



**HAL**  
open science

**Sentiment affirmé de priorité: temps de réponse,  
comportement de conduite et infrastructure routière.**

**Projet SANTAFE. Rapport intermédiaire n°1**

Joël Yerpez, Catherine Berthelon, Virginie Etienne, Marina Hughes,  
Stéphanie Bordel, Matthieu Adam, Stéphane Perissol, Isabelle Aillerie

► **To cite this version:**

Joël Yerpez, Catherine Berthelon, Virginie Etienne, Marina Hughes, Stéphanie Bordel, et al.. Sentiment affirmé de priorité: temps de réponse, comportement de conduite et infrastructure routière. Projet SANTAFE. Rapport intermédiaire n°1. 2013, 78p. hal-01055083

**HAL Id: hal-01055083**

**<https://hal.science/hal-01055083>**

Submitted on 11 Aug 2014

**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.

**Sentiment affirmé de priorité : temps de réponse,  
comportement de conduite et infrastructure  
routière  
SANTAFÉ**

**Rapport intermédiaire n° 1 (à 12 mois)**

IFSTTAR – TS2 / Laboratoire Mécanismes d'Accidents (Salon-de-Provence)

JONCTION Bureau d'Études (Aix-en-Provence)

Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest (Saint-Brieuc)

Laboratoire Cognition, Langues, Langage, Ergonomie (UMR 5263), Université de  
Toulouse Le Mirail (Toulouse)

**Convention 2012/MP/06  
Décembre 2013**

**Non confidentiel**



## **Auteurs :**

### **Joël Yerpez, Catherine Berthelon, Virginie Etienne**

Département Transport Santé Sécurité (TS2) / Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA), Salon de Provence  
Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)  
Cité Descartes - Champs sur Marne - 14-20 Boulevard Newton - 77447 Marne la Vallée Cedex

### **Marina Hughes**

JONCTION Bureau d'Études  
Avenue Gaston Berger - 13652 Aix-en-Provence

### **Stéphanie Bordel, Matthieu Adam**

Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest (Département Laboratoire de Saint-Brieuc) - Service déconcentré du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL)  
MAN - 9 rue René Viviani - 44262 Nantes

### **Stéphane Perrissol**

Laboratoire Cognition, Langues, Langage, Ergonomie, Unité Mixte de recherche CLLE (Cognition, Langues, Langage, Ergonomie, UMR 5263)  
Université de Toulouse le Mirail  
3 rue Michel Ange - 75794 Paris

*Pour la production d'images :*

### **Isabelle Aillerie**

Département Composants et Systèmes (COSYS) / Laboratoire exploitation, perception, simulateurs et simulations (LEPSIS)  
Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)  
Cité Descartes - Champs sur Marne - 14-20 Boulevard Newton - 77447 Marne la Vallée Cedex

## Contexte du Projet et Rappel de la méthode

Le Projet SANTAFÉ se propose d'étudier de manière approfondie et novatrice le sentiment de priorité, observé dans des études précédentes (Hughes et Yerpez, 2011 ; Ragot-Court et Van Elslande, 2011) grâce à des expérimentations sur simulateur de conduite (Damm et al., 2011 ; Espié et al., 2005), plus précisément l'analyse du temps de réponse, en lien avec l'infrastructure (Bordel et Somat, 2011) et des variables psycho-sociales propres aux conducteurs [optimisme comparatif] (Perrissol et al., 2011) dans une perspective intégrée, c'est-à-dire prenant en compte simultanément le comportement et l'infrastructure.

Au travers des connaissances ainsi produites, il s'agit de questionner l'éducation routière, les guides de conception d'infrastructure et plus particulièrement la signalisation routière. Nous contribuerons ainsi aux débats actuels sur la compréhension et l'intégration des facteurs humains dans ces guides de conception. Nous répondrons enfin au vœu exprimé par l'Association Mondiale de la Route – AIPCR : « La construction routière est le domaine des ingénieurs. La détermination des besoins des usagers de la route est du domaine des psychologues. L'écart qui existe entre ces deux professions doit être comblé si on veut concevoir des routes qui parlent d'elles-mêmes et qui ont des caractéristiques requises pour réduire de manière efficace les erreurs de conduite et les accidents. Les normes en matière d'ingénierie routière devraient reposer sur le comportement, les capacités et les limites de l'être humain » (AIPCR, 2003).

\*\*\*

Nous avons montré à partir des Études détaillées d'accidents (EDA) que le « sentiment affirmé de priorité » ressenti par les usagers de la voie prioritaire d'une intersection pouvait être identifié comme facteur d'accident important et que ce sentiment pouvait être relié aux éléments de l'infrastructure routière et à des actions de sécurité routière. En effet, d'autres travaux réalisés sur simulateur de conduite ont montré que le panneau de circulation AB2 (cf. Fig. 1) renforce les participants dans leur « statut » de prioritaire sur les voies secondaires (Rosey et al., 2008).



*Fig. 1 : panneau AB2*

Le conducteur qui développe ce fort sentiment prioritaire néglige les signaux précurseurs d'une situation conflictuelle. Provoquant une absence de régulation de la situation (ralentissement, observation), il participe à la genèse de l'accident. Bien que connu et déjà mis en évidence dans des études, ce paramètre a été peu étudié. Il est objectivement difficilement mesurable et reste estimable de manière subjective.

Si l'ensemble des travaux cités ci-dessus concourt à l'hypothèse de l'existence d'un sentiment de priorité, sentiment qui pourrait être amorcé et/ou renforcé par l'infrastructure et qui pourrait conduire les conducteurs à réagir tardivement face à une situation d'accident, dans une logique systémique, on peut également supposer que des variables psycho-sociales viennent moduler ce sentiment. De ce

point de vue, il est pertinent de s'intéresser au concept d'optimisme comparatif (OC). L'OC se définit comme une tendance des individus à considérer que les événements positifs auront plus de probabilité de leur arriver qu'à autrui. À l'inverse, ils considèrent qu'ils seront moins concernés qu'autrui par la survenue d'événements négatifs. Dans le domaine de la conduite automobile, il s'agit d'estimer la perception du conducteur quant à sa propension à avoir un accident de la route (Guppy, 1993) comparativement au « conducteur moyen ». Outre la probabilité d'être victime d'un accident de la route, l'OC porte également sur les capacités de conduite (McKenna et al., 1991 ; Walton et Bathurst, 1998). Ainsi, si l'OC amène les conducteurs à se percevoir comme ayant des capacités de conduite supérieures à celles des autres conducteurs, alors l'OC peut de ce fait les amener à se percevoir comme étant plus susceptible de réagir de façon adéquate face à une situation d'accident et donc les amener à négliger les éléments de la situation.

Fort de ces premiers résultats, SANTAFÉ pose l'hypothèse de l'existence d'un sentiment de priorité, sentiment qui pourrait être amorcé et/ou renforcé par l'infrastructure et par l'optimisme comparatif, et qui pourrait conduire les conducteurs à réagir tardivement en situation d'accident.

De nombreuses études ont essayé de finaliser la valeur des temps mis pour réagir ou temps de réponse dans un cadre expérimental ou écologique. Les simulateurs sont devenus des outils indispensables pour l'amélioration des connaissances dans le domaine de la conduite automobile, notamment pour l'étude de situations qu'il serait risqué d'observer en situation naturelle. Nous souhaitons mesurer sur simulateur de conduite, le temps de réponse de conducteurs confrontés à un véhicule non prioritaire en intersection en manipulant un certain nombre d'indices environnementaux (panneaux AB2 présents ou non) mais aussi en manipulant la consigne donnée aux participants afin de mieux estimer l'influence des facteurs infrastructure et consigne sur le sentiment de priorité.

Le circuit est directement inspiré d'une infrastructure réelle située en milieu péri-urbain. Par ailleurs, outre les éléments manipulés et les variables mesurées, nous prendrons en compte la variable psychosociale d'optimisme comparatif en ayant recours à un questionnaire. Nous faisons l'hypothèse que le sentiment de priorité pourra être modulé par le niveau d'optimisme déclaré par le conducteur quant à sa probabilité estimée d'être victime d'un accident de la route, mais également quant à ses capacités estimées de conduite. Afin de ne pas influencer le comportement des participants le jour de l'expérimentation sur simulateur, un questionnaire d'OC a été distribué et rempli par les participants un mois avant la passation sur simulateur de conduite.

Les résultats des questionnaires permettent d'évaluer l'OC des participants et ainsi de créer des groupes homogènes en vue de leur passage sur simulateur. À la suite de la passation sur simulateur, nous soumettons les participants 1) à un entretien semi-directif qui permet d'affiner qualitativement leurs actions/réactions à l'expérimentation et de déterminer la manifestation verbale d'un sentiment affirmé de priorité et 2) à un second questionnaire focalisé sur les données psychosociales. Les réponses données aux deux questionnaires seront ensuite comparées afin de mesurer l'influence de la passation sur simulateur sur le niveau d'OC déclaré par les participants.

## **Objet du document**

Ce premier rapport intermédiaire rendu à douze mois de la notification de la Convention Fondation Sécurité Routière/IFSTTAR explicite les différentes étapes de préparation des expérimentations : élaboration du scénario et des images utilisées sur le simulateur de conduite et réalisation du questionnaire préliminaire de psychologie sociale. Les étapes de travail explicitées sont en accord avec

le planning prévisionnel de la proposition de recherche. Les expérimentations sur simulateur sont en cours et seront terminées début Janvier 2013. Elles seront décrites et analysées dans le prochain rapport intermédiaire.

**Mots-clés** : Comportement de conduite – Accident – Intersection – Infrastructure – Simulation de conduite – Sentiment de priorité – Optimisme comparatif – Sentiment de contrôle



# SOMMAIRE

1. Avancement du Projet.....	7
2. Choix de l'infrastructure à simuler (section courante, approche et intersections) .....	8
2.1. Base de travail : les intersections de l'EDA.....	9
2.2. Production du scénario et des images .....	10
2.3. Prétests.....	12
3. Questionnaire pré-passation.....	13
3.1. Principe.....	13
3.2. Documents .....	13
3.2.a Questionnaire d'OC .....	14
3.2.b Questionnaire d'OC en lien avec les capacités et maîtrise de conduite .....	14
3.2.c Questionnaire de mesure du comportement : Driving Behavior Questionnaire (DBQ) .....	14
3.2.d Questionnaire relatif à la perception générale du risque .....	15
3.2.e Questionnaire relatif aux variables socio-démographiques .....	16
3.3. Procédure .....	16
4. Entretien post-passation .....	16
5. Questionnaire post-passation .....	17
5.1. Principe.....	17
6. Références bibliographiques .....	18
ANNEXES.....	21
Annexe 1 : intersections étudiées dans le cadre des EDA (Hughes et Yerpez, 2011) .....	23
Annexe 2 : trois intersections retenues comme base de travail .....	29
Annexe 3 : schéma du scénario (avec trajet secondaire d'entraînement) .....	39
Annexe 4 : images de captures d'écran .....	41
Annexe 5 : guide d'entretien post-passation .....	53
Annexe 6 : questionnaire en lien internet (un mois avant la passation) .....	55
Annexe 7 : questionnaire de psychologie post-passation.....	69



# 1. Avancement du Projet

Le Projet SANTAFÉ a été notifié par la Fondation Sécurité Routière le 5 décembre 2012. Il regroupe quatre partenaires : l’Institut Français des Sciences et Technologie des Transports, de l’Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), porteur du Projet, le Bureau d’Études Jonction d’Aix-en-Provence, le Centre d’Études Techniques de l’Équipement de l’Ouest (CETE Ouest), le Laboratoire Cognition, Langues, Langage, Ergonomie (UMR 5263) de l’Université de Toulouse Le Mirail. Ce document fait état du travail réalisé en 2013 par l’ensemble des membres de l’équipe. L’équipe s’est réunie trois fois à Salon-de-Provence afin d’étudier les points des ordres du jour suivants :

- Les 7 et 8 Février 2013 : organisation générale du Projet et fonctionnement. Premières réflexions sur le scénario à intégrer dans le simulateur de conduite, la conception des images et l’élaboration du questionnaire de psychologie sociale. Etat de la bibliographie préparatoire.
- Les 14 et 15 Mai 2013 : validation des premiers éléments du scénario et images du simulateur de conduite. Validation du questionnaire de psychologie sociale. Réflexions sur un entretien et questionnaire post passation.
- Les 23 et 24 Juillet 2013 : validations des images du simulateur et des premières données recueillies à titre expérimental. Validation du questionnaire de psychologie sociale. Éléments sur l’entretien et le questionnaire post passation. Élaboration du premier livrable.

Nous avons également organisé, entre ces réunions, des conférences téléphoniques pour affiner certains éléments particuliers.

Etat d’avancement par rapport au planning prévisionnel des tâches que nous avons proposé dans le cadre du Projet (cf. Fig. 2)

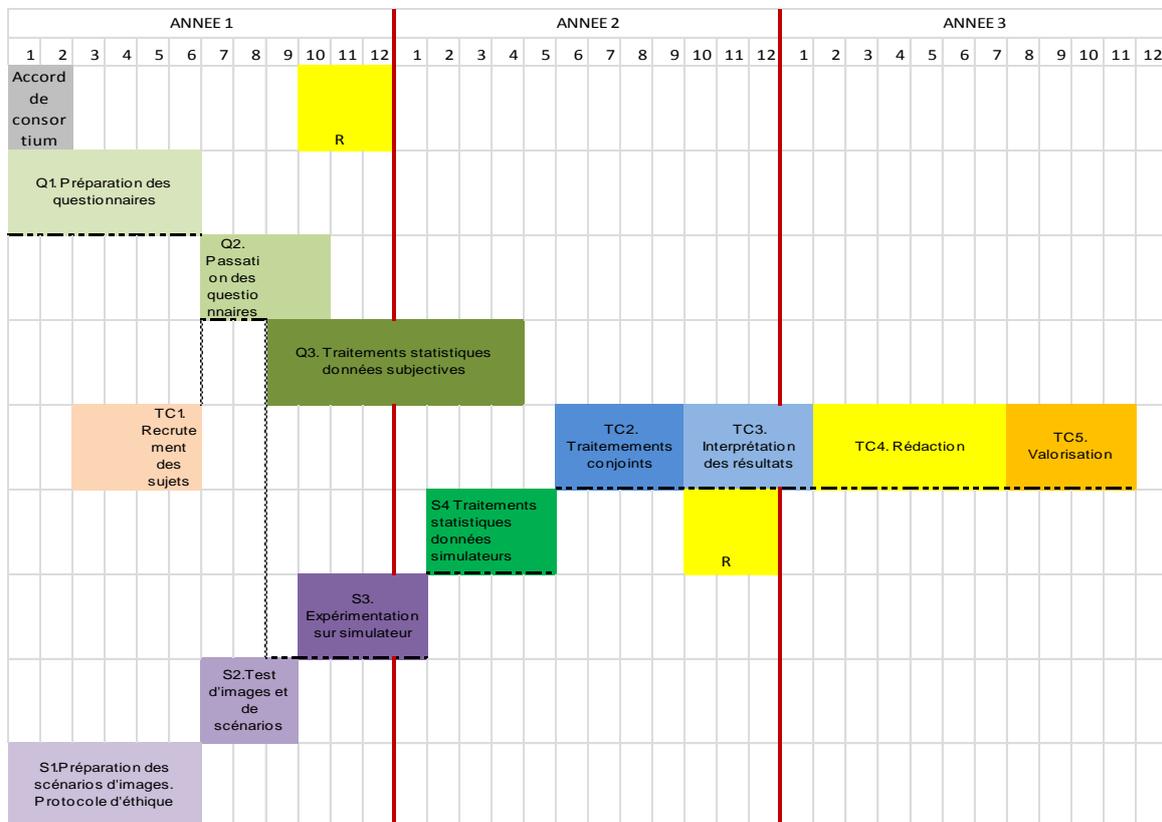


Fig. 2 : planning prévisionnel des tâches proposé dans le cadre de SANTAFÉ

À ce jour :

- L'accord de consortium est rédigé.
- La production d'images et l'élaboration du scénario sont réalisées.
- La préparation des questionnaires est terminée.
- Le protocole a été rédigé et envoyé au CERB<sup>1</sup> qui a rendu un avis favorable en date du 13 Avril 2013 : « Projet de psychologie comportementale qui ne relève pas de la définition d'une recherche biomédicale, telle que définie dans les articles L1121-1 du code de la santé publique, dans l'état actuel de la réglementation en vigueur ».
- Le recrutement des participants est achevé.
- Les tests d'images et de scénarios sont réalisés.
- La passation des questionnaires pré-manip est achevée. Le lien internet permettant aux sujets de remplir le questionnaire en ligne leur a été envoyé par le CETE de l'Ouest début Août.

Sont en cours :

- Les premiers traitements des données sur les questionnaires internet en vue de la création de groupes homogènes quant à l'OC des participants.
- Les expérimentations sur simulateur.

Ces éléments montrent un déroulement du Projet parfaitement dans les temps.

## **2. Choix de l'infrastructure à simuler (section courante, approche et intersections)**

Le choix de l'infrastructure à proposer sur simulateur tient compte de trois éléments :

- Les configurations des approches et des intersections étudiées dans le cadre des travaux de Hughes et Yerpez (2011) qui sont à l'origine de la partie accidentologique des interactions comportement/infrastructure de SANTAFÉ.
- La normalisation routière en vigueur afin de ne pas affecter les dysfonctionnements étudiés à une atypicalité d'aménagement trop forte.
- Les éléments bibliographiques qui traitent de l'insécurité routière en intersection.

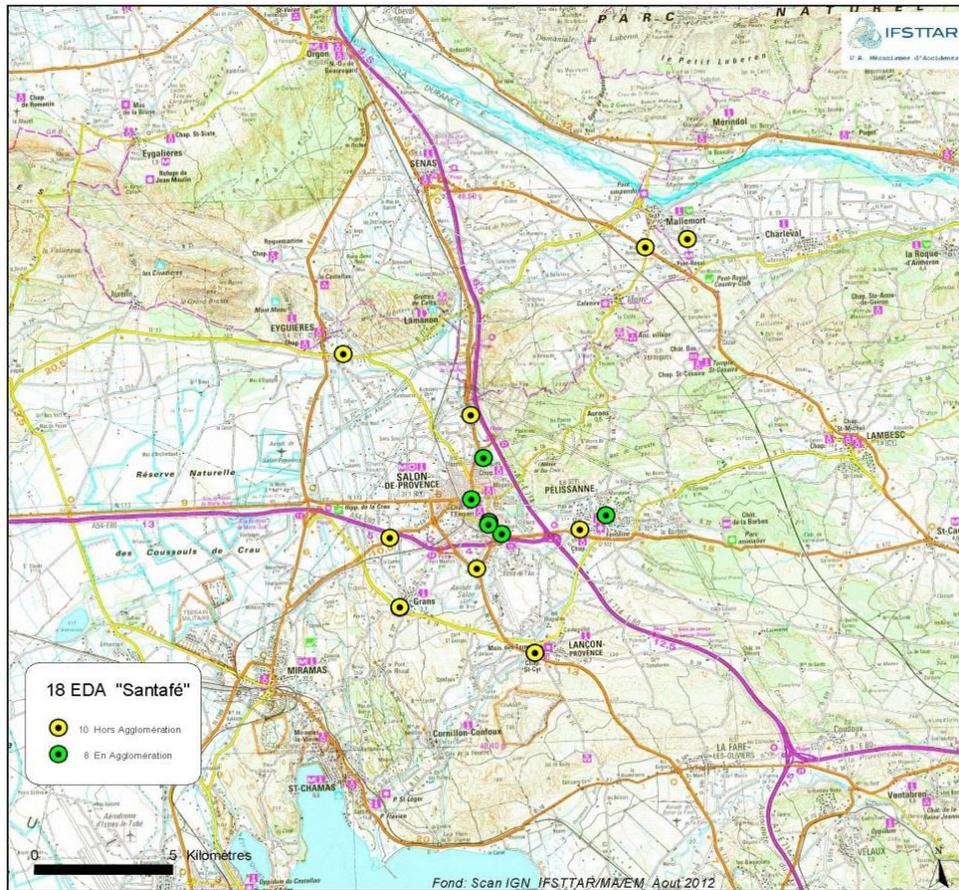
Ces éléments ont permis d'élaborer un cahier des charges qui a pour objet de caractériser les images (section courante, type d'intersection adapté à notre analyse) et le scénario (déroulement spatio-temporel de la situation d'accident) des simulations. Le circuit simulé final tient compte également des possibilités de production d'images de synthèse à l'IFSTTAR (banque d'images, capacités de calcul...).

---

<sup>1</sup> Comité d'éthique pour les recherches biomédicales de l'IFSTTAR.

## 2.1. Base de travail : les intersections de l'EDA

La carte ci-dessous localise les 18 intersections étudiées par Hughes et Yerpez (2011).



À partir des caractéristiques de ces intersections (cf. Annexe 1) et d'une ré-analyse des mécanismes d'accidents à partir des Études détaillées des accidents (EDA), nous avons retenu comme base de travail trois intersections :

- Une intersection située sur une route départementale, en « T », non symétrique, aménagée d'îlots centraux, située dans une zone d'activité.
- Une intersection située sur une route départementale, en croix, symétrique, sans îlots, située sur une déviation de village.
- Une intersection située sur une ex-route nationale, en croix symétrique, avec îlots en dur, voies de tourne à gauche.

Nous avons retenu des intersections de rase campagne ou périurbaine dans la mesure où elles présentent les chocs les plus violents, plus « caractéristiques » à simuler dans ce type de recherche.

Ce choix permettait de couvrir l'ensemble des aménagements que nous avons retenus comme intéresser les mécanismes d'accidents dans le travail de Hughes et Yerpez (2011).

Les caractéristiques fines de ces intersections, issues des dossiers des EDA, sont décrites en Annexe 2.

## 2.2. Production du scénario et des images

Nous avons ensuite adapté au mieux l'approche, la configuration et les caractéristiques de ces intersections aux normes de constructions routières afin que les dysfonctionnements analysés et observés ne puissent pas être affectés, comme nous l'avons déjà souligné, à des particularités trop spécifiques des lieux au risque de ne pouvoir ensuite proposer une réflexion généralisable. Nous nous sommes appuyés sur le guide d'aménagement des Carrefours plans du SETRA (METL-SETRA, 1998).

Nous avons notamment adapté les largeurs de chaussée et les accotements, vérifié la signalisation horizontale (bandes axiales et de rives, zébra...) et verticale (balises, jalonnement, panneau de circulation...), les longueurs des voies de tourne à gauche... L'environnement se doit également d'être crédible avec ou sans implantation des panneaux AB2 afin de répondre aux différentes conditions d'expérimentation (type de route...) et relativement similaire aux intersections réelles étudiées sur le terrain (décors à insérer). De la même manière, les conditions de trafic au droit des intersections ont été adaptées au mieux (contraintes de rafraîchissement des images) pour répondre aux conditions réelles des accidents étudiés. Les données de base sont fournies par les Études détaillées d'accidents.

Ce travail a permis de fournir au concepteur d'images un cahier des charges incluant pour chaque intersection : les plans cotés des intersections réalisés à partir des aménagements originaux (calque et simplification des plans des dossiers des EDA) amendés des mises aux normes, les fiches d'indications chiffrées complémentaires pour chaque intersection (cf. Annexe 2), les photos et films réalisés dans le cadre des Études détaillées d'accidents permettant de saisir les coloris et l'ambiance des lieux.

Parallèlement aux caractéristiques des aménagements, nous avons élaboré le scénario. Il convenait de réaliser un enchaînement d'intersections afin de familiariser le sujet à la traversée de ces aménagements. Nous avons donc ajouté aux trois intersections retenues, des intersections « neutres » qui permettaient de rendre l'itinéraire plus crédible dans notre environnement. Au regard de la durée de l'expérimentation, qu'il nous paraissait convenable de fixer entre quinze et vingt minutes, nous avons choisi d'ajouter sept intersections. Il convenait d'assurer une diversité de type d'intersections en accord avec un itinéraire de rase campagne. Ces dernières ont été créées spécialement pour l'expérimentation par le LEPSIS. De la même façon, le trafic routier, en section courante et au droit des intersections, doit rendre compte au mieux des conditions de trafic étudiées dans les EDA.

L'intersection « problématique » où un véhicule adverse « coupe » la route et où il peut se produire un accident apparaît en fin de circuit, ceci afin de ne pas « perturber » le sujet qui aurait un accident.

Une phase d'entraînement de cinq minutes a été prévue pour chaque participant sur un circuit créé pour SANTAFÉ correspondant à une voie secondaire du scénario (cf. Annexe 3).

Au regard de la bibliographie sur les temps de réaction, de la précision des reconstitutions cinématiques des EDA permettant d'estimer les temps de réaction, il paraissait correct d'enregistrer les données du simulateur tous les dixièmes de seconde.

Par ailleurs, il a fallu définir au long du circuit expérimental, des *points de repère d'événement* (freinage, écart, passage au centre de l'intersection...) afin de faciliter l'exploitation des données. Ces discussions ont permis par ailleurs de bien définir et focaliser nos interrogations.

Nous avons transmis au concepteur d'image un schéma de scénario correspondant à nos discussions rendant compte des différentes situations d'expérimentation. Ces éléments ont été adaptés aux spécificités du simulateur (cf. Annexe 3). Nos sujets suivent l'itinéraire N1.

Le concepteur d'images a participé à l'ensemble des réunions d'échanges du Projet, ce qui lui a permis de s'approprier le sujet tout en alimentant la discussion sur, d'une part, les capacités du simulateur en termes d'articulation entre la qualité des images, les éléments mobiles et le rafraîchissement des images, et d'autre part, sur la faisabilité technique des images et des informations à recueillir.

Le résultat final tient compte de l'ensemble de ces contraintes ainsi que des résultats des prétests réalisés par les membres de l'équipe afin d'affiner la perception de l'itinéraire et des interactions avec les véhicules non prioritaires.

Les captures d'écran du simulateur ci-après (cf. Fig. 3, 4 et 5) sont issues de l'expérimentation<sup>2</sup> et figurent à titre d'exemples d'images dans le texte. Les captures d'écran afférentes à chaque intersection et portion de sections courantes sont présentées en Annexe 4.



*Fig. 3 : exemple d'image du simulateur*

---

<sup>2</sup> Images LEPSIS ©



*Fig. 4 et 5 : deux vues véhicule non prioritaire positionné sur l'intersection I11 (Intersection de l'accident)*

### 2.3. Prétests

Quatre prétests ont été effectués avec quatre participants naïfs dans les quatre conditions expérimentales prévues dans le Projet. Ils consistaient à la fois en la passation sur simulateur et en l'entretien « semi-directif post-passation ». Les données ont été entièrement enregistrées et transmises pour analyse au statisticien de l'équipe. Il s'agissait notamment de tester la faisabilité et l'intérêt des traitements statistiques des données comportementales objectives enregistrées par le simulateur : données continues (vitesse, écart à la trajectoire...) et données discrètes liées aux différents « tops » de repérage, c'est-à-dire aux différents endroits du circuit jugés importants pour notre propos. Ces prétests se sont déroulés début Juillet 2013.

Ils ont mis en évidence la question des variations de la fréquence d'enregistrement au cours de l'expérimentation. Cette variation est liée au rafraîchissement de l'image qui nécessite plus de temps lorsqu'il est lié à des interactions avec d'autres éléments animés du scénario, dans notre cas, le trafic. La fréquence est normalement de 60hz, elle peut ralentir, au moment de trafic important, à 30hz. Pour l'enregistrement des données de SANTAFÉ une fréquence de 30hz pendant quelques phases est acceptable. D'autant plus qu'il n'y a pas de trafic lors du passage à l'intersection « sensible » I11. En moyenne, nous obtenons 16 enregistrements par seconde (16hz).

### **3. Questionnaire pré-passation**

#### **3.1. Principe**

L'une des hypothèses de travail du Projet portait sur l'influence possible de variables psycho-sociales sur le sentiment affirmé de priorité. Plus précisément, il était fait l'hypothèse que l'OC manifesté par les participants pourrait rendre compte du sentiment affirmé de priorité et des comportements observés lors de la simulation de conduite. En effet, l'accident de la route peut être relié au risque et il a été montré que les conducteurs, face au risque, pouvaient se montrer plus ou moins optimistes. S'il est une tendance générale à se montrer optimiste face au risque, il existe malgré tout des variations inter-individuelles : certains se montrant plus optimistes que d'autres.

Dans le domaine de la conduite automobile, il a été montré un lien entre OC (d'être victime d'un accident de la route) et les capacités de conduite. Ainsi, les conducteurs qui manifestent de l'OC, comparativement à ceux qui n'en manifestent pas, estiment avoir de meilleurs réflexes et être plus prudents (Delhomme, 2008). Pourtant, Perrissol et al. (2011) ont montré que les conducteurs infractionnistes, qui, de fait, commettent des infractions et prennent des risques, sont également ceux qui estiment avoir des compétences supérieures en termes de conduite automobile. Pour Perrissol et al. (2011), c'est cette surestimation de leurs compétences qui conduirait les conducteurs à estimer la survenue d'un accident comme moins probable pour eux que pour autrui et qui les encourageraient à prendre des risques et à commettre des infractions. Par conséquent, si l'OC amène les conducteurs à se percevoir comme ayant davantage de capacités de conduite que les autres conducteurs, alors l'OC peut, de ce fait, les amener à se percevoir comme étant plus susceptibles de réagir face à une situation d'accident et donc à négliger les éléments de la situation.

#### **3.2. Documents**

On l'a dit, nous faisons l'hypothèse que l'OC joue sur la perception d'une situation accidentogène et que cet OC est en lien avec la perception des compétences et capacités de conduite. Dans ce cadre, nous avons souhaité mesurer l'OC manifesté par les conducteurs de l'expérimentation mais également mesurer leurs auto évaluations sur leurs comportements de conduite et leur perception des risques liés à la conduite. Pour cela, nous avons créé un questionnaire intégrant :

- 1) Un questionnaire d'OC.
- 2) Un questionnaire d'OC en lien avec les capacités et maîtrise de conduite.
- 3) Un questionnaire relatif aux comportements de conduite, notamment en lien avec la prise de risque et les infractions.
- 4) Un questionnaire relatif à la perception générale du risque.
- 5) Un questionnaire relatif aux variables socio-démographiques.

### **3.2.a Questionnaire d'OC**

Le premier questionnaire est une traduction de l'échelle élaborée par McKenna (1993). Il est constitué de douze items mesurant l'OC lié aux situations d'accidents. Plus précisément, il s'agit pour un conducteur d'estimer la probabilité d'avoir un accident de la route dans douze situations comparativement à un autre conducteur. Les modalités de réponses vont de -5 « beaucoup moins probable » à +5 « beaucoup plus probable ». Ces situations sont divisées en deux dimensions composées chacune de six items : la première correspond à des situations dans lesquelles l'individu a un faible contrôle (*e.g.*, « Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule a un pneu qui éclate ? »), la seconde renvoie à des situations marquées par un contrôle plus important (*e.g.*, « Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous effectuez un dépassement ? »). Ce questionnaire a fait l'objet d'une traduction et a permis de montrer que les conducteurs estimaient avoir moins de probabilité qu'autrui d'avoir un accident de la route particulièrement dans les situations à fort contrôle (Perrissol et al., 2011). Il a également permis de montrer que les conducteurs infractionnistes (qui ont perdu des points sur leurs permis de conduire) manifestent des niveaux d'optimisme comparatif plus élevés que les conducteurs légalistes (qui n'ont jamais perdu de points sur leur permis).

### **3.2.b Questionnaire d'OC en lien avec les capacités et maîtrise de conduite**

Le second questionnaire, composé de 19 items, mesurait également l'OC, mais relativement au sentiment de contrôle du conducteur. Il s'agissait pour les participants d'estimer sur le même type d'échelle que dans le questionnaire précédent (de -5 « pas du tout d'accord » à +5 « tout à fait d'accord ») ses capacités de contrôle, par rapport aux autres conducteurs, vis-à-vis d'éléments liés à la conduite automobile relatif au code de la route, aux capacités de conduite (*e.g.*, « J'ai de meilleurs réflexes que les autres conducteurs ») et à la maîtrise du véhicule (*e.g.*, « Les autres conducteurs ont une maîtrise moins importante que la mienne de leur véhicule »). Ce questionnaire, élaboré par Barnils (2012), permet de prédire l'optimisme comparatif du risque d'accidents mesuré par le questionnaire de McKenna précédemment présenté.

### **3.2.c Questionnaire de mesure du comportement : Driving Behavior Questionnaire (DBQ)**

Afin de mesurer les comportements de conduite et de pouvoir étudier le lien entre ces comportements et l'OC manifesté par les participants, outre les comportements analysés lors de l'expérimentation sur simulateur, un questionnaire dédié à la mesure des comportements (déclarés) a été adjoint aux questionnaires relatifs à l'OC.

Dans cet objectif, nous avons sélectionné le Driving Behavior Questionnaire (DBQ) dans une version française validée par Guého et Granié (sous presse). Cette version présente l'intérêt de mesurer les comportements négatifs et positifs. Les comportements positifs peuvent être définis comme les comportements qui apaisent les interactions sociales (*e.g.*, « Vous vous rangez afin de ne pas bloquer une voiture qui arrive derrière vous »). Parmi les comportements négatifs, on distingue les violations et les erreurs. Les violations sont des manquements délibérés à des règles de prudence ou de sécurité routière. On différencie les violations agressives (*e.g.*, « Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui ») des violations ordinaires (*e.g.*, « Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation »). Les erreurs, quant à elles, renvoient à l'idée de faute non volontaire. On distingue les erreurs dites

dangereuses (*e.g.*, « Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse ») des erreurs d'inattention (*e.g.*, « Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez »), des erreurs d'inexpérience (*e.g.*, « Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà »). Au total, le questionnaire est constitué de 23 items pour lesquels le participant est invité à indiquer la fréquence à laquelle il émet le comportement. Pour répondre, il dispose de six réponses différentes qui vont de « jamais » à « presque tout le temps », en passant par « rarement », « occasionnellement », « assez souvent » et « fréquemment ».

### 3.2.d Questionnaire relatif à la perception générale du risque

Outre la mesure relative du risque (à travers les mesures d'OC), nous avons souhaité mesurer la perception générale du risque. Pour se faire, nous nous sommes basés sur le modèle de Witte (1994). Bien que développé dans le cadre de l'appel à la peur dans le domaine de la prévention santé<sup>3</sup>, ce modèle, en ce qu'il tente de rendre compte des changements de comportements dans le cadre de conduite à risque nous semblait intéressant. Il postule l'évaluation par l'individu de quatre éléments : évaluation de la gravité du danger (l'individu considère-t-il le danger comme quelque chose de grave ?) ; évaluation de sa propre vulnérabilité (l'individu se considère-t-il comme concerné par le danger ?) ; évaluation de l'auto-efficacité (l'individu considère-t-il avoir la capacité à suivre les recommandations ?) ; et enfin, évaluation de l'efficacité des recommandations (l'individu considère-t-il les recommandations (*i.e.*, ici les règles de sécurité routière) comme efficaces pour éviter le danger ?). Ces évaluations détermineraient le comportement des individus. Ainsi, si une personne évalue un comportement comme dangereux pour elle-même, et que parallèlement elle se sent en mesure de respecter des règles de prévention, alors, il est fort probable qu'elle suive ces règles.

Le questionnaire dédié a, par conséquent, cherché à mesurer ces quatre dimensions :

- La première question concernait la vulnérabilité perçue : « Selon vous, dans quelle mesure est-il possible qu'un jour vous ayez un accident de route ? ». Les participants disposaient d'une échelle en sept points allant de -3 « pas du tout possible » à +3 « tout à fait possible » pour répondre.
- Les trois questions suivantes concernaient la gravité perçue. Les participants devaient classer trois types d'accident (« accident du travail » / « accident domestique » / « accident de la route ») du moins grave au plus grave, du moins mortel au plus mortel et du moins douloureux au plus douloureux. Ces trois classifications permettaient de créer un score de gravité en agrégeant les classements. Ce score de gravité allait donc de +3 (le moins grave) à +9 (le plus grave).
- La cinquième question portait sur l'auto-efficacité à respecter les comportements de prévention : « Dans quelle mesure est-il difficile pour vous de toujours respecter les règles du code de la route ? » Pour répondre, les individus disposaient d'une échelle en sept points allant de -3 « extrêmement difficile » à +3 « extrêmement facile ».
- La sixième question avait trait à l'évaluation de l'efficacité des comportements de prévention : « Selon vous, dans quelle mesure le respect du code de la route permet-il d'éviter les accidents de la route ? ». Pour répondre, les individus disposaient d'une échelle en sept points allant de -3 « jamais » à +3 « toujours ».

---

<sup>3</sup> On fait référence ici aux travaux relatifs aux campagnes de prévention faisant référence à la peur, on parle aussi de campagnes "choc".

Enfin, une dernière question s'intéressait à la manière dont les individus percevaient l'accident de la route comme : évitable, de l'ordre de la fatalité et de l'ordre de l'erreur humaine. Comme précédemment, les participants disposaient d'une échelle de réponse en sept points.

### **3.2.e Questionnaire relatif aux variables socio-démographiques**

Pour terminer, les participants devaient répondre à des questions relatives à leur situation personnelle : âge, sexe, permis, expérience de conduite, etc. Ils étaient également questionnés quant au nombre de points restant sur leur permis, les infractions commises depuis trois ans et les accidents subis, également depuis trois ans.

## **3.3. Procédure**

Afin d'éviter tout phénomène d'influence entre le fait de répondre à ce questionnaire et l'expérimentation sur simulateur, les participants étaient invités à répondre à ce questionnaire au minimum un mois avant l'expérimentation. Cette invitation se faisait par mail : ce dernier contenait un lien sur lequel il suffisait de cliquer pour être dirigé vers le questionnaire mis en ligne. Cette procédure présentait l'avantage de ne pas nécessiter le déplacement des participants au laboratoire. De plus, les participants pouvaient y répondre au moment qui leur convenait le mieux et sans contrainte temporelle.

## **4. Entretien post-passation**

La décision d'intégrer un entretien semi-directif post expérimentation sur simulateur a émergé lors des premières réunions de travail de l'équipe.

L'entretien post-passation a pour objectif de spécifier la manifestation du sentiment de priorité après la conduite sur le simulateur ; alimenter qualitativement les réactions détectées lors de l'expérimentation sur simulateur : action sur les pédales, éviter l'autre voiture, freiner, klaxonner, faire des appels de phares ou n'avoir aucune réaction. L'entretien est réalisé par le scientifique qui dirige les expérimentations sur simulateur et qui est donc le mieux à même de faire parler le participant sur les différentes actions/réactions qu'il a détectées.

Les résultats de l'entretien semi-directif post-passation seront analysés en articulation avec les résultats des autres méthodes de recueil comme le questionnaire de psychologie sociale et les données du simulateur.

Une bibliographie préparatoire réalisée par Montes (2013) sur l'entretien semi-directif, ses objectifs, ses méthodes et ses variantes (Abric, 2006 ; Demarchi et Py, 2006 ; Hughes, 2012 ; Ghiglione et Matalon, 1998 ; Ginet, 2003 ; Jones, 2000) a montré que ce type d'entretien était particulièrement adapté à notre questionnement. À la suite de cette approche, nous avons estimé que l'entretien semi-directif post-passation du Projet SANTAFÉ devait s'inspirer de l'entretien semi-directif des Études détaillées d'accidents. La bibliographie montre cependant la nécessité de réaliser un guide d'entretien dans certaines circonstances.

En conclusion, les entretiens semi-directifs post-passation utilisent la même méthodologie que celle utilisée dans le cadre des Études détaillées d'accidents. Un guide d'entretien est proposé en Annexe 5 afin d'homogénéiser et de consigner les informations recueillies. De plus, les entretiens sont enregistrés pour analyse du discours.

## 5. Questionnaire post-passation

### 5.1. Principe

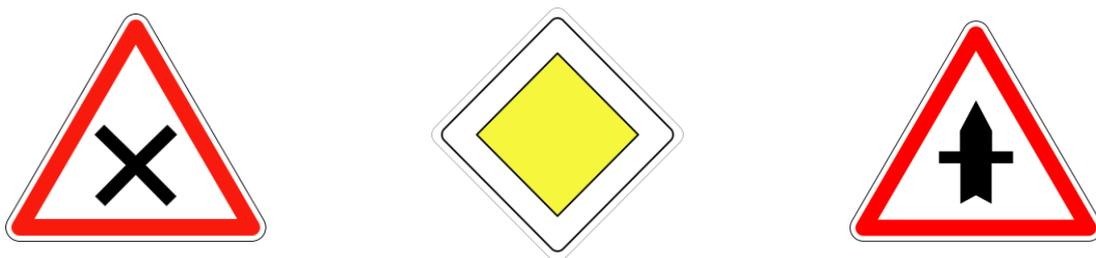
Outre l'entretien post-passation, les participants étaient invités ensuite à répondre à un bref questionnaire. Il reprenait, pour partie, certaines questions du questionnaire pré-passation :

- Les 12 questions du questionnaire d'OC.
- Dix questions (sur les 25) du questionnaire d'OC en lien avec les capacités et maîtrise de conduite.
- Le questionnaire relatif à la perception générale du risque.

L'objectif était de voir dans quelle mesure le fait d'être confronté à un quasi-accident ou un accident (selon que le participant ait pu, ou non, éviter le véhicule) pouvait altérer l'OC et la perception du risque mesurés initialement.

Par ailleurs, des questions quant à la situation de conduite vécue par les participants terminaient le questionnaire. Il s'agissait d'évaluer la perception subjective du quasi-accident ou de l'accident : les sujets étaient interrogés quant à leur ressenti (surprise et peur), le moment où ils pensaient avoir vu le véhicule redémarrer, et enfin, il leur était demandé d'évaluer leur réaction en donnant leur degré d'accord avec différentes propositions (« j'ai eu la bonne réaction » / « j'aurais pu réagir plus rapidement » / « je n'avais pas à réagir j'étais prioritaire » / « j'aurais pu être plus prudent » / « je n'ai commis aucune erreur de conduite »). Pour répondre, ils disposaient d'une échelle en sept points allant de -3 « pas du tout d'accord » à +3 « tout à fait d'accord ».

Enfin une question « check-list » portait sur les panneaux de signalisation. Il était proposé aux participants trois panneaux différents (cf. Fig. 6) et il leur était demandé quel(s) étai(en)t le(s) panneau(x) qu'ils pensaient avoir vu(s).



*Fig. 6 : panneaux proposés aux participants*

Enfin, deux questions portant sur l'expérience vécue sur simulateur clôturaient le questionnaire. Elles avaient pour objectif de vérifier la manière dont les participants avaient vécu l'expérience de conduite sur simulateur. Ainsi il était leur demandé s'ils avaient eu le sentiment que le simulateur leur avait permis de conduire « comme dans la vraie vie ». Comme pour les autres questions, ils disposaient d'une échelle en sept points allant de -3 « pas du tout d'accord » à +3 « tout à fait d'accord ». Si la réponse à cette question était différente de « tout à fait d'accord », alors les individus étaient invités à s'exprimer librement sur les éléments qui les avaient perturbés.

## 6. Références bibliographiques

Abric, J. (2006). *Psychologie de la communication ; Théories et méthodes*. Paris : Armand Colin Éditions, 163 pages.

AIPCR (2003). *Manuel de sécurité routière*, AIPCR Éditions, 603 pages.

Bordel, S. et Somat, A. (2011). *Acceptabilités Juridique, Individuelle, Sociale et Economique dans le Projet SARI (Surveillance Automatisée de la Route pour l'Information des conducteurs et des gestionnaires) : le facteur humain dans le développement et le déploiement de dispositifs de sécurité routière*, XXIVe Congrès mondial de la route. 26-30 septembre à Mexico (Mexique).

Barnils, A. (2012). *Impact des connaissances du code de la route sur l'optimisme comparatif des conducteurs*. Document non publié, Université Toulouse le Mirail : France.

Damm, L., Nachtergaële, C., Meskali, M., Berthelon, C. (2011). The evaluation of traditional and early driving learning with simulated accident scenarios. *Human Factors*, 53 (4), 323 - 337.

Delhomme, P. (2008). *Psychologie sociale appliquée : de l'évaluation des risques routiers à la modification des comportements*. HDR. Université de Provence, Aix-en-Provence.

Demarchi, S. et Py, J. (2006). *L'entretien cognitif : Son efficacité, son application et ses spécificités*. Revues Québécoise de psychologie, Vol. 27, n° 3, p. 177-196.

Espié, S., Gauriat, P., Duraz, M. (2005). Driving simulators validation: the issue of transferability of results acquired on simulator. Proceedings of the Driving Simulation Conference North-America (DSC-NA 2005), Orlando, USA.

Ghiglione, R. et Matalon, B. (1998). *Les enquêtes sociologiques*. Armand Colin Éditions, 297 pages.

Ginet, M. (2003). *Les clés de l'entretien avec le témoin ou la victime*. Paris : La documentation française Éditions, 147 pages.

Guého, L. et Granié, M.A. (sous presse). *French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences*.

Guppy, A. (1993). Subjective probability of accident and apprehension in relation to self-other bias, age, and reported behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 375-382.

Hughes, M. (2012). *Le psychologue enquêteur lors du recueil des Études détaillées d'accidents. Les notes de MA*, Unité de recherche Mécanismes d'accidents, 6 pages.

Hughes, M. et Yerpez, J. (2011). *Sentiment affirmé de priorité et temps de réaction, Analyse d'accidents en intersection*, XXIVe Congrès mondial de la route, Mexico 2011, 26-30 Septembre, IFSTTAR, MA, F-13300 Salon-de-Provence, France, 16 pages.

Jones, R. (1996/2000). *Méthodes de recherche en sciences humaines*. Belgique: De Boeck and Larcier s.a. Editions, 322 pages. Édition ouvrage original en Anglais : research methods in the social and behavioral sciences, second edition by Russel A. Jones © 1996 by Sinauer associates, Inc.

- METL-SETRA [Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes] (1998). *Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales – carrefours plans*, 109 p. + Annexes.
- McKenna, F.P. (1993). It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39-50.
- McKenna, F.P., Stanier, R.A., Lewis, C. (1991). Factor underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis and Prevention*, 23 (1), 45-52.
- Montes, E. (2013). *L'entretien semi-directif post-passation dans le Projet SANTAFÉ : « Sentiment affirmé de priorité : Temps de réponse, comportement de conduite et infrastructures routières »*, Master 2 SHS mention psychologie, spécialité ergonomie : facteurs humains et ingénierie des systèmes d'information, Aix-Marseille Université, 20 p. + Annexes.
- Perrissol, S., Smeding, A., Laumond, F., Le Floch, V. (2011). Effect of a road safety program on driver's comparative optimism. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 478-482.
- Ragot-Court, I. et Van Elslande P. [ss. La coord.] (2011). *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*, Rapport de convention IFSTTAR-DSCR, 150 p. + annexes.
- Rosey, F., Auberlet, J.M., Brusque, C., Huvelle, S. (2008). Compte-rendu des études sur simulateur de conduite. Livrable 3.2.B. Rapport de recherche ANR-PREDIT.
- Walton, D. and Bathurst, J. (1998). An exploration of the perceptions of the average driver's speed compared to perceived driver safety and driving skill. *Accident Analysis & Prevention* (30), 821-830.
- Witte, K. (1994). Fear control and danger control: An empirical test of the extended parallel process model. *Communication Monographs*, 61, 113-134.



## **ANNEXES**



## Annexe 1 : intersections étudiées dans le cadre des EDA (Hughes et Yerpez, 2011)

N° accident	Lieu de l'accident	EDA à proximité du lieu d'accident	PV à proximité du lieu d'accident	Plan de situation
<b>Commune de Salon</b>				
2007-009	Mémorial Jean Moulin	2004-006 1994-049	2007/10 (03/03/2007)	
2010-020	Bd Robert Schuman	2005-023		
2006-036	Allée de la Liberté		2002-37 (31/12/2002) 2006-18 (12/06/2006)	

<p>2009-025 2007-025 2009-002</p>	<p>Arceau Patrouille de France</p>	<p>2011-014 2011-045 2009-019 1997-045</p>	<p>2011-17 (24/07/2011)  2010-4 (04/03/2010)  2009-1 (20/02/2009)  2005-64 (17/11/2005)  2004-4 (11/02/2004)  2002-21 (31/07/2002)</p>	
<p>2008-014</p>	<p>Arceau Pompidou</p>	<p>+ 13 EDA</p>	<p>+ 3 PV</p>	
<p>2009-006</p>	<p>Av. du 18 juin</p>	<p>1998-05 1993-08 1993-001</p>	<p>2006-19 (13/06/2006)</p>	

<p>2008-028</p>	<p>Carrefour des Milani</p>	<p>2003-039 1998-033 1996-021</p>	<p>2008-12 (27/06/2008)  2006-33 (18/11/2006)  2002-5 (28/06/2002)  2002-15 (08/06/2002)  2002-8 (12/02/2002)</p>	
<p>Hors commune</p>				
<p>2006-051</p>	<p>D69 route de Miramas</p>	<p>1994-036</p>		
<p>2007-033 2007-039</p>	<p>Intersection D19/D16 Grans</p>			

<p>2007-004</p>	<p>Chemin de Ratonneaux D133 Lançon</p>	<p>1999-092 1998-037 1997-040</p>		
<p>2007-037</p>	<p>D572 + route de St Jean Pelissanne</p>	<p>2010-006 2004-002 2003-034</p>		
<p>2009-034</p>	<p>Chemin de la petite Brulière</p>	<p>2007-010</p>		

2007-007	Eyguières (Intermarché)	1999-093 1999-015		
2006-012	RN7 + D16 Mallemort			
2009-007	D23 + Chemin communal Mallemort			



**Annexe 2 : trois intersections retenues comme base de travail**

	<b>2007007 Eyguières, D17</b>	<b>2007037 Pélissanne, D572</b>
<b>Lieu d'approche</b>		
Itinéraire d'approche	À dominante rectiligne (70 m) = Portion de ligne droite ?	À dominante rectiligne. Ligne droite d'environ 180 m
Trajet	<p>Le conducteur part de la zone commerciale de la Gandonne, à Salon-de-Provence, pour se rendre à son domicile situé à Eyguières, rue Jean Giono.</p> <p>Trajet parcouru :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 250 m sur la rue des Ventadourio ;</li> <li>- 350 m sur le boulevard de la Reine Jeanne ;</li> <li>- 150 m sur la route de Grans/D16 ;</li> <li>- 650 m sur le boulevard Danton ;</li> <li>- 50 m sur le boulevard Roger Carcassonne</li> <li>- 1 km sur le boulevard Denfert-Rochereau ;</li> <li>- 700 m sur le chemin de Sans Souci ;</li> <li>- 1,3 km sur le chemin des Mouldas ;</li> <li>- 3,4 km sur la D17 ;</li> <li>- 600 m sur la D17e, jusqu'au lieu de l'accident.</li> </ul> <p>Trajet restant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 400 m sur la D17e ;</li> <li>- 100 m sur l'avenue Roger Cassin ;</li> <li>- 50 m sur la rue Jean moulin ;</li> <li>- 50 m sur la rue Camus ;</li> <li>- 50 m sur la rue Jean Giono.</li> </ul> <p>Distance parcourue : 8,450 km</p> <p>Distance totale prévue : 9,100 km</p>	<p>Part de Pélissanne pour se rendre à St Chamas, il passe par Lançon-de-Provence. Il circule dans le sens « Salon - St Cannat »</p> <p>Trajet parcouru :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 km sur la D572a</li> <li>- 450 m sur D571 jusqu'au lieu de l'accident</li> </ul> <p>Trajet restant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 750 m sur D572</li> <li>- 14 km sur D15 jusqu'à St-Chamas</li> </ul> <p>Distance parcourue : 1,450 km</p> <p>Distance prévue : 16,2 km (pas plus de précisions sur les noms de route)</p>
Vitesse limite réglementaire sur le lieu d'approche	90 km/h (90 km/h sur tout l'itinéraire d'approche mais à 400 m du lieu de l'accident, vitesse limitée à 70 km/h sur 200 m)	90 km/h tout au long de l'itinéraire
Type de route	Rectiligne, en rase campagne puis en zone péri-urbaine, à l'entrée de l'agglomération d'Eyguières, 2 voies de circulation à double sens.	Rase campagne, 2 voies de circulation à double sens.

Caractéristiques de la route	Agréable, pas de difficultés.	Agréable, pas de difficultés.
Accotements	Délimités par des trottoirs.	Revêtus sur 2 m, praticables, délimités par un fossé herbeux et une glissière de sécurité en métal sur l'approche directe
Aménagements spécifiques	/	Bandes cyclables sur les accotements
Marquage axial	T1 (1 trait plein tous les 13 m)	T1 (1 trait plein tous les 13 m)
Marquage des rives	T2 (2 traits pleins tous les 13 m) gravillonnés, mesurant environ 1 m de large	T2 (2 traits pleins tous les 13 m)
<b>Descriptif de la chaussée</b>		
Largeur	9,10 m (3,40 pour la rive droite et 3,80 pour la rive gauche)	7,20 m (pas d'infos sur la largeur de chaque côté)
Profil	Plat	Montée jusqu'à l'intersection ; redevient plate après celle-ci (impression de butte au niveau de l'inter)
Pente	0 % de pente	2 % de pente
Caractéristiques météorologiques	De nuit, temps clair, chaussée sèche, 8°, trafic faible	Temps clair, de jour, 26°, chaussée sèche, trafic moyen
Environnement	Arbres sur les côtés de la chaussée	Rase campagne, bandes cyclables et fossé herbeux
Spécificités du lieu (Approche et accident)	Zone commerciale	Itinéraire de transit contournant le centre-ville
<b>Lieu de l'accident</b>		
Type d'intersection	Intersection en T	Intersection en croix
<b>Entête</b>		
Sens de circulation	Sens des PR décroissants	Sens des PR croissants
Type de route	En milieu péri-urbain : Artère	Rase campagne : RD 1 <sup>ère</sup> cat. Gde circulation
Spécificités	Aucune	Transit (contournement)
Affectation de la route	Principale ou prioritaire	Principale ou prioritaire
Aménagements spécifiques	Aucun	Bandes cyclables
Ouvrage d'art	Aucun	Pont
<b>Tracé rectiligne</b>		
Longueur rectiligne précédant l'accident	70 m	180 m
Longueur rectiligne avant-après	150 m	365 m

<b>Tracé en courbe</b>		
Tracé en grande courbe ?	Non	Non
Longueur de la ligne droite ou tracé facile pendant la courbe	0 m	0 m
<b>Courbe virage accident</b>	Aucun virage	Pas de virage
<b>Courbe virage précédant</b>	Aucun virage	Pas de virage
<b>Profil en long</b>		
Profil	Plat	Montée (à 50 m de l'intersection, on voit une portion de la chaussée de 5 m de l'axe secondaire)
Pente	0 % de pente	2 % pente
<b>Profil en travers</b>		
Largeur chaussée	9 m	7,20 m
Section courante	Double sens, 2 voies	Double sens, 2 voies
Sens de circulation séparé par :	Séparateur / terre plein central	Marquage au sol de type T1
<b>Abords de la chaussée</b>		
Nature accotement gauche	Trottoirs	Revêtu
Nature accotement droit	Trottoirs	Revêtu
Largeur accotements dur/espaces latéraux côté gauche	0 m	2 m
Largeur accotements dur/espaces latéraux côté droit	0 m	2 m
Largeur totale accotements gauche	1,20 m	2 m
Largeur totale accotements droit	1,20 m	2 m
Hauteur dénivellation accotements/chaussée gauche	0 cm	0 cm
Hauteur dénivellation accotements/chaussée droit	0 cm	0 cm
Praticabilité côté gauche	Non praticable (roulage impossible)	Praticable (roulage possible à 60 km/h)
Praticabilité côté droit	Non praticable (roulage impossible)	Praticable (roulage possible à 60 km/h)
Séparateur sur côté gauche	Glissières (métal, bois)	Glissières (métal, bois)
Séparateur sur côté droit	Glissières (métal, bois)	Glissières (métal, bois) sur le pont

Largeur TPC	1,90 m	0 m
Présence de stationnement	Oui (parking Intermarché)	Non
<b>Visibilité longitudinale</b>		
Visibilité longitudinale mini (= À quel moment l'utilisateur peut voir l'intersection en approche)	100 m	110 m (vers usagers circulant en sens inverse)
Visibilité réduite par :	Tracé et abords (arbres + courbe)	Profil (intersection au sommet d'une petite montée)
<b>Visibilité latérale en intersection</b> (= Quelle portion de la chaussée on perçoit, placé à 50 m de l'intersection)		
Du côté du véhicule adverse	50 m NB : Portion de chaussée visible. La chaussée est masquée au ras du sol mais les véhicules sont repérables	5 m (Portion de la chaussée visible de l'axe secondaire)
De l'autre côté	50 m	6 m (Portion de la chaussée visible de l'axe secondaire)
Nature du masque	Autres (NB : Grillage)	Autres (NB : Glissière du pont)
<b>Éléments temporaires limitant la visibilité</b>		
Nature du masque non permanent	/	/
<b>Aspect qualitatif (visuel)</b>		
Etat de surface	Sec	Sec
Dégradation/Déformation	/	/
Problème drainage – accumulation des eaux	/	/
Qualité revêtement	Bon	Bon
Type revêtement	Enrobé traditionnel	Enrobé traditionnel
<b>Aspect quantitatif (appareils de mesures)</b>		
Valeur de l'UNI	Inconnue	47
Adhérence 1	Inconnue	64
Adhérence 2	Inconnue	Inconnue
Texture	Inconnue	33
<b>Signalisation verticale</b>		
Descriptif signalisation	- À 400 m de l'intersection : panneau de limitation de vitesse à 70 km/h, de type B14 ;	230 m du lieu de l'accident : présence d'un panneau de type AB6 indiquant le caractère prioritaire de la route.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- À 300 m de l'intersection : panneau de signalisation d'une intersection de type AB2 : « intersection avec une route dont les usagers doivent céder le passage » ;</li> <li>- À 200 m de l'intersection : panneau de limitation de vitesse à 50 km/h, de type B14 ;</li> <li>- À 100 m de l'intersection : panneau d'entrée dans l'agglomération d'Eyguières.</li> </ul>	(Intersection réglementée par des stops)
Panneaux relatifs à la difficulté	Pas de difficultés	Pas de difficultés
Vitesse limite réglementaire sur le lieu	50 km/h	90 km/h
Virage balisé	/	/
<b>Signalisation horizontale</b>		
Marquage central	/ NB : terre plein central	Discontinu T1 (1 trait plein tous les 13 m)
Marquage de rives	Non	Oui (Marquage de type T2)
Autres types de marquage	/	/
Etat du marquage	/	Bon
<b>En intersection</b>		
Aménagement central de l'axe de l'utilisateur	îlot dur	/
Nb de voies en entrée du flux direct	1	1
Voies en entrée spécifique tourne à gauche	Non	Non
Voies en entrée spécifique tourne à droite	Non	Non
<b>Autres équipements</b>		
Equipements particuliers de la chaussée	Non	Non
Travaux/Chantier	Non	Non
<b>Mesures de trafic</b>		
Volume en Moyenne Journée Annuelle de véhicules	5 664 véhicules	13 167 véhicules
Proportion de trafic poids lourds	Inconnue	Inconnue

Vitesse mesurée au radar	50 NB : Vmoyenne : 50 km/h ; Vmax : 59 km/h ; Vmin : 43 km/h	71 NB : V.Moyenne :71 km/h – V.Max :92 km/h – V.Min : 56 km/h
Générateurs particuliers de trafic piétons/véhicules	Zone commerciale	/
Report de trafic dû à des travaux	Non	/
Rupture dans conditions d'infra ou d'environnement	Oui (les conditions d'approches sont différentes des conditions du lieu)	/
Cheminement piéton	/	/
Nature passage piéton	/	/
Réglementation	/	/
Problèmes spécifiques à la circulation piétonnière	/	/
Environnement		Barrières en métal aménagées de chaque côté de la chaussée sur le pont

2006-012	<b>Carrefour des Mille Bouquets, RN7</b>
<b>Lieu d'approche</b>	
Itinéraire d'approche	À dominante rectiligne (ligne droite de 1 500 m avant l'accident)
Trajet	Part d'Avignon pour se rendre à Aix-en-Provence. Trajet parcouru : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12 km d'Avignon à l'entrée de l'autoroute A7</li> <li>- 23 km sur l'A7</li> <li>- 7,3 km sur la N7 jusqu'au lieu de l'accident</li> </ul> Trajet restant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 29 km sur la N7 jusqu'à l'entrée d'Aix</li> <li>- 3 km dans Aix</li> </ul> Trajet total prévu : 74,3 km Trajet parcouru : 42,3 km Trajet restant à parcourir : 32 km
Vitesse limite réglementaire sur le lieu d'approche	90 km/h (V.Moyenne : 80 km/h ; V.Max : 95 km/h ; V.Min : 63 km/h)
Type de route	Rase campagne, Rectiligne, profil plat, 3 voies de circulation à double sens d'une largeur totale de 10,5 m.
Caractéristiques de la route	
Accotements	Accotement de gauche herbeux, 1 m de large, délimité par une rangée de platanes.

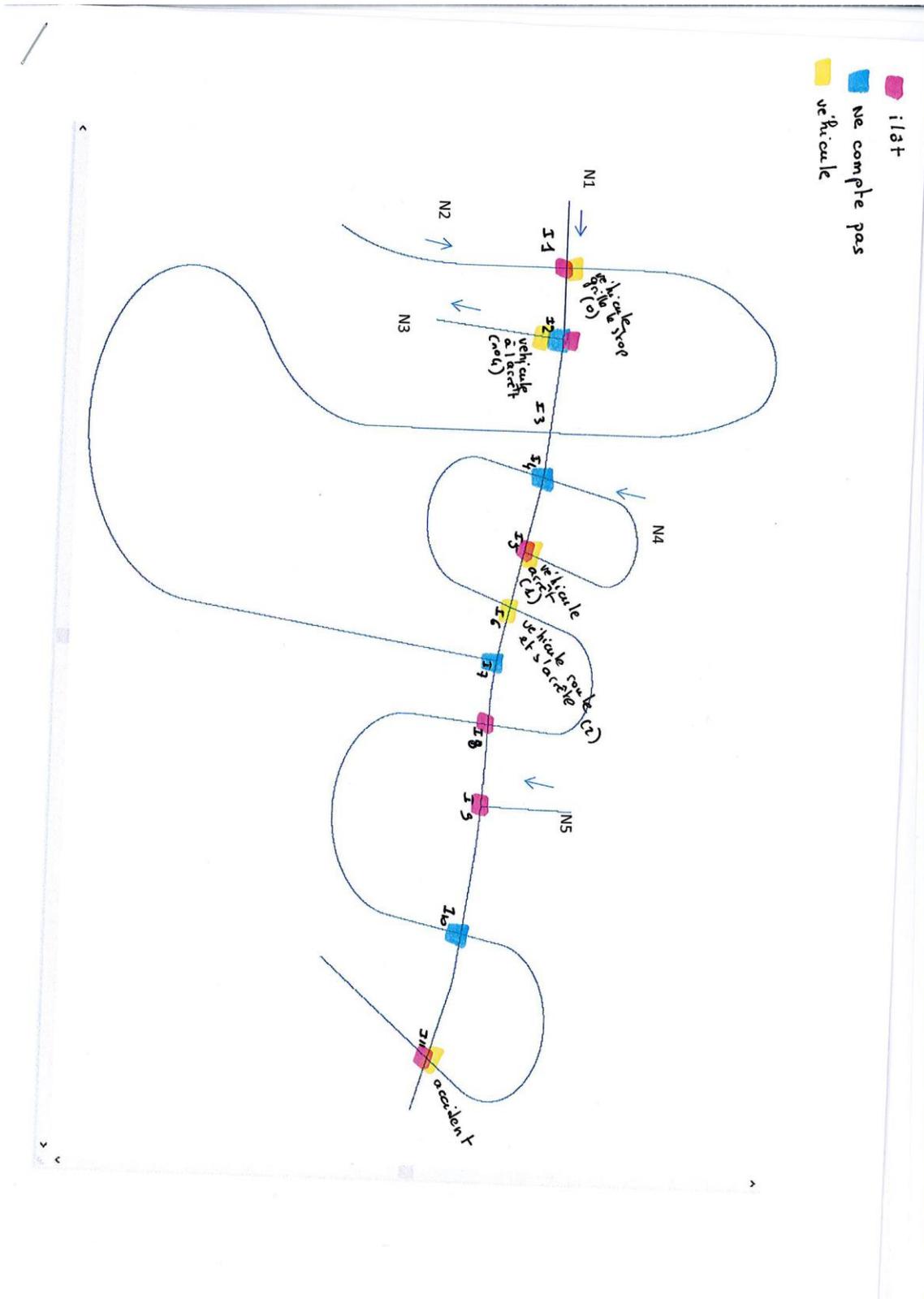
	Accotement droit herbeux, 2 m de large, délimité par un talus puis une haie de canisses.
Aménagements spécifiques	
Marquage axial	T1 (1 trait plein tous les 13 m)
Marquage des rives	T2
<b>Descriptif de la chaussée</b>	
Largeur	10,5 m
Profil	Plat
Pente	0 %
Caractéristiques météorologiques	De jour au crépuscule (coucher du soleil), Temps clair, T : 6°, Trafic fort, chaussée sèche.
Environnement	Rase campagne, Accotements herbeux, Grande ligne droite avec visibilité > 300 m.
Spécificités du lieu (Approche et accident)	/
<b>Lieu de l'accident</b>	
<b>Entête</b>	
Sens de circulation	Sens des PR croissants
Type de route	Rase campagne : Route nationale
Spécificités	/
Affectation de la route	Principale ou prioritaire
Aménagements spécifiques	/
Ouvrage d'art	/
<b>Tracé rectiligne</b>	
Longueur rectiligne précédant l'accident	1 500 m
Longueur rectiligne avant-après	3 500 m
<b>Tracé en courbe</b>	
Tracé en grande courbe ?	Non
Longueur de la ligne droite ou tracé facile pendant la courbe	0 m (Pas en courbe)
<b>Courbe virage accident</b>	Pas de virage
<b>Courbe virage précédant</b>	Pas de virage

<b>Profil en long</b>	
Profil	Plat
Pente	0 %
<b>Profil en travers</b>	
Largeur chaussée	10,5 m
Section courante	Double sens, 3 voies (voie centrale non affectée)
<b>Abords de la chaussée</b>	
Nature accotement gauche	Herbeux
Nature accotement droit	Herbeux
Largeur accotements dur/espaces latéraux côté gauche	0 m
Largeur accotements dur/espaces latéraux côté droit	0 m
Largeur totale accotements gauche	0,8 m
Largeur totale accotements droit	2 m
Hauteur dénivellation accotements/chaussée gauche	0 cm
Hauteur dénivellation accotements/chaussée droit	0 cm
Praticabilité côté gauche	Non praticable (roulage impossible)
Praticabilité côté droit	Praticable (roulage possible à 60 km/h)
Séparateur sur côté gauche	Arbres, arbustes
Séparateur sur côté droit	Talus, haies, clôture
Largeur TPC	0 m
Présence de stationnement	Non
<b>Visibilité longitudinale</b>	
Visibilité longitudinale mini	Supérieure à 300 m
Visibilité réduite par	/
Visibilité en amont	/
<b>Visibilité latérale en intersection</b>	
Du côté du véhicule adverse	4 m
De l'autre côté	4 m
Nature du masque	Murs / habitations

<b>Éléments temporaires limitant la visibilité</b>	
Nature du masque non permanent	Conditions atmosphériques (soleil rasant : 17h44 en février)
<b>Aspect qualitatif (visuel)</b>	
Etat de surface	Sec
Dégradation/Déformation	/
Problèmes drainage – accumulation des eaux	/
Qualité revêtement	Bon
Type revêtement	Enrobé traditionnel
<b>Aspect quantitatif (appareils de mesures)</b>	
Valeur de l'UNI	/
Adhérence 1	/
Adhérence 2	/
Texture	/
<b>Signalisation verticale</b>	
Descriptif signalisation	Panneaux directionnels de l'intersection Présence d'une voie spécifique en tourne à gauche
Panneaux relatifs à la difficulté	Oui
Vitesse limite réglementaire sur le lieu	/
Virage balisé	/
<b>Signalisation horizontale</b>	
Marquage central	Discontinu T1 (1 trait plein tous les 13 m)
Marquage de rives	Oui
Autres types de marquage	/
Etat du marquage	Bon
<b>En intersection</b>	
Aménagement central de l'axe de l'utilisateur	Ilot dur
Nb de voies en entrée du flux direct	1
Voies en entrée spécifique tourne à gauche	Oui
Voies en entrée spécifiques tourne à droite	Non

<b>Autres équipements</b>	
Equipements particuliers de la chaussée	Non
Travaux/Chantier	Non
<b>Mesures de trafic</b>	
Volume en Moyenne Journée Annuelle de véhicules	9 246 véhicules
Proportion de trafic poids lourds	/
Vitesse mesurée au radar	80 km/h (V.Max : 95 km/h ; V.Min : 63 km/h)
Générateurs particuliers de trafic piétons/véhicules	/
Report de trafic dû à des travaux	Non
Rupture dans conditions d'infrastructure ou d'environnement	Non
Cheminement piéton	/
Nature passage piéton	/
Réglementation	/
Problèmes spécifiques à la circulation piétonnière	/
Environnement	Présence de bâtiments au niveau de l'intersection pouvant masquer la venue de conducteurs venant de Mallemort ou Alleins.

### Annexe 3 : schéma du scénario (avec trajet secondaire d'entraînement)





## Annexe 4 : images de captures d'écran

11 sections courantes de SCa à SCK

11 intersections d'I1 à I11

### Départ de l'expérimentation : première section courante



### Approche de la première intersection : I1

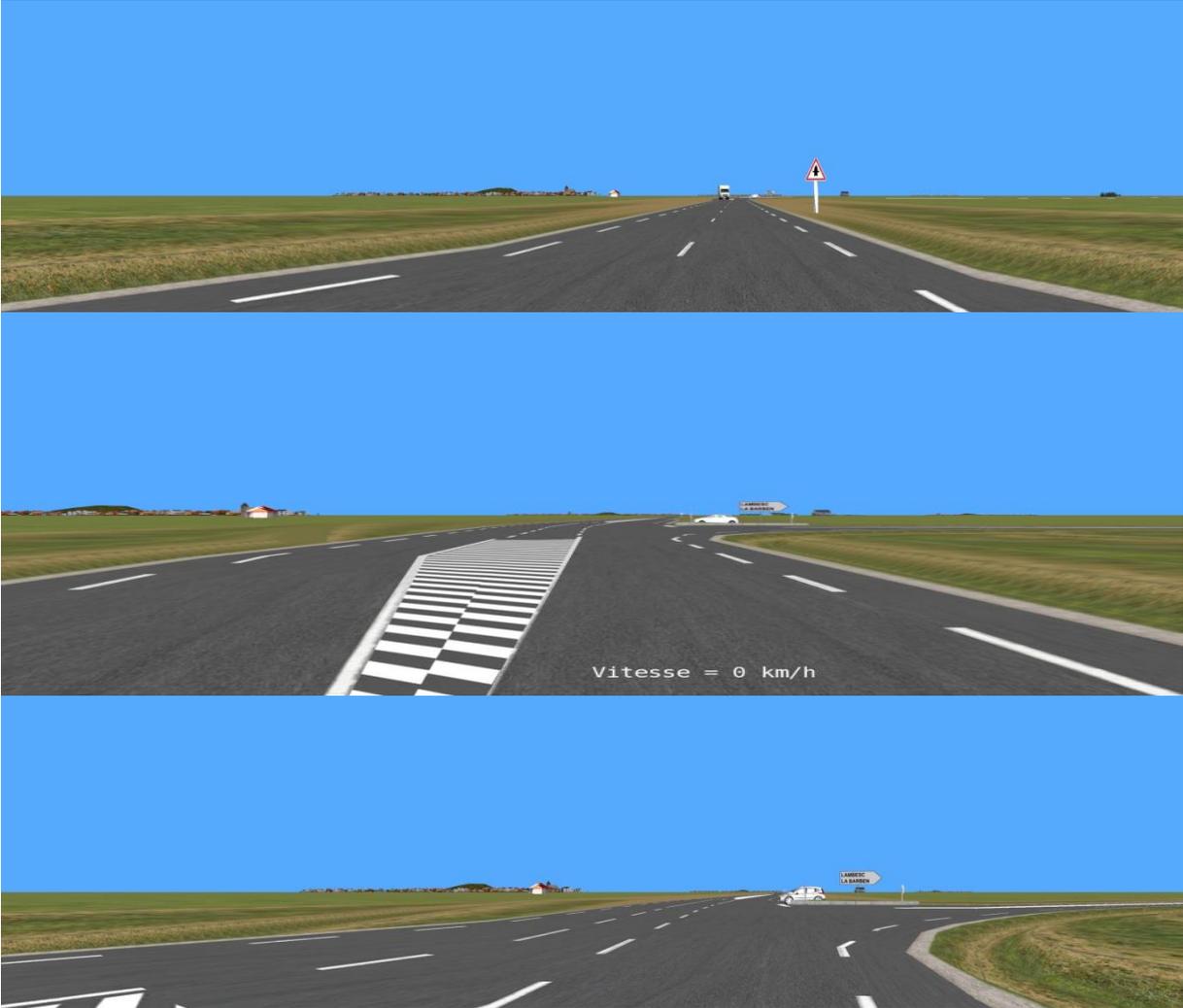




**Panneau de rappel 90 km/h**

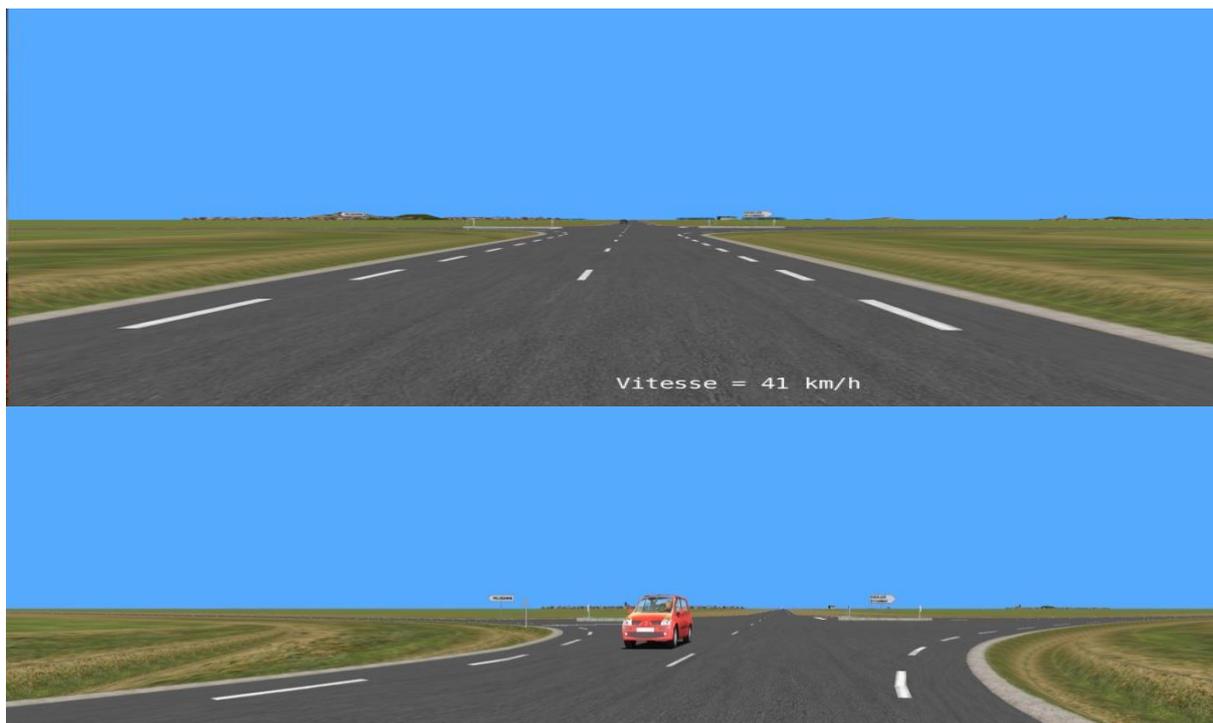


**Approche et deuxième intersection : I2**

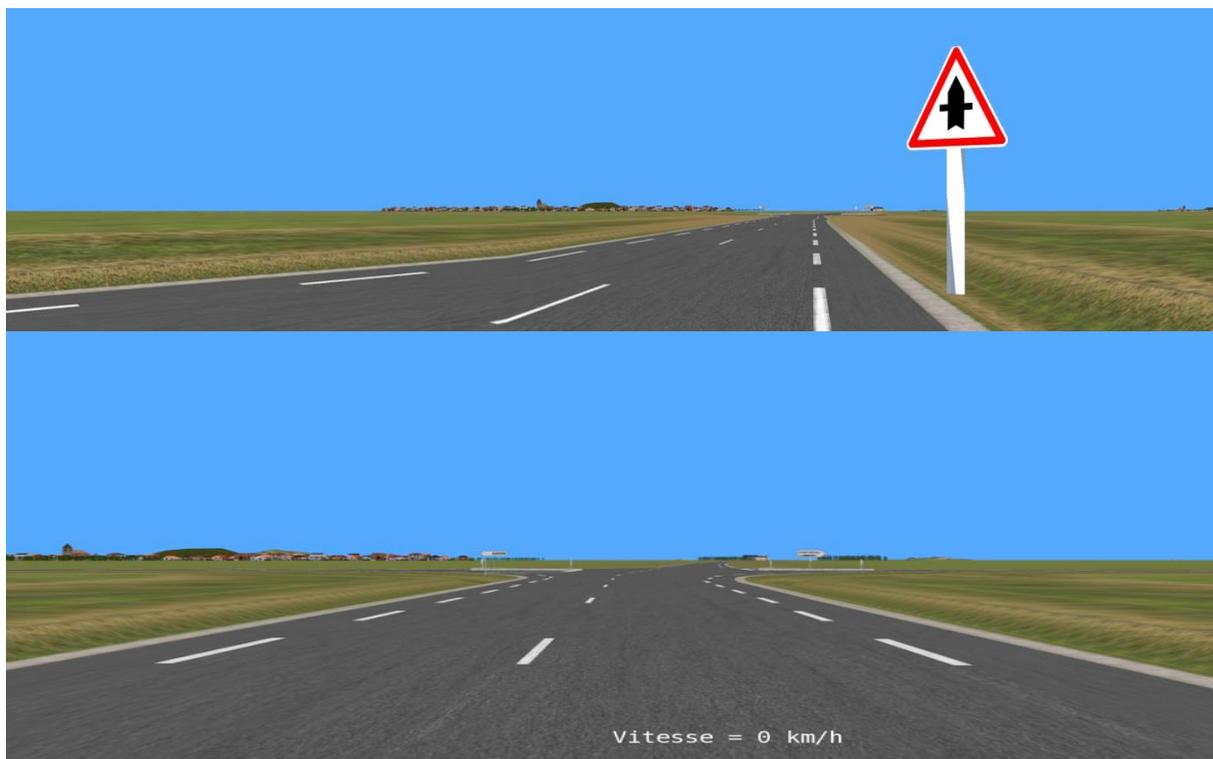


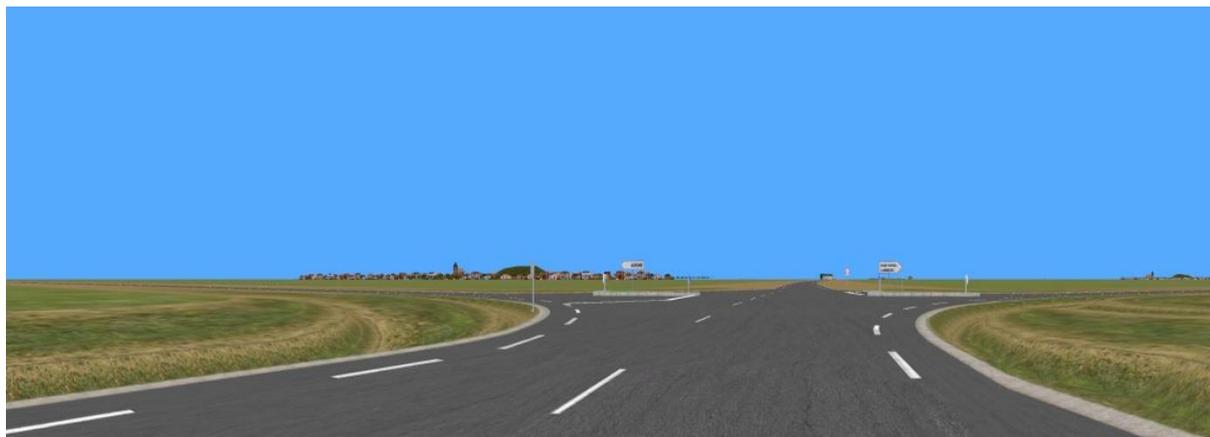
**Approche et troisième intersection : I3**



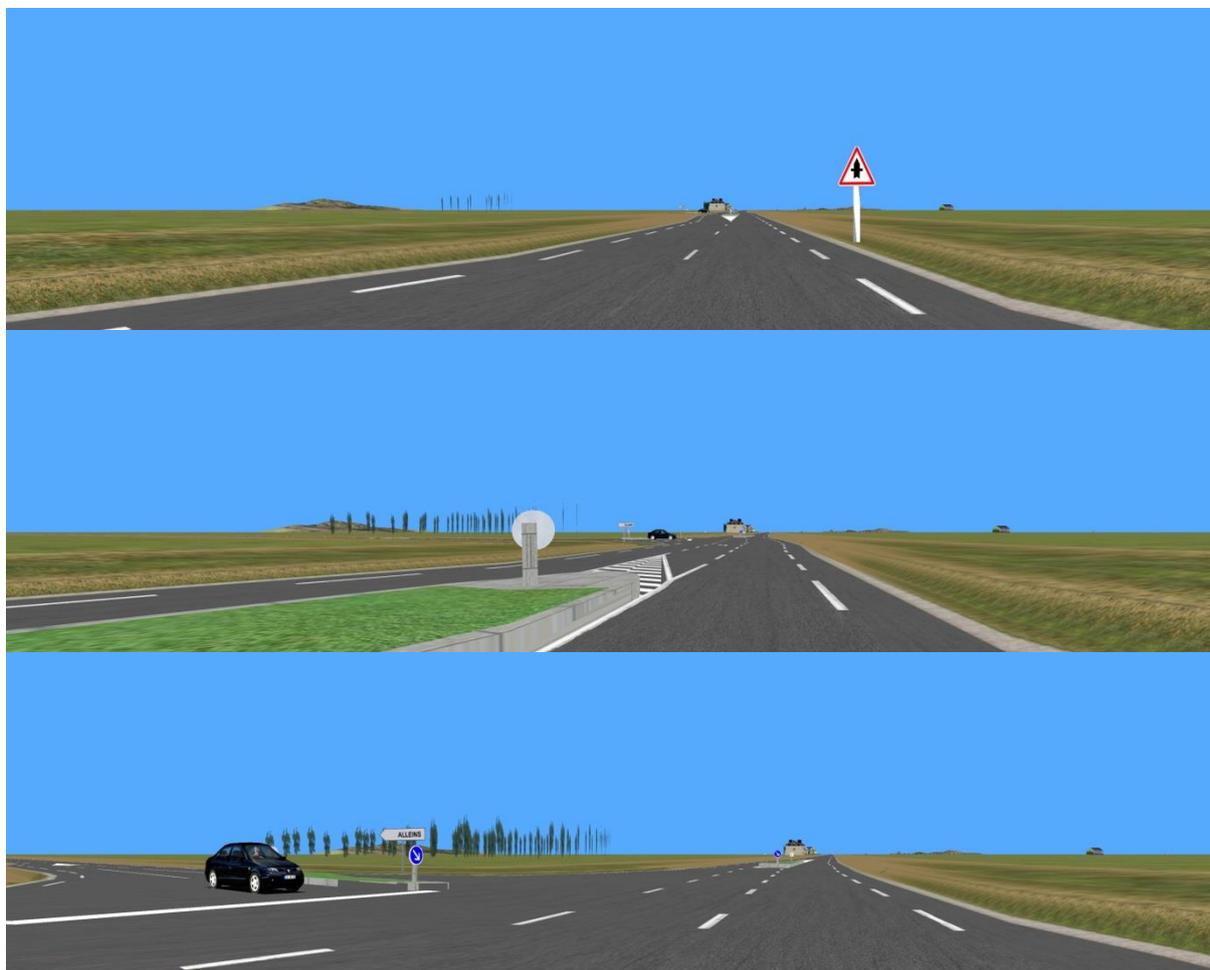


**Approche et quatrième intersection : I4**





### Approche et cinquième intersection : I5



## Décor et rappel du panneau 90l



## Approche et sixième intersection : I6



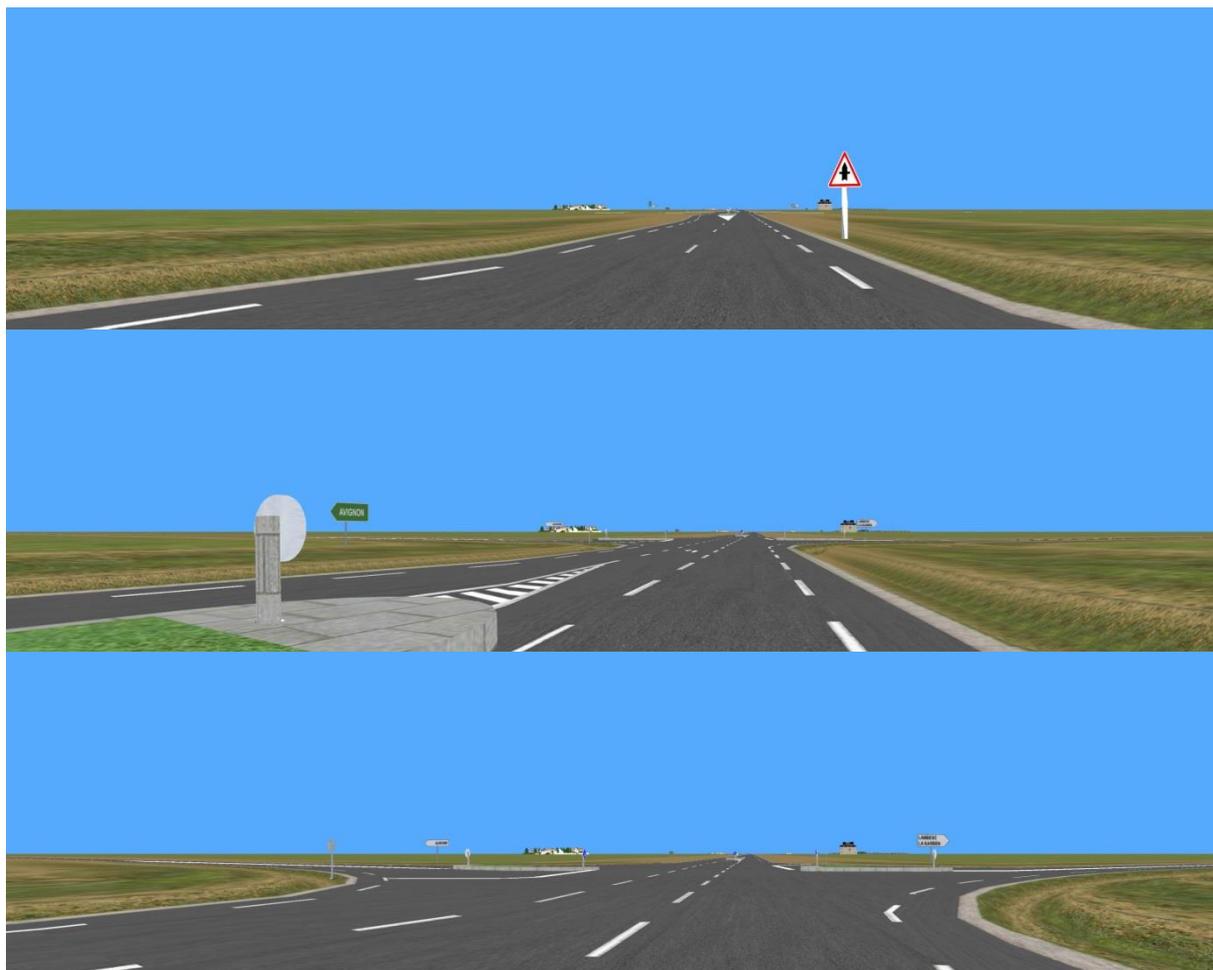
### Approche et septième intersection : I7



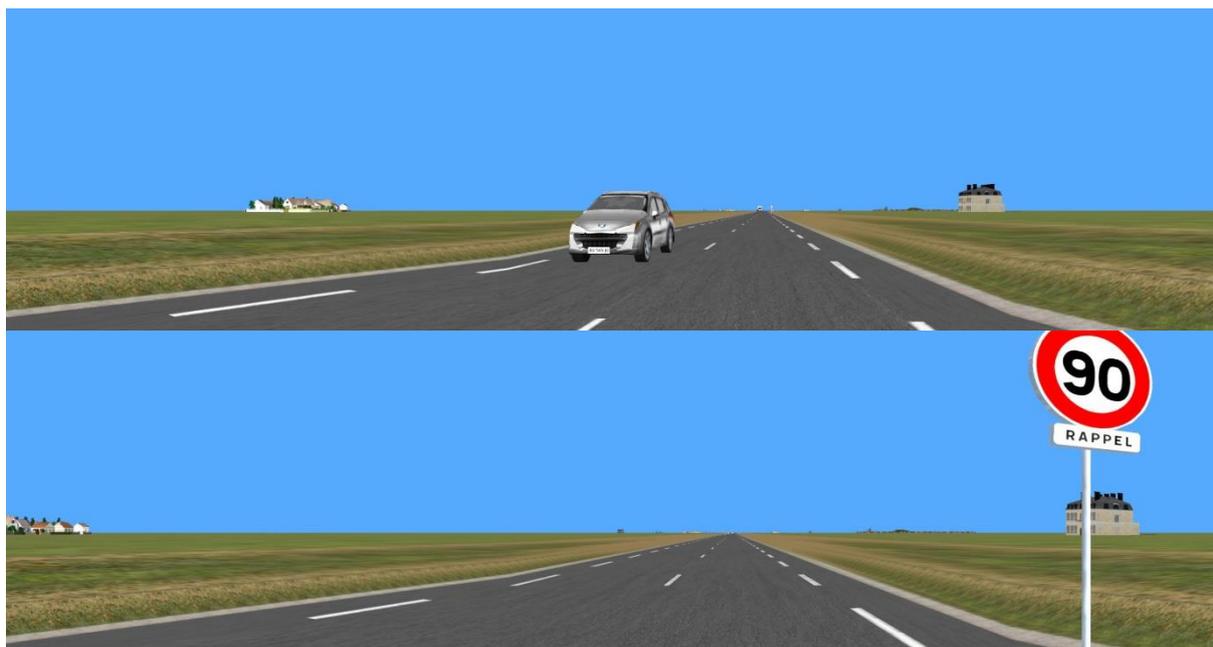
### Section courante entre I7 et I8



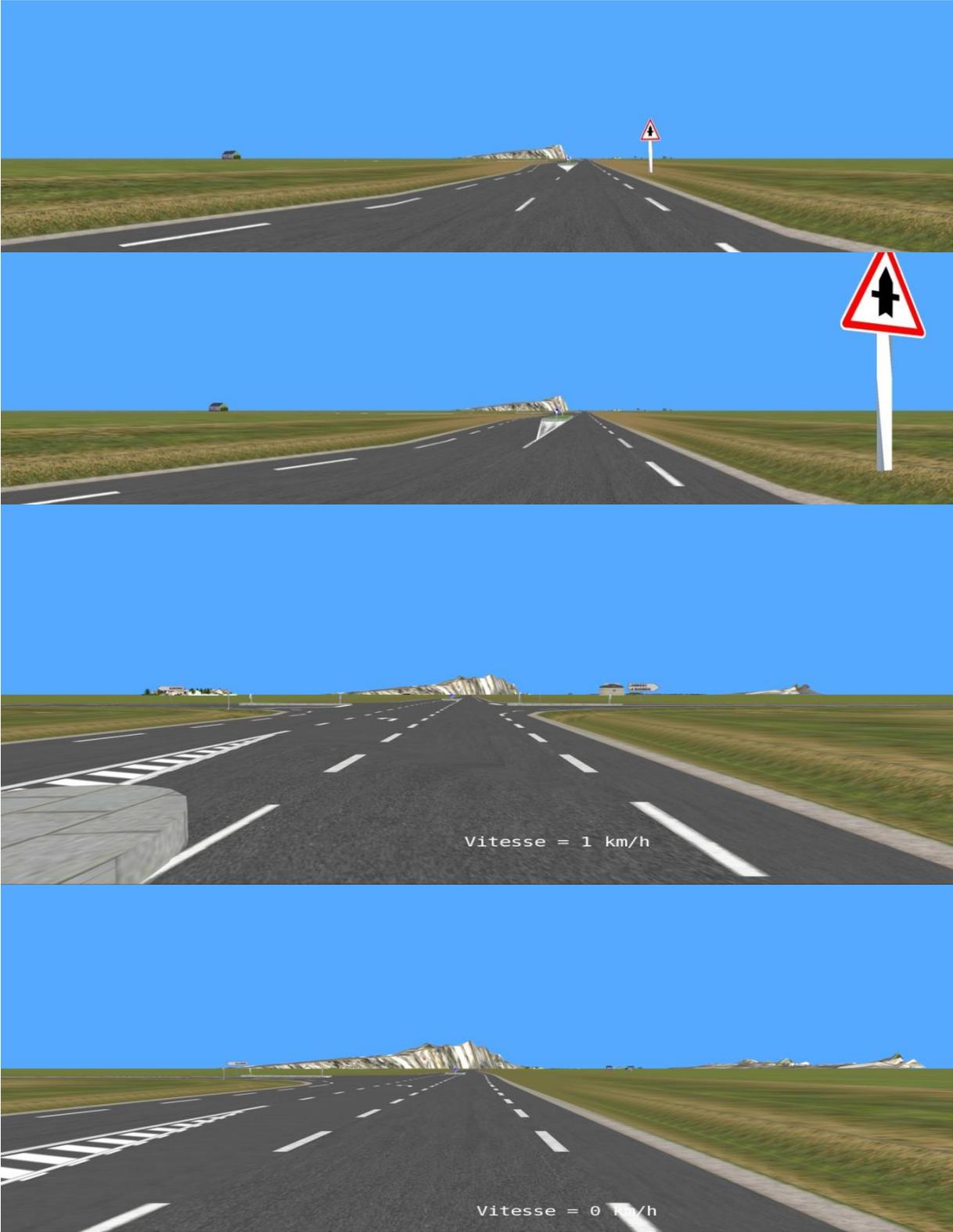
### Approche et huitième intersection : I8



### Section courante entre I8 et I9

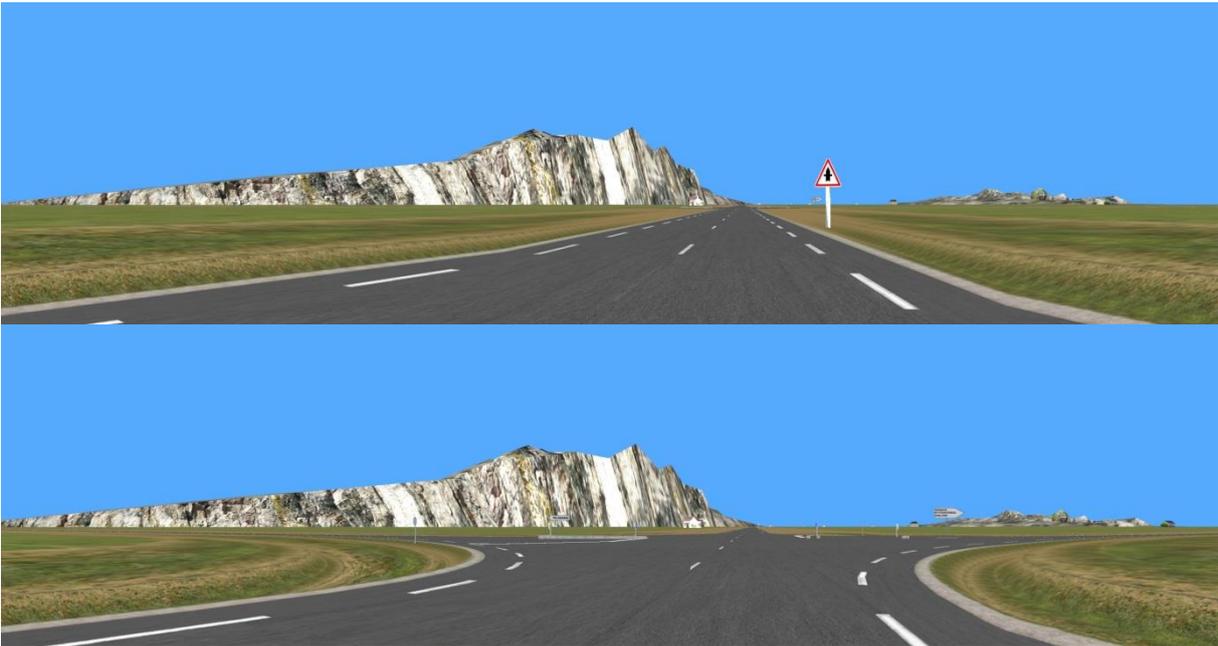


**Approche de la neuvième intersection : I9**

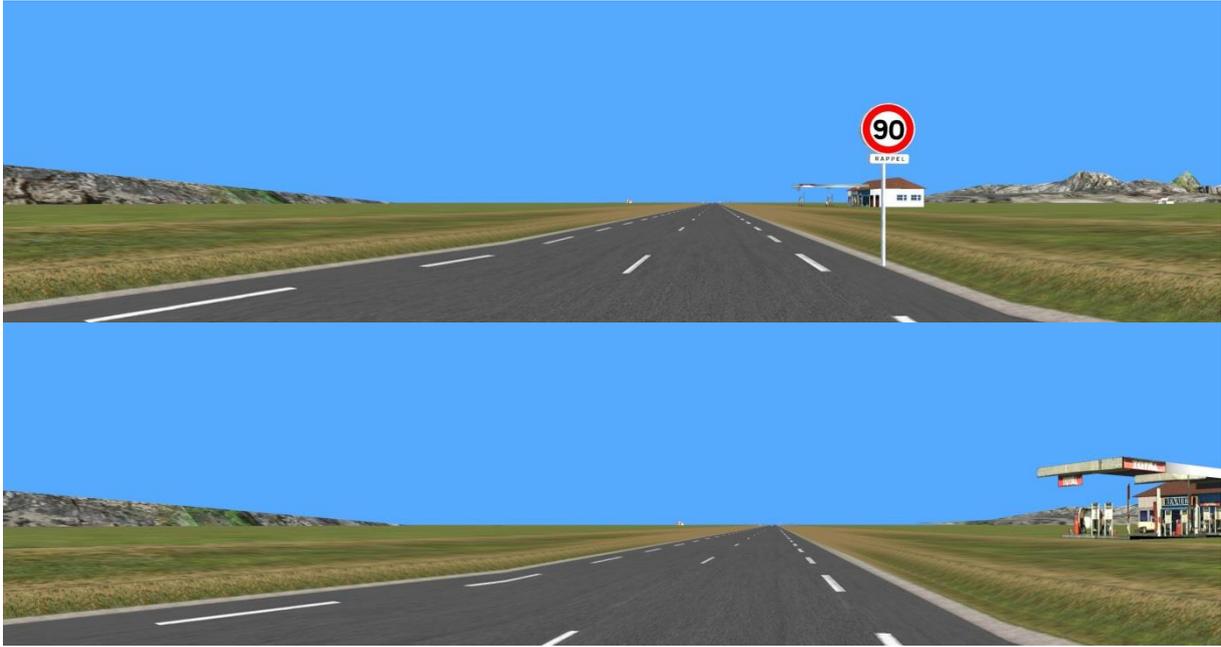




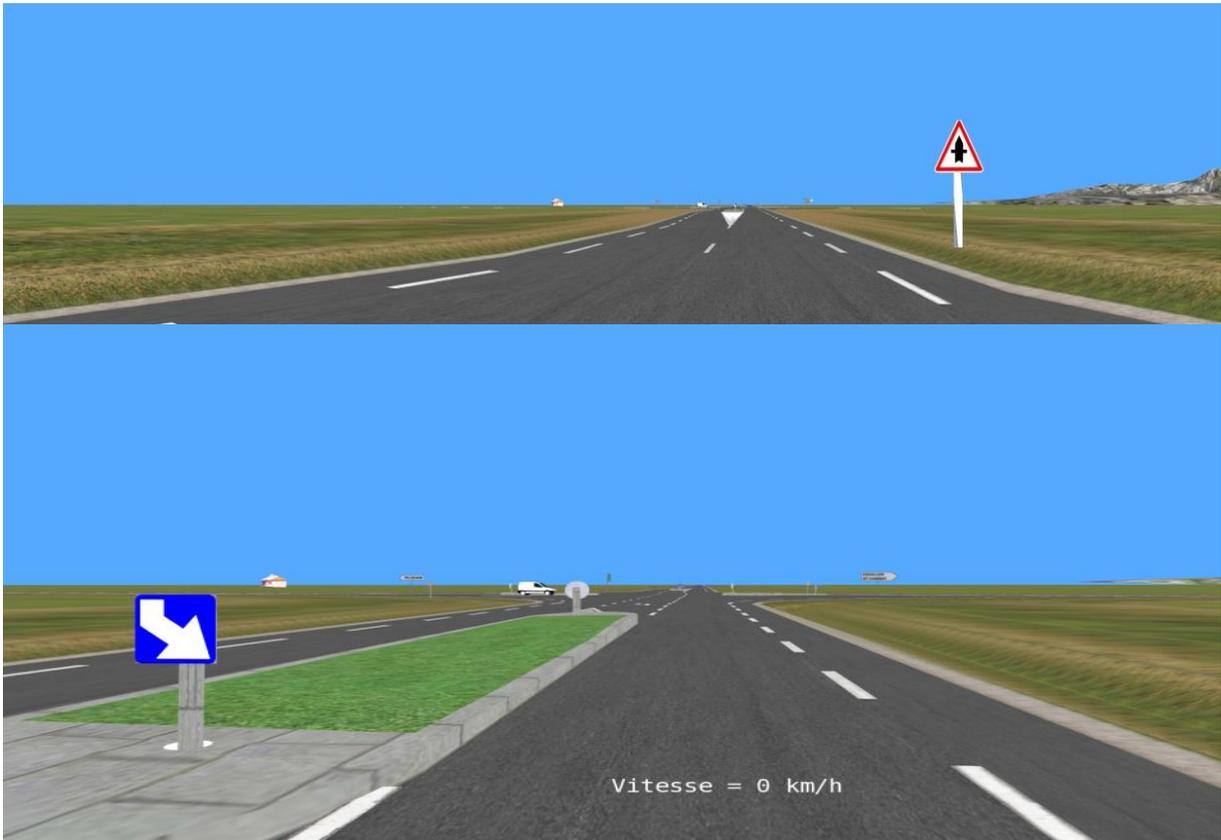
**Approche et dixième intersection : I10**



### Section courante, panneau 90 entre les dixième et onzième intersections



### Approche et onzième intersection « à l'accident » : I11





## Annexe 5 : guide d'entretien post-passation

Numéro du participant : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

1. Scenario :

a.	Avec panneau AB2 avec consigne
b.	Avec panneau AB2 sans consigne
c.	Sans panneau AB2 avec consigne
d.	Sans panneau AB2 sans consigne

2. Manifestation du sentiment de priorité : Oui \_\_\_\_\_ Non \_\_\_\_\_

Commentaire(s) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

3. Réaction du participant dans l'intersection problématique :

Manœuvre :

Lâcher la pédale		Klaxonner	
Eviter l'autre voiture		Faire appel de phares	
Freiner		Aucune réaction.	

Commentaire(s) (si nécessaire) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4. Impression du participant sur le simulateur (si nécessaire) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

5. Manifestation d'un malaise du participant (si nécessaire) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

6. Autre manifestation spontanée du participant (par exemple, par rapport à la consigne, à la vue du panneau AB2 ou la vitesse) : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



## **Annexe 6 : questionnaire en lien internet (un mois avant la passation)**

## Questionnaire SANTAFE



Dans le cadre de l'expérimentation à laquelle vous avez accepté de participer, nous vous demandons de répondre à une enquête afin de mieux vous connaître.

Nous vous garantissons la confidentialité et l'anonymat de vos réponses.

Ces informations seront traitées de manière statistique.

Répondre à cette enquête vous prendra environ 30 minutes. Elle contient 5 questionnaires.

L'idéal serait d'y répondre en une seule fois.

Si vous n'en avez pas la possibilité, merci de faire la coupure entre deux questionnaires.

Pour cela, cliquez sur "reprendre plus tard", puis, lorsque vous souhaitez reprendre le questionnaire, il vous suffira de "re-cliquer" sur le lien contenu dans le mail d'invitation.

**SUIVANT**

### **Questionnaire 1**

#### **Consigne :**

Dans le cadre de ce premier questionnaire, nous vous demandons de répondre à cette courte série de questions. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Répondez le plus spontanément possible, sans chercher à répondre comme il vous semble désirable ou acceptable, sans jamais revenir sur vos réponses précédentes.

Nous vous demandons de vous comparer à un conducteur moyen et d'estimer la probabilité que vous pensez avoir, par rapport à lui, d'être impliqué dans un accident dans diverses situations de conduite. Prenez le temps de bien lire chaque situation proposée.

Si vous pensez avoir une **plus grande probabilité** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez un chiffre entre 1** (légèrement plus probable), **et 5** (beaucoup plus probable). Si au contraire, vous pensez avoir une **probabilité plus faible** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez un chiffre entre -1** (légèrement moins probable), **et -5** (beaucoup moins probable). Enfin si vous pensez avoir la **même probabilité** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez 0** (même probabilité).

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous effectuez un dépassement ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule a un pneu qui éclate ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous tournez à droite ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous prenez un virage brusque ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule a une défaillance de freinage ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par de l'huile sur la route ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule dérape sur du verglas ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule percute le véhicule qui est devant vous ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous changez de voie de circulation ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous roulez à vitesse très élevée ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par un autre véhicule venant vous heurter à l'arrière ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par un véhicule qui vous dépasse ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SUIVANT

**Questionnaire 2**

**Consigne :**

Nous vous demandons à présent pour chacune des affirmations suivantes, de cocher la réponse qui correspond le plus à ce que vous pensez, de -5 (pas du tout d'accord) à +5 (tout à fait d'accord).

Je suis plus mauvais conducteur que les autres conducteurs en agglomération. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai moins de difficultés que les autres conducteurs à franchir tous les types d'intersection.\*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs ont une connaissance du code de la route supérieure à la mienne. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs réagissent moins rapidement que moi à un événement imprévu. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai de meilleurs réflexes que les autres conducteurs.\*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs évaluent mieux que moi les distances d'arrêt. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je suis moins respectueux des limitations de vitesse que les autres conducteurs. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs parviennent mieux que moi à s'insérer sur une voie d'accélération. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs ont moins conscience que moi des conséquences de l'alcool sur la conduite automobile. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je suis moins bon conducteur que les autres conducteurs hors agglomération. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs savent mieux que moi interpréter les signes des agents de police. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En comparaison aux autres conducteurs, j'ai conscience de la distance nécessaire pour m'arrêter. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs passent un virage avec moins de facilité que moi. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai une meilleure maîtrise que les autres conducteurs de l'utilisation des différents feux (phares, codes, veilleuses). \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Les autres conducteurs choisissent avec plus de difficultés que moi leur voie de circulation. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Je sais mieux que les autres conducteurs évaluer les distances de sécurité. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Les autres conducteurs conduisent mieux que moi en situation de faible visibilité. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

En comparaison aux autres conducteurs, j'ai une mauvaise connaissance des points qui peuvent m'être retirés selon l'infraction commise. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Les autres conducteurs ont une maîtrise moins importante que la mienne de leur véhicule. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

J'ai une moins bonne connaissance que les autres conducteurs des panneaux de signalisation. \*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Je sais mieux que les autres conducteurs gérer les situations de conduite lorsque la circulation est chargée.\*

Pas du tout											Tout à fait
d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	d'accord	
-5										+5	
<input type="radio"/>											

Les autres conducteurs sont meilleurs conducteurs que moi sur autoroute. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>										

Les autres conducteurs respectent moins que moi les limitations de vitesse. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>										

Je sais mieux que les autres conducteurs de quel côté de la route je dois stationner, quelle que soit la situation. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>										

Je suis moins attentif que les autres conducteurs lorsque je conduis. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>										

SUIVANT

### Questionnaire 3

**Consigne:**

Ce questionnaire cherche à mesurer les comportements de conduite, qu'il s'agisse de comportements positifs vis-à-vis des autres conducteurs, d'erreurs ou d'infractions.

Le questionnaire est très simple. Il s'agit d'une liste de comportements que vous avez pu avoir ou observer pendant votre conduite. Pour chaque item, nous vous demandons d'indiquer combien de fois cela vous est arrivé **durant l'année qui vient de s'écouler**.

Nous vous demandons de répondre le plus honnêtement possible. En effet, tout le monde commet un jour des erreurs ou des infractions.

Vous vous rendez compte que vous roulez en 4ème alors que vous roulez à une allure suffisante pour être en 5ème : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous ajustez votre vitesse pour faciliter la tâche du conducteur qui vous double : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous oubliez de desserrer le frein à main avant de démarrer :\*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous vous trompez en changeant de vitesse sur la route : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous évaluez mal votre vitesse à la sortie d'une route principale et vous êtes obligé de freiner brusquement : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous vous mettez en colère contre un autre conducteur et vous le poursuivez pour lui faire savoir ce que vous pensez de lui : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous tournez délibérément pour prendre une route principale juste devant un véhicule qui arrive alors qu'il n'y a aucun véhicule après lui : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous évaluez mal la distance entre vous et le véhicule arrivant en face et vous êtes obligé de vous rabattre très vite devant le véhicule que vous êtes en train de doubler : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous prenez le volant même si vous pensez avoir dépassé le taux limite d'alcoolémie : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous restez dans une voie que vous savez fermée plus loin et vous attendez la dernière minute avant de forcer le passage pour rejoindre l'autre voie : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous tournez à gauche sur une route principale devant un véhicule qui arrive et que vous n'avez pas vu ou dont vous avez mal estimé la vitesse : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous cherchez à passer à la vitesse supérieure quand vous y êtes déjà :\*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous vous rangez afin de ne pas bloquer une voiture qui arrive derrière vous : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous lisez mal les panneaux de signalisation et vous vous perdez : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous ratez votre sortie sur l'autoroute, vous obligeant à faire un long détour : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Pour vous garer, vous prenez en compte les autres utilisateurs de la route afin de ne pas gêner leur libre circulation : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur une zone d'habitation : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous vous mettez en colère contre un certain type de conducteur et vous lui montrez votre hostilité par tous les moyens disponibles : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

Vous klaxonnez pour montrer votre agacement à un autre conducteur : \*

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

**Vous ne tenez pas compte de la limitation de vitesse sur autoroute : \***

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

**Vous vous dirigez vers la destination A, et vous vous "réveillez" sur le chemin de la destination B, peut être parce que vous êtes plus habitué à vous y rendre :\***

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

**Vous faites tout pour ne pas devenir un obstacle pour les autres conducteurs :\***

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

**Vous oubliez en quel rapport de vitesse vous roulez et vous devez vérifier avec votre main : \***

Jamais	Rarement	Occasionnellement	Assez souvent	Fréquemment	Presque tout le temps
<input type="radio"/>					

**SUIVANT**

## **Questionnaire 4**

Quelques questions quant à votre perception du risque routier...

**\*Selon vous, dans quelle mesure est-il possible qu'un jour vous ayez un accident de la route ?**

-3 -2 -1 0 +1 +2 +3

pas du tout possible	<input type="radio"/>	tout à fait possible					
----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------

**Classez ces trois types d'accidents du moins grave (1) au plus grave (3) : \***

<b>Vos choix :</b>	<b>Votre classement :</b>
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

**Classez ces trois types accidents du moins mortel (1) au plus mortel (3) : \***

<b>Vos choix :</b>	<b>Votre classement :</b>
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

Classez ces trois types accidents du moins douloureux (1) au plus douloureux (3) :\*

Vos choix :	Votre classement :
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

Dans quelle mesure est-il difficile pour vous de toujours respecter les règles du code de la route ?\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
extrêmement difficile	<input type="radio"/>	extrêmement facile						

Selon vous, dans quelle mesure le respect du code de la route permet-il d'éviter les accidents de la route ?\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
jamais	<input type="radio"/>	toujours						

En général, vous percevez l'accident de la route comme...\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
pas du tout évitable	<input type="radio"/>	tout à fait évitable						
pas du tout de l'ordre de la fatalité	<input type="radio"/>	tout à fait de l'ordre de la fatalité						
pas du tout de l'ordre de l'erreur humaine	<input type="radio"/>	tout à fait de l'ordre de l'erreur humaine						

**SUIVANT**

## Questionnaire 5

Pour terminer...

Vous êtes :\*

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

- un homme
- une femme

Indiquer votre année de naissance :\*

de la forme AAAA \_\_\_\_\_

Indiquez l'année d'obtention de votre permis auto (permis B, B1) :\*  
de la forme AAAA \_\_\_\_\_

Indiquez, en cochant la ou les case(s), quel(s) autre(s) permis vous possédez :\*

Cochez la ou les réponses

- permis EB (voiture + remorque)
- permis A (moto)
- poids lourds (EC, ED,D)

Estimez votre nombre d'années d'expérience de conduite (en excluant, par exemple, les périodes où vous n'avez pas conduit ou, au contraire, en incluant, les périodes où vous avez conduit sans permis) :\*  
\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre moyen de kilomètres que vous parcourez par semaine en tant que conducteur :\*  
\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre moyen de kilomètres que vous parcourez par an en tant que conducteur :\*  
\_\_\_\_\_

Indiquez le type de véhicule que vous conduisez habituellement (modèle + marque, exemple : 106 Peugeot) :\*  
\_\_\_\_\_

Vous conduisez habituellement un véhicule avec une boîte de vitesses :\*

Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

- automatique
- manuelle

Combien de point(s) vous reste-il sur votre permis ?  
\_\_\_\_\_

Combien de point(s) avez-vous perdu en tout (depuis la mise en place du permis à points) ?  
\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre de contravention(s) reçue(s) depuis 3 ans, ayant entraîné une perte de point(s) sur votre permis :  
\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre de contravention(s) reçue(s) depuis 3 ans, n'ayant pas entraîné une perte de point(s) sur votre permis (stationnement, non présentation du permis...) :  
\_\_\_\_\_

Indiquez, dans les questions ci-dessous, le nombre d'accidents dont vous avez été victime depuis 3 ans :

Indiquez le nombre d'accident(s) matériel(s) (tôle froissée, même sans déclaration à l'assurance) pour le(s)quel(s) vous n'étiez pas en tort :

\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre d'accident(s) matériel(s) (tôle froissée, même sans déclaration à l'assurance) pour le(s)quel(s) vous étiez responsable :

\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre d'accident(s) corporel(s) (avec un blessé, même très léger, pris en charge sur place, à l'hôpital ou dans un cabinet médical) pour le(s)quel(s) vous n'étiez pas en tort :

\_\_\_\_\_

Indiquez le nombre d'accident(s) corporel(s) (avec un blessé, même très léger, pris en charge sur place, à l'hôpital ou dans un cabinet médical) pour le(s)quel(s) vous étiez responsable :

\_\_\_\_\_

Merci de votre participation. Le questionnaire est désormais terminé.

Si vous connaissez d'autre(s) personne(s) participant à cette étude, merci de n'évoquer avec elle(s) ni les questions de cette enquête ni l'expérimentation sur simulateur afin de garantir la validité des résultats.

**ENVOYER**

## **Annexe 7 : questionnaire de psychologie post-passation**

## Questionnaire SANTAFE 2

### **\*\*SANTAFE\*\***

Le code de la personne est à renseigner sur la page suivante, pour cela cliquer sur suivant.

**SUIVANT**

Veillez renseigner le code de la personne, puis cliquer sur suivant pour que celle-ci réponde au questionnaire. \*

**SUIVANT**

Vous venez de passer sur le simulateur de conduite, pour clore cette étude, merci de répondre à cette dernière enquête en cliquant sur suivant.

**SUIVANT**

### **Bloc 1**

#### **Consigne :**

Nous vous demandons de répondre à cette courte série de questions. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Répondez le plus spontanément possible, sans chercher à répondre comme il vous semble désirable ou acceptable, sans jamais revenir sur vos réponses précédentes.

Nous vous demandons de vous comparer à un conducteur moyen et d'estimer la probabilité que vous pensez avoir, par rapport à lui, d'être impliqué dans un accident dans diverses situations de conduite. Prenez le temps de bien lire chaque situation proposée.

Si vous pensez avoir une **plus grande probabilité** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez un chiffre entre 1** (légèrement plus probable), **et 5** (beaucoup plus probable). Si au contraire, vous pensez avoir une **probabilité plus faible** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez un chiffre entre -1** (légèrement moins probable), **et -5** (beaucoup moins probable). Enfin si vous pensez avoir la **même probabilité** qu'un conducteur moyen d'être impliqué dans un accident correspondant à la situation proposée, **cochez 0** (même probabilité).

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous effectuez un dépassement ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5				0					+5	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule a un pneu qui éclate ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous tournez à droite ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous prenez un virage brusque ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule a une défaillance de freinage ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par de l'huile sur la route ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule dérape sur du verglas ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel votre véhicule percute le véhicule qui est devant vous ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous changez de voie de circulation ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident dans lequel vous roulez à vitesse très élevée ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par un autre véhicule venant vous heurter à l'arrière ? \*

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comparé à un conducteur moyen, quelle probabilité pensez-vous avoir d'être impliqué dans un accident causé par un véhicule qui vous dépasse ?

Beaucoup moins probable	-4	-3	-2	-1	Même probabilité	+1	+2	+3	+4	Beaucoup plus probable
-5					0					+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**SUIVANT**

## **Bloc 2**

### **Consigne :**

Nous vous demandons à présent pour chacune des affirmations suivantes, de cocher la réponse qui correspond le plus à ce que vous pensez, de -5 (pas du tout d'accord) à +5 (tout à fait d'accord).

J'ai moins de difficultés que les autres conducteurs à franchir tous les types d'intersection.\*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs ont une connaissance du code de la route supérieure à la mienne. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs réagissent moins rapidement que moi à un événement imprévu. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai de meilleurs réflexes que les autres conducteurs.\*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs évaluent mieux que moi les distances d'arrêt. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je suis moins respectueux des limitations de vitesse que les autres conducteurs. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs parviennent mieux que moi à s'insérer sur une voie d'accélération. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs ont moins conscience que moi des conséquences de l'alcool sur la conduite automobile. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je suis moins bon conducteur que les autres conducteurs hors agglomération. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs savent mieux que moi interpréter les signes des agents de police. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En comparaison aux autres conducteurs, j'ai conscience de la distance nécessaire pour m'arrêter. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs passent un virage avec moins de facilité que moi. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai une meilleure maîtrise que les autres conducteurs de l'utilisation des différents feux (phares, codes, veilleuses). \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs choisissent avec plus de difficultés que moi leur voie de circulation. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je sais mieux que les autres conducteurs évaluer les distances de sécurité. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs conduisent mieux que moi en situation de faible visibilité. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En comparaison aux autres conducteurs, j'ai une mauvaise connaissance des points qui peuvent m'être retirés selon l'infraction commise. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs ont une maîtrise moins importante que la mienne de leur véhicule. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

J'ai une moins bonne connaissance que les autres conducteurs des panneaux de signalisation. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je sais mieux que les autres conducteurs gérer les situations de conduite lorsque la circulation est chargée.\*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs sont meilleurs conducteurs que moi sur autoroute. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Les autres conducteurs respectent moins que moi les limitations de vitesse. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je sais mieux que les autres conducteurs de quel côté de la route je dois stationner, quelle que soit la situation. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Je suis moins attentif que les autres conducteurs lorsque je conduis. \*

Pas du tout d'accord	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	Tout à fait d'accord
-5										+5
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**SUIVANT**

### **Bloc 3**

Quelques questions quant à votre perception du risque routier...

Selon vous, dans quelle mesure est-il possible qu'un jour vous ayez un accident de la route ?\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
pas du tout possible	<input type="radio"/>	tout à fait possible						

Classez ces trois types d'accidents du moins grave (1) au plus grave (3) : \*

Vos choix :	Votre classement :
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

Classez ces trois types accidents du moins mortel (1) au plus mortel (3) : \*

Vos choix :	Votre classement :
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

Classez ces trois types accidents du moins douloureux (1) au plus douloureux (3) :\*

Vos choix :	Votre classement :
accident de travail	1 :
accident domestique	2 :
accident de la route	3 :

Dans quelle mesure est-il difficile pour vous de toujours respecter les règles du code de la route ?\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
extrêmement difficile	<input type="radio"/>	extrêmement facile						

Selon vous, dans quelle mesure le respect du code de la route permet-il d'éviter les accidents de la route ?\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
jamais	<input type="radio"/>	toujours						

En général, vous percevez l'accident de la route comme...\*

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
pas du tout évitable	<input type="radio"/>	tout à fait évitable						
pas du tout de l'ordre de la fatalité	<input type="radio"/>	tout à fait de l'ordre de la fatalité						
pas du tout de l'ordre de l'erreur humaine	<input type="radio"/>	tout à fait de l'ordre de l'erreur humaine						

**SUIVANT**

## **Bloc 4**

Concernant le dernier carrefour sur lequel vous êtes passé et le véhicule sur votre gauche qui s'y est engagé, donnez votre degré d'accord avec les propositions suivantes : \*

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	pas du tout d'accord	-2	-1	0	+1	+2	tout à fait d'accord
	-3						+3
j'ai été très surpris par le comportement du véhicule arrivant de la gauche	<input type="radio"/>						
j'ai eu très peur	<input type="radio"/>						

A quel moment pensez-vous avoir vu que le véhicule avait redémarré :  
Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

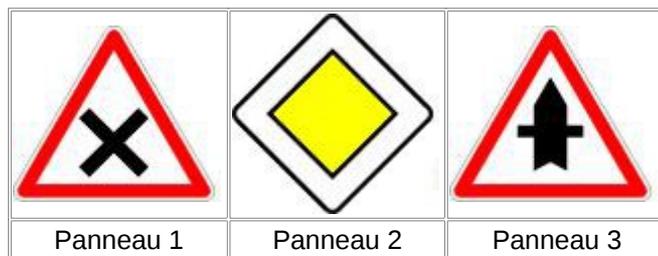
- lorsqu'il a redémarré
- lorsqu'il était sur la voie de gauche
- lorsqu'il était au milieu de la route
- lorsqu'il était à votre niveau
- je n'ai pas vu que le véhicule avait redémarré

Concernant votre comportement, donner votre degré d'accord avec les propositions suivantes : \*  
 Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	pas du tout d'accord					tout à fait d'accord				
	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3			
j'ai eu la bonne réaction	<input type="radio"/>									
j'aurais pu réagir plus rapidement	<input type="radio"/>									
je n'avais pas à réagir, j'étais prioritaire	<input type="radio"/>									
j'aurais pu être plus prudent	<input type="radio"/>									
je n'ai commis aucune erreur de conduite	<input type="radio"/>									

Pour finir, quelques questions concernant votre expérience sur le simulateur de conduite.

Parmi ces 3 panneaux ci-dessous, cochez ceux que vous pensez avoir vu :



Choisissez toutes les réponses qui conviennent :

- Panneau 1  
 Panneau 2  
 Panneau 3

Avez-vous eu le sentiment que le simulateur dans lequel vous avez évolué vous permettait de conduire comme dans la vraie vie ? \*

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	
pas du tout	<input type="radio"/>	tout à fait						

Quels sont les éléments qui vous ont perturbé ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

° La réponse n'était PAS '+3' à la question '38 [37]' (Avez-vous eu le sentiment que le simulateur dans lequel vous avez évolué vous permettait de conduire comme dans la vraie vie ? (pas du tout | tout à fait))

**ENVOYER**