la grande transgression : 0,72 ;
- attitude envers la petite et la grande transgression : 0,73;
- contrôle comportemental perçu envers la petite et la grande transgression : 0,65;
- description du jeune automobiliste prototypique qui commet de petites transgressions, de grandes transgressions : 0,61.

Pour tous les indices du MCP, on observe des corrélations entre les options de respect, de petite ou de grande transgression de vitesse. Nous devrons donc redoubler de prudence dans les interprétations des résultats lors de l'étape 2.4.

Tableau XI : Modèle général facteur par facteur

N = 1192	R^2	R^2_{change}	F_{change}	β Etape 1	β Etape 2.1	β Etape 2.2	β Etape 2.3	β Etape 2.4	β Etape 3	β Etape 4
1.	**0,07**	**0,07**	**44,11*** **							
Km3somme_v3				0,22***	0,17***	0,16***	0,11***	0,11***	0,10***	0,09***
Sanc3somme_v3				0,11***	0,07**	0,09***	ns	0,05*	0,05**	0,05*
2.1 (respect)	**0,33**	**0,26**	**158,53*** **							
Nsii_inhibiteurs_respect					-0,27***					
Nsii_amisgarçons_respect					0,08*					
Intention_respect					-0,37***					
2.2 (petite transgression)	**0,42**	**0,36**	**146,32*** **							
Atti_ptetransg						0,07**				
Nsii_inhibiteurs_ptetransg						0,29***				
Nsii_amisgarçons_ptetransg						-0,11***				
Ccpi_ptetransg						0,07*				
Intention_ptetransg						0,39***				
2.3 (grande transgression)	**0,37**	**0,31**	**148,94*** **							
Atti_gdetransg							0,16***			
Nsii_inhibiteurs_gdetransg							0,13***			
Ccpi_gdetransg							0,10***			
Intention_gdetransg							0,37***			
2.4 (toutes options comportementales)	**0,55**	**0,49**	**181,00*** **							
Atti_gdetransg								0,08***	ns	ns
Nsii_inhibiteurs_ptetransg								0,08***	0,05*	0,05*
Ccpi_respect								-0,09***	-0,05*	-0,04*
Ccpi_ptetransg								0,10***	ns	ns
Intention_respect								-0,24***	-0,19***	-0,18***
Intention_ptetransg								0,28***	0,21***	0,12***
Intention_gdetransg								0,22***	0,21***	0,10**
3.	**0,59**	**0,04**	**20,07*** **							
Nsdd_respect									0,06*	ns
Nsdd_gdetransg									0,09***	0,06**
Des_auto_respect									-0,09***	-0,10***
Dpap_respect									-0,15***	-0,14***
Dpap_ptetransg									0,17***	0,16***
Des_soi									-0,05*	-0,04*
rs									0,05*	0,05*
Gestes_hostiles									0,05*	0,05*
4.	**0,60**	**0,01**	**18,47*** **							
Compass_ptetransg										0,13***
Compass_gdetransg										0,14***

* p < .05. ** p < .01. *** p < .001.

Le modèle retenu comprend 13 variables sur les 42 facteurs introduits (cf. Tableau XI). Ces variables expliquent 59% de la variance du comportement présent de vitesse enregistré en vague 3.

Etape 1

Les variables d'identification rendent compte pour une proportion statistiquement significative de la variance du comportement présent de vitesse ($R^2 = 0{,}07$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}07$). Parcourir des kilomètres ($\beta = 0{,}22$, $p < 0{,}001$) et avoir reçu des sanctions au cours de l'année précédant la vague 3 ($\beta = 0{,}11$, $p < 0{,}001$) favorisent un comportement de vitesse élevée.

Etape 2.1 (respect)

L'introduction des facteurs du MCP envers le respect de limitation de vitesse s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0{,}33$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}26$). Avoir l'intention de rouler à 90km/h sur route limitée à 90 km/h au cours des douze prochains mois précédant la vague 3 ($\beta = -0{,}37$, $p < 0{,}001$) explique un comportement de vitesse peu élevée. A l'inverse, considérer que son entourage (excepté les amis garçons) désapprouve le respect de vitesse ($\beta = -0{,}27$, $p < 0.001$) favorise un comportement de vitesse élevée chez les jeunes de notre échantillon.

Etape 2.2 (petite transgression)

L'introduction des facteurs du MCP envers la petite transgression de vitesse s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0{,}42$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}36$). Avoir l'intention de rouler entre 91 km/h et 110 km/h sur route limitée à 90 km/h au cours des douze prochains mois précédant la vague 3 ($\beta = 0{,}39$, $p < 0{,}001$), suivre les incitations perçues de la part des personnes importantes pour le jeune autres que les amis garçons envers la petite transgression ($\beta = 0{,}29$, $p < 0.001$) ainsi que manifester une attitude positive envers cette petite transgression de vitesse ($\beta = 0{,}07$, $p < 0{,}01$) favorisent un comportement de vitesse de conduite élevée chez les jeunes de notre échantillon.

Etape 2.3 (grande transgression)

L'introduction des facteurs du MCP envers la grande transgression de vitesse s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0{,}37$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}31$). Avoir l'intention de rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h au cours des douze prochains mois précédant la vague 3 ($\beta = 0{,}37$, $p < 0{,}001$), manifester une attitude positive envers la grande transgression de vitesse ($\beta = 0{,}16$, $p < 0{,}001$), considérer que son entourage (excepté les amis garçons) approuve cette grande transgression de vitesse ($\beta = 0{,}13$, $p < 0.001$) ainsi qu'estimer exercer du contrôle sur sa conduite en commettant cette grande transgression de vitesse ($\beta = 0{,}10$, $p < 0.001$) favorisent un comportement de vitesse de conduite élevée chez les jeunes de notre échantillon.

Etape 2.4 (toutes options comportementales)

L'introduction des facteurs du MCP envers toutes les options comportementales s'accompagne d'une hausse élevée du coefficient de détermination ($R^2 = 0{,}55$, $p < 0{,}001$, $R^2_{change} = 0{,}49$). Avoir peu l'intention de rouler à 90km/h ($\beta = -0{,}24$, $p < 0{,}001$) et plutôt l'intention de rouler entre 91 km/h et 110 km/h ($\beta = 0{,}28$, $p < 0{,}001$) et à plus de 110 km/h ($\beta = 0{,}22$, $p < 0{,}001$) sur route limitée à 110 km/h, estimer exercer du contrôle sur sa petite transgression de vitesse ($\beta = 0{,}10$, $p < 0{,}001$) ou à l'inverse estimer avoir des difficultés à contrôler sa vitesse en respectant la limitation de vitesse ($\beta = -0{,}09$, $p < 0{,}001$), considérer que son entourage (excepté les amis garçons) approuve la petite transgression de vitesse ($\beta = 0{,}08$, $p < 0.001$) et manifester une attitude positive envers la grande transgression de vitesse ($\beta = 0{,}08$, $p < 0{,}001$) sont des facteurs qui ont du poids sur le comportement de vitesse élevée des jeunes de notre échantillon.

Etape 3

A l'étape 3, les mesures relatives aux facteurs supplémentaires s'accompagnent d'une faible hausse de la variance du comportement présent de vitesse de conduite enregistré en vague 3 ($R^2 = 0{,}59$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}04$) par rapport à l'étape précédente. Se sentir proche de l'automobiliste typique qui commet de petites transgressions de vitesse ($\beta = 0{,}17$, $p < 0{,}001$) ou à l'inverse se sentir éloigné de l'automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse ($\beta = -0{,}15$, $p < 0{,}001$), estimer que les personnes importantes pour le jeune autres que les amis garçons roulent à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h ($\beta = 0{,}09$, $p < 0{,}001$) et décrire de manière non négative (peu frimeur, peu dangereux, peu inconscient au volant) l'automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse ($\beta = -0{,}09$, $p < 0{,}001$) sont des facteurs qui expliquent un comportement de vitesse élevée chez les jeunes de notre échantillon.

Etape 4

Enfin, l'ajout du comportement passé pour chacune des options de vitesse apporte une faible contribution sur la prédiction du comportement présent de vitesse enregistré en vague 3 ($R^2 = 0{,}60$, $p < 0.001$, $R^2_{change} = 0{,}01$). Avoir réalisé de petites ($\beta = 0{,}13$, $p < 0.001$) et de grandes transgressions ($\beta = 0{,}14$, $p < 0.001$) de vitesse au cours des douze derniers mois précédant la vague 3 expliquent un comportement de vitesse élevée en vague 3.

IV. Discussion

L'objectif de l'enquête MARC était d'étudier le risque routier des jeunes automobilistes qui sont largement surreprésentés dans les accidents de la route. Ces accidents sont souvent imputables à la vitesse excessive. Nous avons alors cherché à connaître les motivations des jeunes à transgresser la limitation de vitesse. Le lancement de cette enquête prospective s'est déroulé dans un contexte spécifique pour la sécurité routière avec l'instauration du Contrôle-Sanction Automatisé. Nous avons alors cherché à savoir dans quelle mesure ce nouveau contexte pourrait modifier la vitesse des jeunes automobilistes. En particulier, l'intention de conduire à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h au cours des trois vagues d'interrogation.

Plus spécifiquement, nous avons cherché à expliquer chez les jeunes automobilistes l'intention de conduire à plus de 110 km/h sur route où la vitesse est limitée à 90 km/h en vague 3, puis la baisse de l'intention de ladite transgression de vitesse entre les vagues 1 et 3 de l'enquête, et enfin le comportement de vitesse en vague 3 à partir des 3 options comportementales « Respecter la limitation de vitesse », « Conduire entre 91 et 110 km/h » et « Conduire à plus de 110 km/h » sur ce type de route.

Sur route en ligne droite où la vitesse est limitée à 90 km/h, les jeunes de notre échantillon ont, en moyenne, l'intention d'adopter une vitesse habituelle moins élevée en vague 3 (M = 96,1 km/h) qu'en vague 1 (M = 99,4 km/h) et d'adopter une moins grande vitesse maximale en vague 3 (M = 109,6 km/h) qu'en vague 1 (M = 111,6 km/h). Cette intention de grande transgression de vitesse diminue au cours des vagues et ce, quel que soit le sexe. En général, les hommes envisagent de transgresser davantage la vitesse que les femmes. En vague 1, les conducteurs « débutants » et les « plus expérimentés » ont tendance à rouler plus vite que les « novices ». Ces écarts se réduisent au cours du temps. Les « novices » affichent une intention qui demeure stable au fil des 3 vagues. Ce point est particulièrement intéressant car on aurait pu s'attendre à ce que leur intention en vague 2 puis en vague 3 avoisine celle des « débutants » en vague 2 et des « plus expérimentés » en vague 3.

Comment expliquer l'intention comportementale de grande transgression de vitesse des jeunes en vague 3 ?

Nous avons expliqué 50% de la variance de l'intention de grande transgression de vitesse des jeunes enregistrée en vague 3 (soit de conduire à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h). Le facteur qui explique le mieux cette intention comportementale est le degré de proximité perçue par le jeune avec le déviant prototypique. Le poids des normes subjectives, que ce soient les incitations des proches à transgresser la vitesse et le mauvais exemple qu'ils donnent au volant, ainsi qu'estimer avoir une plus grande probabilité par rapport à autrui d'être sanctionné et/ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse favorisent l'intention de grande transgression de vitesse chez les jeunes automobilistes enquêtés.

A partir des modèles réalisés sur les trois sous-échantillons constitués selon qu'ils soient petits, moyens ou grands rouleurs, nous expliquons respectivement 45%, 48% et 53% de la variance de l'intention comportementale de transgression de vitesse. Celle-ci s'explique différemment pour chacun de ces sous-échantillons.

Chez les « petits rouleurs », le facteur le plus explicatif de cette intention de grande transgression de vitesse est d'estimer avoir plus de risque que les autres d'être sanctionnés ou de provoquer un accident dus à la vitesse, ce qui va dans le sens du réalisme des risques. Puis, se sentir proche du déviant prototypique, manifester une attitude positive vis-à-vis de cette grande transgression de vitesse et estimer que leur entourage roule à une vitesse excessive expliquent leur intention de grande transgression de vitesse.

Chez les « moyens rouleurs », le facteur le plus explicatif de cette intention de grande transgression de vitesse est de se sentir proche du déviant prototypique, puis considérer que son entourage approuve cette transgression de vitesse. Ensuite, juger avoir une plus grande probabilité par rapport à autrui d'être sanctionnés et/ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse et estimer avoir un contrôle élevé sur sa vitesse en la transgressant favorisent également l'intention de grande transgression de vitesse.

Chez les « grands rouleurs », le facteur le plus explicatif de cette intention de grande transgression de vitesse est de se sentir proche du déviant prototypique. Estimer avoir un contrôle élevé sur sa vitesse en la transgressant, considérer que son entourage approuve cette transgression de vitesse et transporter fréquemment ses proches dans son véhicule favorisent l'intention de grande transgression de vitesse.

Comment expliquer la baisse de l'intention de transgresser la vitesse autorisée observée entre les vagues 1 et 3 ?

Nous avons expliqué 34% de la variance de la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse des jeunes entre les vagues 1 et 3 de l'enquête.

Le facteur qui explique fortement cette baisse est de se sentir moins proche en vague 3 du déviant prototypique qu'en vague 1. Ensuite, la motivation à se conformer aux attentes perçues par le jeune de la part de la police et des proches autres que les parents concernant la vitesse à laquelle ils voudraient qu'il roule, ainsi qu'estimer avoir plus de difficultés à contrôler sa vitesse en la transgressant favorisent cette baisse de l'intention de grande transgression de vitesse entre ces deux vagues. Dans une moindre mesure, avoir son permis depuis longtemps, estimer que ses parents transgressent moins cette vitesse en vague 3 qu'en vague 1, être un homme et enfin manifester un plus grand optimisme comparatif (estimer avoir moins de risques que les autres) sur le plan du risque d'être sanctionné ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse en vague 3 qu'en vague 1 favorisent la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse chez les jeunes conducteurs enquêtés.

A partir des modèles réalisés sur les deux sous-échantillons constitués selon le sexe, nous expliquons 33% chez les hommes et 35% chez les femmes de la variance de la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse entre les vagues 1 et 3. Celle-ci est expliquée différemment pour chacun de ces sous-échantillons.

Chez les hommes, en vague 3, le facteur le plus explicatif de l'intention de grande transgression de vitesse est de se sentir moins proche de l'automobiliste déviant typique qu'en vague 1. Ensuite, considérer que son entourage approuve moins cette transgression de vitesse et estimer manifester un plus grand optimisme comparatif (estimer avoir moins de risques que les autres) sur le plan du risque d'être sanctionné et/ou de provoquer un accident dus à un excès de vitesse qu'en vague 1 favorisent également cette baisse chez les hommes. Dans une moindre mesure, estimer avoir plus de difficultés à contrôler sa vitesse en la transgressant qu'en vague 1, se décrire plus négativement en tant qu'automobiliste qu'en vague 1, avoir eu au moins un enfant entre ces deux vagues et l'ancienneté du permis de conduire expliquent la baisse de l'intention de cette transgression de vitesse chez les hommes entre les vagues 1 et 3 de l'enquête.

Chez les femmes, en vague 3, le facteur le plus explicatif de cette intention de grande transgression de vitesse est de se sentir moins proche de l'automobiliste déviant typique qu'en vague 1. Le poids de ce facteur est bien plus fort chez les femmes que chez les hommes. Ensuite, considérer que son entourage approuve moins cette grande transgression de vitesse qu'en vague 1, estimer avoir plus de difficultés à contrôler sa vitesse en la transgressant qu'en vague 1 et détenir son permis depuis longtemps ont du poids sur la baisse de l'intention de grande transgression de vitesse observée entre les vagues 1 et 3 de l'enquête. Se décrire plus négativement et avoir roulé moins l'année précédant la vague 3 que celle précédant la vague 1 favorisent également la baisse de l'intention de transgresser la vitesse autorisée chez les jeunes conductrices enquêtées.

Comment expliquer le comportement présent de vitesse de conduite selon les options comportementales de vitesse en vague 3

Nous avons cherché à prédire ce comportement à partir des trois options comportementales « Respecter la limitation de vitesse », « Conduire entre 91 et 110 km/h » et « « Conduire à plus de 110 km/h » sur route limitée à 90 km/h. Ce sont les facteurs qui visent à expliquer la petite transgression de vitesse qui expliquent le mieux le comportement de vitesse que les jeunes déclarent adopter en vague 3 (42%).

Lorsqu'on prend en compte dans le même modèle de régression toutes les options comportementales de vitesse, nous pouvons expliquer 60% de la variance du comportement de vitesse. Avoir peu l'intention de rouler à 90 km/h et plutôt l'intention de rouler entre 91 km/h et 110 km/h et à plus de 110 km/h sur route limitée à 110 km/h sont les facteurs les plus prédictifs de ce comportement de vitesse enregistré en vague 3. Ensuite, se sentir proche de l'automobiliste typique qui commet de grandes transgressions de vitesse ou à l'inverse se sentir peu proche de l'automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse expliquent un comportement de vitesse élevée.

Dans une moindre mesure, estimer exercer du contrôle sur sa vitesse en situation de petite transgression, estimer avoir des difficultés à respecter la limitation de vitesse, considérer que son entourage (excepté les amis garçons) approuve la petite transgression de vitesse, manifester une attitude positive envers la grande transgression, estimer que les personnes importantes pour soi roulent à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h et décrire l'automobiliste typique qui respecte la limitation de vitesse de manière non négative (peu frimeur, peu dangereux, peu inconscient au volant) sont des facteurs qui favorisent un comportement de vitesse élevée chez les jeunes enquêtés.

V. Conclusion

Au cours des trois vagues de l'enquête MARC (de décembre 2002 à mi-juin 2005), les jeunes enquêtés manifestent l'intention de moins souvent transgresser la limitation de vitesse dans le type de situation de conduite suivant : « rouler à plus de 110 km/h sur route limitée à 90 km/h en ligne droite, la circulation est fluide, il fait beau et la route est sèche ». Il est important de constater que nous observons cette diminution de vitesse dans une situation des plus favorables à cette transgression.

Cette diminution de vitesse s'explique essentiellement par un changement sur le plan des normes subjectives dans la mesure où les jeunes automobilistes déclarent ressentir moins d'incitations à transgresser la vitesse légale de la part de leur entourage, qui est lui-même perçu par les jeunes comme transgressant moins la limitation de vitesse. Enfin, les jeunes estiment avoir plus de difficultés à transgresser la limitation de vitesse.

A l'évidence, le contexte de l'instauration du Contrôle-Sanction Automatisé a contribué à la réduction de la vitesse des jeunes enquêtés.

Principales références bibliographiques

Ajzen, I. (1985). From intentions to actions : A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), Action control (pp.11-39). Berlin : Springer-Verlag.

Ajzen, I. (2001). Nature and operation of attitudes. Annual Review of Psychology, 52, 27-58.

Armitage, C. J., & Conner, M (2001). Efficacy of the Theory of Planned Behaviour: A meta-analytic review. British Journal of Social Psychology, 40, 471-499.

Causse, P., Delhomme, P., & Kouabenan, R.D. (2005a). Jugements comparatifs et absolus de deux risques routiers contexualisés et raisons invoquées quant à ces jugements. Psychologie du Travail et des Organisations. 11, 191-208.

Causse, P., Delhomme, P., & Kouabenan, D.R. (2005b). Evaluation subjective de risques routiers spécifiques : comment les gens justifient-ils leurs jugements du risque ? Nouvelle Revue de Psychologie Sociale, 4(2), 182-192.

Conner, M, Smith, N., & McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. Current Psychology: Developmental, Learning, Personality, Social, 22, 252-263.

Conolly, T., & Aberg, L. (1993). Some contagion models of speeding. Accident Analysis and Prevention, 25(1), 57-66.

Delhomme, P. (2002). Croyances des jeunes automobilistes en matière de vitesse. Rapport final. Convention DSCR-INRETS N°00/010/T-étude N°7, décembre 2002.

Delhomme, P. (2006). Changement de vitesse chez les jeunes entre les deux premières vagues de l'enquête MARC ? Quelques éléments d'explication. FFSA, le 18 mai 2006.

Delhomme, P., Blotière, P.-O., & Lenk, S. (2007). Exploitation de la vague 1 et de la vague 2 de l'enquête MARC. Volume 1 : Croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier. Rapport final. Convention FFSA-INRETS. N°cdc P-2004-05-25-01/LPC-DERA, janvier 2007.

Delhomme, P., & Delgery, S. (2004). Prédiction et explication du comportement de transgression de la limitation de vitesse des jeunes automobilistes : résultats de la première vague de l'enquête MARC. Arche de la défense, DSCR, 3 décembre 2004.

Delhomme, P., & Delgery, S. (2005a). Quelques facteurs explicatifs de la transgression de la limitation de vitesse selon le sexe et l'expérience de conduite des jeunes automobilistes. Colloque Parents, enseignants, médias : Quel rôle face à l'hécatombe des jeunes sur la route ? organisé par La Prévention Routière (PR) et la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA), Paris, 3 octobre 2005.

Delhomme, P., & Delgery, S. (2005b). Premières exploitations de la vague 1 et de la vague 2 de l'enquête MARC. Volume 1: Croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier. Rapport Intermédiaire N°1. Convention FFSA-INRETS. N°cdc P-2004-05-25-01/LPC-DERA, à paraître en octobre 2005.

Delhomme, P., & Delgery, S. (2006). Quelques facteurs explicatifs du comportement de transgression de la limitation de vitesse des jeunes automobilistes. In M.-A. Dekkers (Ed.) Séminaire vitesse. Apports récents de la recherche en matière de vitesse. Séminaire organisé par la DSCR et l'Inrets. (pp. 89-112). Paris, Actes Inrets N° 105, Les collections de l'Inrets.

Delhomme, P. & Fernandez, V. (2008). L'influence de la famille et des pairs sur la vitesse. Enquête MARC. Colloque jeunes conducteurs automobile et risque routier organisé par GARIG et le LPC de l'INRETS. Paris, Ministère de l'Enseignement supérieur, 10 janvier 2008.

Delhomme, P. & Fernandez, V. (2008). Les vitesses déclarées au cours des trois vagues de l'enquête MARC. Colloque jeunes conducteurs automobile et risque routier organisé par GARIG et le LPC de l'INRETS. Paris, Ministère de l'Enseignement supérieur, 10 janvier 2008.

Delhomme, P., & Meyer, T. (2002, 2nde édition). La recherche en psychologie sociale : Projets, méthodes et techniques. Armand Colin, Coll. Cursus.

Delhomme, P., Phan, V., & Gourlet, Y. (2004). Première exploitation de la vague 1 de l'enquête MARC. Volume 1 : Croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier. Rapport

intermédiaire N°2. Convention DSCR (CNSR)-INRETS. N°02-70-013-fiche N°2, Juin 2004.

Delhomme, P., & Villieux, A. (2005). Adaptation française de l'échelle de colère au volant D.A.S. : quels liens entre colère éprouvée au volant, infractions et accidents de la route déclarés par de jeunes automobilistes ? Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology, 187-205.

Deutsch, M, & Gerard, H.B. (1955). A study of normative and informational social influence upon individual judgment. Journal of Abnormal and Social Psychology, 51, 629-636.

Elliott, MA. & Armitage, C.J. (2006). Effects of Implementation Intentions on the Self-Reported Frequency of Drivers' Compliance With Speed Limits. Journal of Experimental Psychology : Applied, 12, 108-117.

Gibbons, F.X., Gerrard, M (1995). Predicting young adults' health risk behavior. Journal of Personality and Social Psychology, 69, 505-517.

Gibbons, F.X., Gerrard, M, & McCoy, S.B. (1995). Prototype of perception predicts (lack of) pregnancy prevention. Personality and Social Psychological Bulletin, 21, 85-93.

Kallgren, C.A., Reno, R.R., & Cialdini, R.B. (2000). A focus theory of normative conduct: When norms do and do not affect behavior. Personality and Social Psychology Bulletin, 26, 1002-1012.

La Prévention Routière : www.preventionroutiere.asso.fr/

Letirand, F., & Delhomme, P. (2003). Augmenter la valeur prédictive de la théorie du comportement planifié par l'évaluation de plusieurs options comportementales : Une application du comportement de vitesse sur route. Nouvelle Revue de Psychologie Sociale, 2(3), 319-331.

ONISR (2008). Vitesse – Grands thèmes de la sécurité routière en France

Rivis, A. & Sheeran, P. (2003). Descriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behaviour: A meta-analysis. Current Psychology: Developmental, Learning, Personality, Social, 22(3), 218-233.

Taubman Ben-Ari, O., Florian, V., & Mikulincer, M (1999). The impact of mortality salience on reckless driving: A test of Terror management mechanisms. Journal of Personality and Social Psychology, 76, 35-45.

Taubman, O., Mikulincer, M, & Iram, A. (1996). The cognitive, motivational and emotional system of driving. Research report, Department of Casualties and Road Safety of the Israeli Army, Israel.