



**HAL**  
open science

## Circulation inter-files : Acceptabilité sociale d'une mesure de sécurité routière

Anita Bec-Gerion, Chloé Eyssartier

► **To cite this version:**

Anita Bec-Gerion, Chloé Eyssartier. Circulation inter-files : Acceptabilité sociale d'une mesure de sécurité routière. 2024. hal-04198819v2

**HAL Id: hal-04198819**

**<https://hal.science/hal-04198819v2>**

Preprint submitted on 20 Feb 2024 (v2), last revised 16 May 2024 (v4)

**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.

## Circulation inter-files : Acceptabilité sociale d'une mesure de sécurité routière

Anita Bec-Gerion <sup>a1</sup>, Chloé Eyssartier<sup>a</sup>

<sup>a</sup> : CY Cergy Paris Université, Cerema, MATRIS, Nantes, France

<sup>1</sup> Auteur correspondant, Adresse mail : [anita.bec-gerion@cerema.fr](mailto:anita.bec-gerion@cerema.fr)

**Mots-clefs** : Acceptabilité sociale ; Politique publique ; Circulation inter-files ; 2RM

**Code de classification Journal of Economic Literature (JEL)** :

– R41 (Safety and Accidents) ; R42 (Transportation and Planning) ; Z18 (Public Policy)

### Résumé :

La circulation inter-files (CIF) est une pratique **encadrée** qui consiste à circuler entre deux files lorsque le trafic est congestionné ou ralenti (Sperley et Pietz, 2010). Selon Wigan (2002), la CIF peut avoir des effets bénéfiques sur l'environnement en réduisant les embouteillages et les émissions de gaz à effet de serre. Bien qu'elle ne soit pas autorisée sur l'ensemble du territoire français, la pratique de la CIF est courante au sein des conducteurs de deux roues motorisés (2RM). Une première expérience (2015-2018) a été menée dans onze départements **autorisant l'inter-files** sur les autoroutes et les voies rapides urbaines (Eyssartier et al., 2018). Suite à cela, une seconde expérimentation est menée depuis 2021 dans dix nouveaux départements, où cette pratique est désormais encadrée par huit conditions spécifiques.

L'objectif de cet article est de présenter les résultats de cette seconde expérience en analysant l'acceptabilité sociale de cette politique de sécurité routière. Il s'agit alors d'étudier l'acceptabilité et par conséquent d'identifier les facteurs impactant l'attitude générale vis-à-vis de la mesure et l'intention comportementale du respect des règles en s'appuyant sur la Théorie Unifiée de l'Acceptation et de l'Utilisation de la Technologie développée par Venkatesh et al. (2003).

La collecte des données a eu lieu entre le 22 juillet et le 2 août 2021. L'échantillon représentatif de la population française se compose de 1761 usagers de la route (53,61% d'automobilistes et 46,39% de motocyclistes). La répartition des automobilistes et des motocyclistes dans les départements expérimentaux et les départements témoins est similaire. Les participants ont répondu à un questionnaire en ligne composé de différents items portant sur les facteurs en lien avec les notions d'acceptabilité et d'intention de respect des règles.

Des régressions ont été réalisées sur les variables « Attitude **générale** » à l'égard de la mesure pour les automobilistes et les motocyclistes et « Intention de respecter les règles » pour les motocyclistes. Dans l'ensemble, les résultats indiquent que les conducteurs ont une attitude **générale** positive à l'égard de la CIF, et que cette attitude **générale** est plus positive pour les motocyclistes que pour les automobilistes. Aucune différence n'a été constatée entre les départements expérimentaux et les départements témoins. Les résultats précisent que le facteur de l'effort attendu et de l'efficacité en termes de partage de la route, sont les plus pertinents pour expliquer l'intention de se conformer et l'attitude générale. Également, les résultats amènent une discussion sur la définition de l'acceptabilité sociale et son impact sur l'intention de respecter les règles de sécurité routière.

---

<sup>1</sup> Auteur correspondant  
Adresse mail: [anita.bec-gerion@cerema.fr](mailto:anita.bec-gerion@cerema.fr)

## Lane splitting policy: Social acceptability of a road safety measure

**Keywords** : Social acceptability ; Transport policy ; Lane splitting ; Motorcyclist

### **Abstract** :

Lane splitting is the practice of riding a powered two-wheelers between lanes when the traffic is slow or vehicles are stopped (Sperley and Pietz, 2010). According to Wigan (2002), these practices can have environmental benefits by reducing traffic congestion and greenhouse gas emissions. Although lane splitting is not allowed everywhere in France, it is a common riding practice among motorcyclist drivers. As transport policy is a key driver for promoting sustainable and safe transport, a first experiment (2015-2018) was conducted in eleven departments where a secure form of lane splitting was allowed on highways and urban expressways (Eyssartier et al., 2018). A second experiment is conducted since 2021 in ten new departments with eight specific conditions regulating this practice.

The aim of this article is to present the results of this second experiment by analyzing the social acceptability of this road safety policy. This involves studying acceptability and therefore identifying the factors impacting the general attitude towards the measure and the behavioral intention to comply with the rules, based on the Unified Theory of Acceptance and Use of Technology developed by Venkatesh et al. (2003).

Data collection took place between July 22 and August 2, 2021. The sample is representative of the French population and composed of 1761 road users (53.61% car drivers and 46.39% motorcycle drivers). The distribution of car and motorcyclist drivers in experimental and control departments are similar. Participants answered an online survey where they were asked different questions on factors related to the concepts of acceptability and intention to comply with the rules.

We performed multiple regressions on several dependent variables: **general** attitude toward the measure for car and motorcyclist drivers and intention to respect the rules for motorcyclist drivers. Overall, the results show that drivers have a positive **general** attitude to the rules, and that this attitude is more positive for motorcyclists than among car drivers. No differences were found between experimental departments and control departments. The results indicate that the expected effort factor, which refers to perceived ease, and the efficacy in terms of road sharing, are the most relevant to explain the intention to comply with the measure and the attitude toward the rule. Finally, results enable to define social acceptability and its influence on intention to comply with the rules in the context of public road safety policies.

## 1. Introduction

Le développement des zones urbaines, la croissance automobile et l'éloignement du lieu du travail du lieu de vie ont contribué, entre autres, à densifier la circulation dans les agglomérations. Cette concentration croissante de véhicules, et d'autant plus aux heures de pointe, a favorisé le déploiement de nouvelles pratiques routières (Dorocki & Wantuch-Matla, 2021 ; Guyot, 2012 ; Schafer & Victor, 2000 ; Van Elslande & Clabaux, 2014). L'utilisation de l'espace entre les voies de circulation par les conducteurs de deux-roues motorisés (2RM) s'est révélée être une solution favorable pour éviter les problèmes de congestion (Das & Maurya, 2018 ; Guyot, 2012 ; Van Elslande & Clabaux, 2014 ; WHO, 2022). Cela a initialement donné lieu à des pratiques perçues comme anarchiques, telles que des slaloms entre les files ou des dépassements par la gauche ou par la droite d'une file de véhicules. Cependant, la pratique de l'inter-files s'est progressivement organisée de manière informelle. La circulation inter-files (CIF) se définit comme une pratique régulée, qui consiste pour les 2RM « à circuler entre les files de véhicules à l'arrêt ou roulant à vitesse réduite, dans un trafic dense et congestionné » suivant un certains nombres de règles de circulation établies (DSR, 2021). La CIF permet aux conducteurs de 2RM de circuler sur la partie la plus à gauche des voies non utilisées facilitant le passage entre les véhicules à l'arrêt ou ralenti se déplaçant dans le même sens (Sperley & Piez, 2010). Cette pratique est considérée comme un cas particulier de la « remontée de files » (RIF) (Guyot, 2012,p.30), définie comme tout dépassement effectué entre plusieurs files de voitures, qu'elles circulent dans le même sens ou non, sans condition de vitesse ou de type de voies. Outre le gain de temps associé à la pratique de l'inter-files, les études mettent en avant son aspect environnemental, soulignant une empreinte carbone moindre pour les 2RM comparativement aux voitures (Das & Maurya, 2018 ; Dorocki & Wantuch-Matla 2021 ; Sperley & Piez, 2010 ; WHO, 2022 ; Wigan, 2002).

D'un point de vue législatif, la pratique de l'inter-files n'est pas autorisée sur le territoire français. Cependant, dans les faits, il s'agit d'une pratique courante, socialement organisée au sein des conducteurs de 2RM, pour lesquels les avantages de la CIF sont manifestes. La question de son autorisation soulève néanmoins des interrogations quant aux risques associés à cette pratique. Toutefois, peu d'études examinent les risques encourus par les conducteurs de 2RM en situation d'inter-files, et a fortiori en CIF (WHO, 2022). Les problèmes d'interaction suite aux déplacements des 2RM entre les files et le manque d'indication ou de visibilité peuvent en effet être source d'accidents (Van Elslande & Clabaux, 2014). En effet, certaines études indiquent que les facteurs en lien avec les dépassements sont les « principaux facteurs identifiés dans les accidents de 2RM » (Varin & Ledoux., 2015). Ils relèvent également les problématiques de vitesse, de perceptibilité des conducteurs 2RM et de remontée de files anarchiques. Au regard des avantages et inconvénients de la pratique de l'inter-files, il a donc été décidé de mener deux expérimentations en France où la pratique de l'inter-files est autorisée et encadrée dans certains départements. Cette expérimentation vise à étudier l'impact de la CIF sur les comportements et l'accidentalité mais également l'acceptabilité sociale de cette mesure afin d'autoriser, ou non, cette pratique à l'échelle nationale. L'objectif de cet article est de présenter les résultats de la deuxième expérimentation. Plus précisément, il s'agit d'étudier l'acceptabilité sociale et donc l'attitude envers la mesure ainsi que l'intention déclarée du respect des règles, selon le type de conducteurs ainsi que les différentes zones d'étude en s'appuyant sur les modèles d'acceptabilité des nouvelles technologies (Eyssartier et al., 2018 ; Venkatesh et al., 2003). En ce sens, l'utilisation d'un tel modèle permet d'affiner l'analyse de l'acceptabilité sociale en prenant en compte les caractéristiques spécifiques du nouvel objet et les comportements associés qui en découlent. Pour cela, un questionnaire en ligne a été administré par un institut de sondage à 1700 conducteurs (2RM et VL) afin de réaliser des analyses de régressions sur l'attitude et l'intention comportementale.

### 1.1 La Pratique de la Circulation Inter-Files (CIF)

Les recherches sur la pratique de la CIF sont peu nombreuses et diffèrent quant aux résultats observés. Si des études examinent les effets de la pratique inter-files, rares sont celles qui questionnent ses

124 conséquences lorsqu'elle est encadrée (CIF). Les résultats des études présentées ci-dessous traitent de la  
125 pratique inter-files dans son ensemble.

126 Wigan (2002) expose l'impact environnemental de cette pratique (Spertley & Piez, 2010). En effet en  
127 circulant entre les files de voitures, cela contribuerait à fluidifier le trafic et donc à réduire les émissions de  
128 gaz à effet de serre (Das & Maurya, 2018 ; Dorocki & Wantuch-Matla, 2021). Également, Sperley et Piez  
129 (2010) indiquent que la pratique de la CIF permettrait de réduire le temps de trajet des conducteurs de 2RM.

130 Concernant les risques encourus, peu de travaux questionnent l'impact d'une telle pratique sur  
131 l'accidentologie des 2RM. Au niveau international, les recherches de Clarke et al. (2004) indiquent que dans  
132 le cas d'un accident impliquant au moins un conducteur de 2RM en situation d'inter-files, les causes de  
133 l'accident sont souvent complexes et multi-factorielles. Une étude réalisée en Malaisie indique que la hausse  
134 de l'accidentalité pour les conducteurs de 2RM qui pratiquent l'inter-files découle, en partie, du manque de  
135 visibilité des 2RM lors de la circulation entre les files mais également d'un manque d'anticipation de la part  
136 des conducteurs de voiture ou de camion. En France, les résultats du rapport Guyot (2012) précisent que  
137 « l'accidentalité nationale de la circulation inter-files fait apparaître un enjeu très faible en matière de  
138 mortalité, et faible en matière de blessés hospitalisés » (Guyot, 2012, p57). Plus récemment, les études de  
139 Clabaux et al. (2015, 2017) réalisées à Marseille indiquent que le risque d'accidents corporels est plus de  
140 trois fois supérieurs pour les conducteurs pratiquant l'inter-files comparativement aux autres conducteurs  
141 2RM. Au regard des travaux menés en Australie et en Californie, Kurlantzick et Krosner (2016) précisent  
142 que le changement de voie apparaîtrait plus sûr que rouler dans un trafic lent ou arrêté. Cette pratique  
143 réduirait en effet la fréquence des accidents et diminuerait la gravité des blessures. Le rapport Guyot (2002)  
144 conclut en spécifiant que la CIF peut aboutir à une légère hausse de l'accidentalité mais que toutefois la  
145 pratique de l'inter-files dans des situations dites « disciplinées » où la pratique est encadrée, se traduit par  
146 une réduction du nombre d'accidents graves comparativement aux situations de remontée de files effectuées  
147 de manière « anarchique » qui entraînent quant à elles un sur-risque d'accidents conséquents (2012, p.72).  
148 Également, Saini et al. (2023) précisent que l'encadrement des vitesses en inter-files est nécessaire mais  
149 qu'il devrait être accompagné d'un encadrement concernant la largeur minimum nécessaire pour circuler  
150 entre deux voies (Beanland et al., 2015). Cela permettrait de sensibiliser les conducteurs à l'importance du  
151 maintien des distances de sécurité.

152 Outre la question de l'accidentalité, des travaux étudient les perceptions du risque et à la mise en  
153 place de pratiques sécuritaires en situation de CIF. Jenness et al. (2019, p3) précisent que pour les  
154 conducteurs de 2RM, le port d'équipements réfléchissants apparaît dépendant de la situation de conduite.  
155 Ainsi les conducteurs seraient plus susceptibles de les porter lors de situations qu'ils perçoivent comme  
156 risquées telles que la conduite nocturne ou lors de changement de voie dans un trafic dense. Ragot-Court  
157 et al. (2014) rapportent que la pratique de la CIF non encadrée peut être perçue comme une source de stress  
158 et d'incompréhension quant aux comportements à adopter de la part des conducteurs de VL ce qui peut  
159 expliquer en partie l'attitude moins favorable de ces derniers comparativement aux 2RM envers cette pratique  
160 (Beanland et al., 2015 ; Eyssartier et al., 2018).

161 Ces premiers travaux soulignent la pertinence d'un encadrement de la pratique de l'inter-files afin de  
162 réduire la gravité des accidents. Toutefois réglementer le partage de l'espace routier n'est pas suffisamment,  
163 encore faut-il que les usagers se conforment et adhèrent aux mesures mises en place. Ittner et al. (2003,  
164 p.250) indiquent que « l'acceptabilité publique des mesures politiques est non seulement cruciale pour  
165 l'engagement politique des citoyens, mais aussi pour la réussite de leur mise en œuvre ». En effet, la réussite  
166 d'une politique publique dépend non seulement de son efficacité perçue mais également de son acceptabilité  
167 par le public ainsi que de sa faisabilité (Gärling & Schuitema, 2007 ; Khalilikhah et al., 2016). Ainsi, les enjeux  
168 spécifiques aux différents types de conducteurs aussi bien les usagers 2RM que VL posent la question de  
169 l'acceptabilité d'une telle politique publique de sécurité routière et de son impact potentiel sur le changement  
170 de comportement.

## 171 1.2 Apports théoriques

### 172 1.2.1 Définitions générales

173 La définition de l'acceptabilité sociale ne fait pas l'objet d'un consensus (Batellier, 2016). Vlassenroot et  
174 al. (2006, p.4 ; 2010) rapportant les travaux de Schade et Schlag (2003) définissent le terme *acceptabilité*  
175 comme un « jugement prospectif de mesures qui seront introduites à l'avenir. Le groupe cible n'aura donc  
176 jamais fait l'expérience de ces mesures, ce qui fait de l'acceptabilité un concept d'attitude ». En ce sens,  
177 l'acceptabilité s'apparente aux perceptions, aux jugements subjectifs envers un objet ou une mesure non  
178 rencontrée par les individus (Bordel & Somat, 2015 ; Cestac et al., 2018). La littérature précise que l'attitude  
179 renferme trois dimensions à savoir l'attitude affective correspondant aux sentiments positifs ou négatifs  
180 envers un objet, l'attitude cognitive faisant écho aux connaissances, et l'attitude conative qui traduit la notion  
181 d'action, de décision (Rosenberg & Hovland, 1960).

182 La notion d'acceptabilité correspondrait également à la « première étape d'un processus en trois  
183 phases » (Cestac et al., 2018, p.19) dans lequel l'acceptabilité précède les phases d'acceptation et  
184 d'appropriation (Bordel & Somat, 2015 ; Schade & Schlag, 2003). Bien que les deux premières étapes  
185 renvoient à des concepts d'*attitude*, il s'agit pour l'acceptabilité d'identifier les attitudes avant la mise en place  
186 et pour l'acceptation des attitudes après la mise en place. La dernière phase d'appropriation renvoie à  
187 l'utilisation faite par l'utilisateur (Cestac et al., 2018).

188 Il convient également de souligner la complexité de définir l'acceptabilité en évoquant les notions  
189 d'acceptabilité/acceptation et celle de soutien du public envers une mesure. En effet, si ces notions sont  
190 souvent utilisées sans distinction, pour Goldenbeld (2002, cité par Vlassenroot et al., 2006), elles sont liées  
191 mais non interchangeables. Ils définissent le soutien public comme « une opinion, une attitude et/ou un  
192 comportement positif, négatif ou neutre des individus impliqués concernant le contenu d'une politique donnée  
193 (Ruelle & Bartels, 1998) ». L'acceptation serait quant à elle définie comme le degré auquel les utilisateurs  
194 potentiels seraient prêts à utiliser un système donné. Selon eux, l'acceptation peut être présente sans pour  
195 autant entraîner un soutien au regard de la mesure. Par exemple, un individu peut accepter de payer des  
196 impôts sans pour autant soutenir cette mesure, avoir une attitude favorable envers celle-ci. Par ailleurs, ils  
197 précisent qu'une « appréciation positive entraîne, dans des circonstances propices, une plus grande  
198 disposition à accepter une mesure et même à la soutenir activement » (Vlassenroot et al., 2006). Les  
199 relations entre l'approbation d'une nouvelle politique et l'acceptabilité des comportements qui en découlent  
200 sont donc complexes. L'acceptabilité apparaît comme une notion clé dans la mise en place de politiques  
201 publiques. En effet, le déploiement d'une politique publique et plus particulièrement la mise en place de  
202 règles dans le cadre de la sécurité routière ambitionne la modification d'un comportement cible. Dans le cas  
203 de la CIF, il s'agit *in fine* que les conducteurs respectent les règles encadrant cette pratique.

204 Dans l'analyse de l'acceptabilité d'un nouvel objet ou d'une nouvelle règle, Vlassenroot et al. (2006)  
205 soulignent la pertinence d'utiliser les modèles développés dans le cadre de l'acceptabilité de nouvelles  
206 technologies. En effet, l'utilisation de tels modèles permet d'apporter des éléments complémentaires en  
207 prenant en compte les caractéristiques spécifiques liées à l'objet ou à la règle, ainsi que les comportements  
208 et les conséquences associés à ceux-ci. Dans le domaine de l'acceptabilité des nouvelles technologies,  
209 l'acceptabilité « recouvre les conditions dans lesquelles le système est suffisamment bon pour satisfaire les  
210 besoins et les exigences des utilisateurs et autres usagers potentiels » (Nielsen, 1993, p.24 cité par Bordel  
211 et al., 2012). Il s'agit ainsi d'étudier les facteurs prédisant l'intention d'usage d'une nouvelle technologie avant  
212 que les usagers n'en aient une certaine pratique mais également, les facteurs prédictifs de l'usage d'une  
213 nouvelle technologie une fois que les usagers les ont utilisées (e.g Davis, 1989 ; Rogers, 1995). Venkatesh  
214 et al. (2003) ont élaboré un modèle global reprenant les éléments saillants des différents cadres théoriques  
215 produits dans le domaine de l'acceptabilité des nouvelles technologies. La Théorie Unifiée de l'Acceptation  
216 et de l'Utilisation des Technologies (UTAUT) repose sur l'articulation de quatre concepts (Venkatesh et al.,  
217 2003). Les performances attendues correspondent aux croyances des individus sur les conséquences de la  
218 mesure en termes d'efficacité pour résoudre le problème cible. L'effort attendu s'entend comme le degré de  
219 facilité d'utilisation de l'objet ou de respect d'une mesure. L'influence sociale fait référence à l'impact du

comportement d'autrui sur son propre comportement. Enfin, les conditions facilitatrices correspondent aux croyances des individus sur l'existence d'infrastructures pour faciliter l'utilisation du nouveau système ou le respect d'une mesure. Contrairement aux travaux précédemment évoqués, les recherches sur l'acceptation des nouvelles technologies précisent que les attitudes affectives à l'égard de l'utilisation de nouvelles technologies ne semblent pas avoir d'effet direct sur l'intention d'usage mais que les « construits attitudinaux [...] peuvent agir par le biais de l'effort attendu » (Davis, 1989 ; Krosnick & Petty, 1995 ; Venkatesh et al., 2003, p.455). Les auteurs précisent également que ce modèle peut être enrichi par l'identification de nouveaux concepts pouvant améliorer la prédiction des intentions et des comportements (Venkatesh et al. 2003 ; Venkatesh et al., 2016).

### 1.2.2 Acceptabilité et politiques publiques

Dans le cas plus spécifique de politiques publiques, plusieurs facteurs peuvent être mobilisés pour questionner l'acceptabilité sociale de nouvelles mesures. Les travaux de Schlag et Teubel (1997), dans le cadre d'une politique de tarification de transports, spécifient cinq éléments relatifs à l'acceptabilité sociale. Il s'agit de la connaissance du problème et des solutions proposées, de l'efficacité et de l'efficience perçues des mesures, des considérations individuelles à travers la représentation de la voiture pour l'individu, de l'allocation des ressources et de l'équité. Ces facteurs sont mis en lien avec le comportement individuel à travers la variable « Intention comportementale ». En amont du modèle, les auteurs mobilisent également les concepts de normes sociales, d'attitude, de perception du problème et d'objectifs perçus comme variables agissant sur les éléments précédemment cités. La perception du problème peut en ce sens être liée à la dangerosité perçue du comportement ciblé, en l'occurrence pour cette recherche la pratique de la CIF (Hamelin & Eyssartier, 2011 ; Ragot-Court et al., 2019). Toutefois, la perception du problème va dépendre de la proximité géographique et temporelle que l'individu a, d'un problème donné. Des études indiquent ainsi des liens entre distance spatiale et « construction mentale » (Trope et al., 2007). Ainsi, plus l'objet va être considéré comme proche géographiquement et dans le temps, plus les individus vont se sentir concernés, impliqués, et utiliser un langage concret pour décrire l'objet (Trope et al., 2007). Ces éléments se retrouvent également dans les travaux de Steg (2003). L'auteur précise que la réussite lors d'un déploiement d'instruments de tarification destinés à atténuer les problèmes liés à l'utilisation de la voiture passe, entre autres, par un soutien public et politique. En ce sens, l'acceptabilité d'une telle politique serait influencée par la connaissance du problème par les individus, par le sentiment de responsabilité des personnes et les avantages perçus de la conduite d'une voiture et des conséquences de la tarification des transports pour les conducteurs individuels. Les normes et valeurs en vigueur ainsi que l'efficacité perçue et la cohérence de la mesure seraient également des éléments à considérer. La question de l'efficacité perçue apparaît essentielle. Pour Bamberg et Rölle (2003), l'efficacité perçue est non seulement une variable directement liée à l'acceptabilité d'une politique publique de tarification mais également un déterminant indirect important à travers son impact sur l'équité perçue (Ittner et al., 2003). En effet, l'efficacité perçue influencerait l'équité, et plus largement la justice perçue, qui elle-même aurait un impact sur l'acceptabilité, définie comme la volonté de soutenir activement les mesures restrictives visant à réduire l'augmentation du trafic automobile local (Ittner et al., 2003).

Goldenbeld et al. (2008) s'appuient sur les travaux précédemment cités pour définir l'acceptabilité d'une politique routière de réduction de la vitesse. Ils définissent l'acceptabilité selon trois indicateurs : la perception des problèmes engendrés par une vitesse excessive (Steg, 2003), les attitudes envers l'efficacité perçue et l'équité perçue de la mesure (Bamberg & Rölle, 2003 ; Ittner et al., 2003 ; Jakobsson et al., 2000), ainsi que l'intention comportementale du respect de la mesure (Venkatesh et al., 2003).

Dans le contexte d'une politique de partage des données de santé, l'acceptabilité se composerait des notions de crédibilité, de confiance et de légitimité ; la légitimité faisant ici écho au respect des normes sociales d'une communauté par la société (Baba & Raufflet, 2015 ; Caron et al., 2020). La notion de légitimité est également questionnée dans le cadre des politiques de sécurité routière par Varet et al. (2021). Ils définissent la légitimité d'une règle routière comme « une propriété que les individus associent à une règle de circulation donnée et qui favorise l'acceptation de sa mise en œuvre et de son application et incite les

individus à respecter les prescriptions qui en découlent ». La légitimité se compose, selon ces auteurs, de quatre éléments : « l'alignement moral, l'efficacité, l'efficience et l'équité associées aux règles de circulation ». En ce sens, au regard des éléments composant la justice perçue, celle-ci apparaît revêtir un rôle essentiel dans la notion de légitimité (Goldenbeld, 2002 ; Ittner et al., 2003 ; Raux & Souche, 2001).

En outre, l'acceptabilité d'une règle routière apparaît également être liée à l'« information [transmises aux] destinataires » (Ragot-Court et al., 2011, p.3).

Ces différents travaux soulignent l'absence de consensus quant à la définition de l'acceptabilité sociale d'une politique publique. Toutefois, bien qu'ils ne soient pas nécessairement nommés de manière équivalente à travers la littérature, plusieurs facteurs tels que les performances attendues, l'influence sociale ou encore la connaissance semblent ressortir. Les travaux dans le champ de l'acceptation de nouvelles technologies permettent de proposer une première définition de l'acceptabilité sociale d'une mesure de politiques publiques de sécurité routière. Si concernant les nouvelles technologies, l'acceptabilité correspond aux perceptions individuelles à l'égard d'une nouvelle technologie ainsi qu'à la volonté de l'utiliser (e.g. Venkatesh et al., 2003), son pendant pour les mesures de politiques publiques correspondrait aux attitudes envers une mesure et à la volonté, pour un individu donné, de la respecter. Cette définition peut donc s'appliquer à tout type de mesures de politique publique de sécurité routière et par conséquent à la mesure visant à encadrer la circulation en inter-files des deux-roues motorisés.

## 2. Contexte

Au regard des avantages et risques potentiels liés à la pratique de la CIF, la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) a décidé depuis 2015 de mettre en place deux expérimentations successives dans plusieurs départements en France. Ces expérimentations ont pour objectifs d'éclairer les pouvoirs publics sur les conséquences d'une potentielle généralisation de l'autorisation de la CIF. Il s'agit d'analyser comment l'encadrement d'une pratique déjà courante impacte l'accidentalité, les comportements des conducteurs et d'étudier l'acceptabilité de la mesure.

Suite à une première expérimentation menée entre 2015 et 2018 dont les résultats de l'évaluation furent contrastés sur plusieurs aspects, la DSR a souhaité qu'une seconde expérimentation soit menée. En effet, les résultats de la première expérimentation de la CIF n'ayant pas permis aux décideurs publics de se positionner en faveur d'une généralisation ou d'une interdiction de cette pratique, il a été décidé de reconduire cette expérimentation en modifiant plusieurs paramètres, notamment en termes de zone d'études. Cette seconde expérimentation qui a débuté en août 2021 inclut 21 départements dont 10 nouveaux territoires (les Alpes-Maritimes, la Drôme, la Haute-Garonne, l'Hérault, l'Isère, la Loire-Atlantique, le Nord, les Pyrénées-Orientales, le Var et le Vaucluse) qui s'ajoutent aux départements de la première expérimentation correspondant aux départements de la région Île-de-France ainsi qu'aux départements des Bouches-du-Rhône, de la Gironde et du Rhône.

Dans les départements expérimentaux, soit les départements où la CIF est autorisée, la pratique de la CIF est réglementée par les conditions suivantes :

- La CIF est autorisée sur les autoroutes et les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune. La vitesse maximale autorisée sur ces voies doit être supérieure ou égale à 70 km/h.
- Les conducteurs de 2RM doivent pratiquer la CIF à une vitesse pouvant aller jusqu'à 50 km/h au maximum, avec un différentiel de 30 km/h par rapport aux autres véhicules présents sur les voies de circulation.
- La CIF doit se pratiquer seulement sur le réseau comprenant des voies de circulation ayant le même sens de circulation, lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou roulant à une vitesse très réduite, et dans les voies qui sont les plus à gauche de la chaussée.
- Aucune des voies de circulation sur la chaussée ne doit être en travaux ou couverte de neige ou de verglas.



- Avant de circuler en inter-files, les conducteurs 2RM doivent avertir de leur intention les autres usagers avant d'entre et de sortir des voies.
- Les deux ou trois-roues motorisés ne doivent pas forcer le passage et l'espace latéral entre les véhicules circulant sur les deux voies les plus à gauche d'une chaussée doit être suffisant.
- Il est interdit à un véhicule en inter-files de dépasser un autre véhicule en inter-files.
- Enfin, lorsque le trafic se fluidifie et que les véhicules circulent à plus de 50 km/h sur au moins une des deux files, les deux ou trois-roues motorisés doivent reprendre leur place dans les voies.

### 3. Objectif et hypothèses

L'objectif de ce travail est d'étudier comment les facteurs qui composent l'acceptabilité sociale s'expriment dans le cas de l'acceptabilité de la circulation inter-files en France auprès des automobilistes et des motocyclistes en fonction de leur zone de résidence (entre les départements expérimentaux où la pratique de la CIF est autorisée, et les départements témoins où elle est interdite). Il s'agit alors d'étudier l'acceptabilité et par conséquent de définir et d'identifier les facteurs impactant l'attitude générale (« être favorable ou non ») vis-à-vis de la mesure et l'intention comportementale déclarée du respect des règles déployées dans le cadre de cette politique publique.

Les travaux réalisés sur la distance temporelle et géographique nous amènent à penser que le fait d'habiter dans une zone où la CIF est déjà autorisée, ou sera autorisée prochainement, aura un impact positif sur l'attitude générale de la mesure comparativement aux usagers résidant dans des départements non-concernés par cette mesure (Trope et al., 2007). En d'autres termes, les individus résidant dans les départements où la pratique de la CIF est déjà, ou sera autorisée prochainement, auront une attitude générale plus favorable envers la mesure et davantage l'intention de se conformer que les habitants résidant dans les départements où la CIF est interdite.

Nous nous appuyons sur la littérature précédemment évoquée et en particulier sur les facteurs issus des travaux sur l'acceptabilité des nouvelles technologies (Venkatesh et al., 2003). Nous faisons l'hypothèse que les facteurs *performances attendues, effort attendu, influence sociale* et *conditions facilitatrices* sont en lien avec l'intention de respecter les conditions d'encadrement telles que définies dans la CIF. Suivant la littérature développée, nous nous intéressons en outre à la connaissance de la règle (e.g. Schlag & Teubel, 1997 ; Ragot-Court et al., 2011), à la dangerosité perçue de la pratique de la CIF (Hamelin & Eyssartier, 2011 ; Ragot-Court et al., 2019), à l'équité perçue de la mesure (e.g. Goldenbeld, 2002 ; Ittner et al., 2003 ; Raux et Souche, 2001 ; Schlag & Teubel, 1997 ; Varet et al., 2021) et l'attitude affective pour les conducteurs (e.g. Schade et Schlag, 2003) en tant que facteurs prédictifs de l'attitude générale envers la mesure et de l'intention du respect des règles.

Comme évoqué par Cestac et al. (2018) ou Vlassenroot et al. (2006), l'acceptabilité correspondrait à une phase de jugement prospectif vis-à-vis d'une mesure telle que les individus n'auront pas encore été confrontés à la future mesure. L'expérience de la nouvelle mesure, d'une nouvelle technologie étant liée à son acceptation (Venkatesh et al., 2003), nous supposons que le fait d'habiter dans une zone où la CIF est autorisée et donc pratiquée depuis 2015 (avec une interdiction de cette pratique entre mars et juillet 2021) impactera positivement l'intention comportementale. Plus précisément, au regard des spécificités de l'Île-de-France pour laquelle la pratique de la CIF et les accidents liés à celle-ci sont en moyenne plus nombreux que dans les autres régions (Guyot, 2012), les répondants de cette région ont fait l'objet d'une catégorie supplémentaire dans le traitement.

Enfin, au regard des résultats de la première expérimentation (Eyssartier et al., 2018), nous faisons l'hypothèse que les conducteurs de 2RM auront une attitude générale plus favorable envers la mesure que les conducteurs de VL (Ragot-Court et al., 2014).

## 363 4. Méthode

### 364 4.1 Population

365 Les 1761 participants ont répondu anonymement à un questionnaire en ligne diffusé par un institut  
366 de sondage. Le recueil des données a eu lieu entre le 22 juillet et le 2 août 2021 soit avant la mise en place  
367 de la mesure visant à encadrer la pratique de l'inter-files sur certains départements. La sélection des  
368 participants a été effectuée selon la méthode des quotas sur les variables sexe, âge, profession, catégorie  
369 d'agglomération et zone géographique. L'échantillon représentatif de la population française est composé  
370 de 1761 usagers de la route : 944 usagers VL (54%) et 817 usagers de 2RM (46%). Les conducteurs qui  
371 répondaient ne jamais conduire de motos étaient identifiés par l'institut de sondage comme conducteurs de  
372 véhicule léger ; les conducteurs déclarant conduire seulement une moto, ou une moto et une voiture étaient  
373 identifiés comme conducteur de deux-roues motorisés. Seuls 6,60% des conducteurs de 2RM indiquent  
374 conduire uniquement une moto. Les répondants (VL et 2RM) sont répartis entre quatre zones d'étude  
375 (tableau 1) : la première zone expérimentale avec les départements issus de la première expérimentation  
376 (n=165, n<sub>2RM</sub>=63, n<sub>VL</sub>=102), la deuxième zone expérimentale avec les nouveaux départements ajoutés dans  
377 le cadre de la seconde expérimentation (n=515, n<sub>2RM</sub>=201, n<sub>VL</sub>=304), la région Île-de-France (n=452,  
378 n<sub>2RM</sub>=239, n<sub>VL</sub>=213) et les autres départements du reste de la France non concernés par l'expérimentation  
379 (n=629, n<sub>2RM</sub>= 314, n<sub>VL</sub>=315).

380 Tableau 1 : Répartition des conducteurs entre les zones d'étude

Pop.	Départements issus de la première expérimentation	Départements ajoutés pour la seconde expérimentation	Région Île-de-France	Reste de la France	Total
2RM	63 (7,71%)	201 (24,60%)	239 (29,25%)	314 (38,43%)	817 (100%)
VL	102 (10,80%)	314 (33,26%)	213 (25,56%)	315 (33,67%)	944 (100%)
Total	165	515	452	629	1761

381  
382 Parmi les conducteurs de VL, 521 (55 %) sont des femmes contre 264 (32 %) pour les 2RM. L'âge  
383 moyen des usagers de VL est de 49 ans et de 46 ans pour les conducteurs de 2RM. En moyenne au cours  
384 des deux dernières années, les conducteurs de VL ont eu 0,14 accidents ou accrochages contre 0,35 pour  
385 les conducteurs de 2RM.

### 386 4.2 Questionnaire

387 Le questionnaire était composé de différentes sections abordant à la fois les caractéristiques socio-  
388 démographiques, les habitudes de conduite, ainsi que les différents facteurs en lien avec les notions  
389 d'acceptabilité et d'intention de respect des règles de circulation liées à la pratique de la CIF. Des questions  
390 étaient communes aux deux populations et d'autres spécifiques à chacune des catégories d'usagers.

391 Dans un premier temps, tous les participants renseignaient leur âge, leur sexe, ainsi que leur  
392 département de résidence. Ils précisaient la fréquence d'utilisation de leur véhicule (« Tous les jours ou  
393 presque », « 2 à 3 fois par semaine », « 2 à 3 fois par mois », « Environ une fois par mois » ou « Moins souvent  
394 »), ainsi que le nombre d'accidents qu'ils avaient pu avoir en tant que conducteur de VL ou de 2RM au cours  
395 des deux dernières années.

396 La deuxième partie du questionnaire portait sur les facteurs issus de l'acceptabilité des nouvelles  
397 technologies. Pour chacun des items, les répondants devaient se positionner sur une échelle en quatre  
398 points allant de 1 (« Tout à fait d'accord ») à 4 (« Pas du tout d'accord »). Ils étaient opérationnalisés de la  
399 façon suivante :

- 400 – La « **Performance attendue** » pour les usagers 2RM et VL portait sur l'efficacité perçue de la mesure  
401 en termes d'amélioration de la sécurité des conducteurs de 2RM et du partage de la route avec des  
402 items (9 items) se rapportant à chacune des sous-mesures de la règle telles que « *Cette règle*  
403 *permettra un meilleur partage de la route, en toute sécurité* » ou « *Cette mesure permettrait de*  
404 *diminuer le nombre des accidents de motos* ».
  - 405 – L'« **Effort attendu** » pour les conducteurs de 2RM se déclinait pour chacune des règles encadrant  
406 la CIF (10 items) avec la notion de facilité perçue du respect de chaque sous-mesure comme « *Il vous*  
407 *sera facile de respecter cette règle et de pratiquer la CIF en circulant à une vitesse de 50 km/h*  
408 *maximum* ».
  - 409 – L'« **Influence sociale** » portait pour les usagers 2RM sur le comportement des autres conducteurs  
410 de 2RM (9 items) tandis que pour les usagers VL, les items portaient sur le comportement des autres  
411 usagers VL (2 items).
  - 412 – Les « **Conditions facilitatrices** » étaient opérationnalisées à travers la notion de risque de sanction.  
413 Pour les usagers 2RM, il s'agissait d'items (8 items) portant sur leur propre risque de sanction comme  
414 « *Le risque de sanction, si je ne respecte pas ces vitesses, sera faible* ». Pour les usagers VL, il  
415 s'agissait d'items (5 items) abordant le risque de sanction perçu des conducteurs de 2RM : « *Le*  
416 *risque de sanction, si un motard dépasse ces vitesses, sera faible* ».
  - 417 – L'« **Intention comportementale** » (8 items) de la mesure étaient évalués pour chacune des sous-  
418 mesures pour la population des conducteurs de 2RM sur une échelle en quatre points allant de 1 («  
419 *Toujours*») à 4 (« *Jamais*») comprenant par exemple l'intention comportementale de pratiquer la CIF  
420 uniquement lorsque le trafic est congestionné.
- 421 Enfin, les facteurs complémentaires issus de la revue de littérature ont été opérationnalisés dans une  
422 dernière partie de la manière suivante :
- 423 – Les « **Connaissances** » de la mise en place de l'expérimentation et des résultats qui en découlaient  
424 étaient étudiées à partir d'items dichotomiques « oui » ou « non » (2 items).
  - 425 – La « **Dangerosité perçue** » était mesurée à l'aide d'items tels que « *La circulation inter-files est*  
426 *dangereuse en soi, il serait normal que cette pratique reste interdite* » (3 items).
  - 427 – L'« **Équité** » de la mesure (5 items) portait sur les conséquences sociétales de la mesure vis-à-vis  
428 des groupes de conducteurs et regroupait des items tels que « *La mesure visant à encadrer l'inter-*  
429 *files va être bénéfique à tous les usagers* », « *La mesure visant à encadrer l'inter-files va être*  
430 *bénéfique surtout aux motards* » ou encore « *La mesure visant à encadrer l'inter-files va avoir des*  
431 *impacts négatifs pour tous les usagers* ».
  - 432 – L'« **Attitude affective** », opérationnalisée en termes de plaisir de conduite pour les usagers 2RM (8  
433 items) regroupait des questions telles que « *La circulation inter-files sera agréable à pratiquer avec*  
434 *une moto d'un mètre de large maximum* ». Concernant les conducteurs de VL, l'attitude affective était  
435 opérationnalisée en termes de confort de conduite (7 items) et regroupait des questions telles que «  
436 *Votre confort de conduite ne sera pas impacté par la pratique de la circulation inter-files sur ce type*  
437 *de réseau* ».
  - 438 – Enfin, l'« **Attitude générale** » vis-à-vis de la mesure était mesurée à l'aide d'un item visant à savoir  
439 si les usagers étaient ou non favorables à la mesure.

#### 440 4.3. Validité interne du questionnaire

441 Suivant les travaux de Schade et Schlag (2003) ou Février et al. (2008), la cohérence des facteurs  
442 théoriques a fait l'objet d'analyses factorielles exploratoires. Les résultats des analyses factorielles et  
443 l'interprétabilité des facteurs ont été pris en compte afin de créer des scores moyens par facteur pour chaque  
444 sous population concernée (Cattell, 1966 ; Horn, 1965 ; Jolliffe, 1986).

445 Les résultats des tests de Kaiser- Meyer-Olkin et de Bartlett indiquent que les données sont adaptées  
446 à l'analyse factorielle au sein des trois échantillons (échantillon global : KMO=0,93, test de Bartlett p<0,001 ;  
447 échantillon<sub>2RM</sub> : KMO=0,95, test de Bartlett p<0,001 ; échantillon<sub>VL</sub> : KMO=0,94, test de Bartlett p<0,001). Liu

448 et al. (2020) rappellent que deux types de rotation sont possibles : oblique ou orthogonale. Conformément  
449 aux travaux de Osborne et al. (2008), les facteurs mobilisés dans cette étude découlant de concepts  
450 théoriques plus globaux, la rotation oblique a été utilisée pour rendre compte de potentielles interactions  
451 entre les facteurs. Concernant l'alpha de Cronbach standardisé, George et Mallery (2003) indiquent qu'un  
452 score supérieur à 0,90 correspond à une excellente cohérence interne. Les coefficients compris entre 0,80  
453 et 0,90 indiquent une bonne cohérence, les coefficients entre 0,70 et 0,80 correspondent à une cohérence  
454 interne acceptable. Les coefficients dont la valeur est comprise entre 0,60 et 0,70 sont dit discutables, et  
455 ceux en deçà correspondent à une faible validité interne (Reppert, 2020).

456 Concernant les questions communes aux conducteurs de 2RM et de VL, cinq composantes avec des  
457 valeurs propres supérieures à 1 sont relevées expliquant un total de 41,5% de la variance (tableau 2). Trois  
458 des cinq composantes relevées correspondent aux construits théoriques précédemment décrits à savoir la  
459 performance attendue (alpha de Cronbach standardisé=0,932), les connaissances de l'expérimentation  
460 (alpha de Cronbach standardisé=0,675) et la dangerosité de la pratique de la CIF (alpha de Cronbach  
461 standardisé=0,490). Toutefois, le facteur « Performance attendue » est composé d'un item supplémentaire  
462 dans l'analyse exploratoire à savoir « Cette mesure sera bénéfique à tous les usagers ». L'analyse fait  
463 également ressortir un facteur composé de 8 items dont par exemple « Cette mesure serait inutile, car les  
464 motards qui ne respecteraient pas les règles seraient difficilement verbalisables » ou encore « La mesure  
465 visant à encadrer l'inter-files va avoir des impacts négatifs pour tous les usagers ». Ce facteur correspond  
466 à l'« Inefficacité perçue » de la mesure (alpha de Cronbach standardisé=0,755). Également, un facteur  
467 composé de trois items faisant références aux « Bénéfices perçus » de la mesure est identifié (alpha de  
468 Cronbach standardisé=0,637). Il est composé d'items en lien avec les avantages de la mesure tels que « La  
469 mesure visant à encadrer l'inter-files va permettre aux conducteurs de motos de gagner du temps » ou « La  
470 mesure visant à encadrer l'inter-files va être bénéfique surtout aux motards ». Ces différentes modifications  
471 des facteurs proviennent grandement de la disparition du facteur « Équité » qui n'apparaît plus tel que  
472 proposé initialement dans le questionnaire.

473 Concernant les questions spécifiques aux conducteurs de 2RM, cinq composantes avec des valeurs  
474 propres supérieures à 1 sont relevées et expliquent un total de 44,1% de la variance (tableau 3). Les résultats  
475 des analyses factorielles identifient les mêmes facteurs que ceux précédemment théorisés à savoir les «  
476 Conditions facilitatrices » à travers la sanction perçue (alpha de Cronbach standardisé=0,889), l'« Intention  
477 comportementale » (alpha de Cronbach standardisé=0,858), l'« Effort attendu » (alpha de Cronbach  
478 standardisé=0,896), l'« Influence sociale » (alpha de Cronbach standardisé=0,838) et l'« Attitude affective »  
479 (alpha de Cronbach standardisé=0,863).

480 Enfin, concernant les questions spécifiques aux conducteurs de VL, trois composantes avec des  
481 valeurs propres supérieures à 1 sont relevées et expliquent un total de 57% de la variance (tableau 4). Les  
482 résultats des analyses factorielles identifient les mêmes facteurs que ceux précédemment théorisés à savoir  
483 les « Conditions facilitatrices » à travers la sanction perçue (alpha de Cronbach standardisé=0,859), l'«  
484 Influence sociale » (alpha de Cronbach standardisé=0,755) et l'« Attitude affective » (alpha de Cronbach  
485 standardisé=0,914).

487 Tableau 2 : Poids factoriels des items dans l'AFE – Facteurs communs à l'ensemble de la population

	Composante				
	Performance attendue (PA)	Inefficacité perçue (IP)	Bénéfices (B)	Connaissances (C)	Dangerosité perçue (DP)
PA1	0,502				
PA2	0,693				
PA3	0,750				
PA4	0,521				
PA5	0,778				
PA6	0,849				
PA7	0,695				
PA8	0,943				
PA9	0,894				
PA10	0,462				
IP1		0,566			
IP2		0,576			
IP3		0,634			
IP4		0,596			
IP5		0,450			
IP6		0,498			
IP7		0,444			
IP8		0,398			
B1			0,720		
B2			0,717		
B3			0,346		
C1				0,838	
C2				0,615	
DP1					0,401
Variance (%)	20,1	9,4	4,8	4,1	3,1

488

489 Tableau 3 : Poids factoriels des items dans l'AFE – Facteurs propres à la population des 2RM

	Composante				
	Effort Attendu (EA)	Conditions facilitatrices (CF)	Attitude Affective (AA)	Intention comportementale (IC)	Influence sociale (IS)
EA1	0.407				
EA2	0.707				
EA3	0.539				
EA4	0.725				
EA5	0.712				
EA6	0.560				
EA7	0.821				
EA8	0.757				
EA9	0.442				
EA10	0.504				
CF1		0.581			
CF2		0.704			
CF3		0.661			
CF4		0.686			
CF5		0.790			
CF6		0.723			
CF7		0.772			
CF8		0.756			
AA1			0.707		
AA2			0.843		
AA3			0.657		
AA4			0.557		
AA5			0.702		
AA6			0.703		
AA7			0.381		
AA8			0.498		
IC1				0.682	
IC2				0.686	
IC3				0.690	
IC4				0.655	
IC5				0.660	
IC6				0.679	
IC7				0.577	
IC8				0.652	
IS1					0.611

IS2	0.686
IS3	0.697
IS4	0.739
IS5	-0.056
IS6	0.349
IS7	0.310
IS8	0.411

Variance (%)	10,1	9,8	9,3	8,5	6,4
--------------	------	-----	-----	-----	-----

490

491

492 Tableau 4 : Poids factoriels des items dans l'AFE – Facteurs propres à la population des VL

	Composante		
	Attitude Affective (AA)	Conditions facilitatrices (CF)	Influence sociale (IS)
AA1	0,705		
AA2	0,719		
AA3	0,791		
AA4	0,851		
AA5	0,755		
AA6	0,825		
AA7	0,810		
CF1		0,630	
CF2		0,752	
CF3		0,708	
CF4		0,827	
CF5		0,785	
IS1			0,781
IS2			0,789
Variance (%)	29,9	18,5	8,6

493

#### 4.4 Stratégies d'analyse

Des analyses de régression hiérarchiques en trois étapes ont été réalisées pour identifier les facteurs explicatifs de l'acceptabilité [au sein des deux populations de conducteurs](#). La première étape englobait les variables socio-démographiques suivantes : l'âge, le sexe (*1=Hommes, 2=Femmes*), le lieu d'habitation, la fréquence d'utilisation du véhicule ainsi que le nombre d'accidents au cours des deux dernières années. Pour la deuxième étape, les variables issues du modèle de l'UTAUT ont été ajoutées à savoir les « Conditions facilitatrices », l'« Effort attendu », l'« Influence sociale » et les « Performances attendues ». Enfin, dans une troisième étape, les variables psychologiques complémentaires ont été incluses. Cette méthode permet de préciser l'apport de chaque groupe de variables en termes de variance expliquée au regard de notre [variable dépendante](#). [En ce sens, l'introduction séquentielle des blocs de variables permet de questionner leur pertinence quant à la variable dépendante étudiée. Des analyses préliminaires ont été réalisées sur nos variables afin de vérifier les hypothèses préalables à remplir.](#)

Les régressions [hiérarchiques en trois étapes](#) ont été effectuées sur deux [populations différentes](#) : la population des conducteurs de 2RM et celle des conducteurs de VL. Pour chaque facteur construit précédemment, un score moyen a été calculé. [Ces différents scores correspondent aux différentes variables indépendantes utilisées par la suite](#). Dans le cas de la population des conducteurs de VL, la variable dépendante était le score d'« Attitude [générale](#) » envers la mesure. Pour la population des conducteurs de 2RM, les variables dépendantes étaient le score d'« Attitude [générale](#) » envers la mesure et le score d'« Intention comportementale » de respect des règles. Le score moyen d'« Attitude [générale](#) » pour les conducteurs de VL est de 2,10 (E-T=0,93, rang=1-4) et de 1,77 (E-T=0,84, rang=1-4) pour les conducteurs de 2RM. Le score moyen pour l'intention comportementale au sein de la population des 2RM est de 1,71 (E-T= 0,63, rang=1-4). Pour rappel, plus le score est faible, plus l'attitude est élevée. Les variables explicatives correspondent aux différents facteurs d'acceptabilité précédemment utilisés.

Enfin, des tests de Wilcoxon-Mann-Whitney ont été réalisés sur le score d'attitude [générale](#) entre les catégories de conducteurs 2RM et VL ainsi qu'entre les différentes zones d'étude. Des tests ont également été réalisés entre les catégories de conducteurs sur les items communs aux deux populations. Les analyses ont été réalisées avec le logiciel RStudio [et les packages FactoMineR, Lavaan, psych, Stats et MASS](#).

## 5. Résultats

Les résultats portent dans un premier temps sur la comparaison entre usagers VL et 2RM sur les items communs, puis les facteurs expliquant l'attitude [générale](#) vis-à-vis de la mesure sont présentés pour chacune des deux catégories d'usagers. Dans un second temps, un focus est réalisé sur les usagers 2RM afin de déterminer les facteurs visant à expliquer l'intention comportementale.

### 5.1. Comparaison des résultats entre VL et 2RM

Des tests de Wilcoxon-Mann-Whitney ont été réalisés sur les items communs aux deux populations étudiées à savoir les usagers VL et 2RM (tableau 5). Les 2RM ont une meilleure connaissance de l'expérimentation (U= 509076,  $p<0,001$ ) que les usagers VL et ils la trouvent en moyenne plus efficace (U= 501886,  $p<0,001$ ). En revanche les usagers VL trouvent cette mesure plus inutile que les usagers 2RM (U= 340257,  $p<0,001$ ), jugent que les bénéfices seraient essentiellement pour les 2RM (U= 363446,  $p<0,001$ ) et que la pratique de la CIF est dangereuse (U= 267592,  $p<0,001$ ).



Tableau 5 : Comparaison entre les groupes de conducteurs VL et 2RM sur les items communs

	Usagers VL (n=944)	Usagers 2RM (n=817)	
<b>Attitude générale</b>			
Moyenne	2,099	1,774	U= 463832, p<0,001
Écart-type	0,927	0,845	Z score = -34,56
<b>Performance attendue :</b>			
<b>Efficacité perçue</b>			U= 501886, p<0,001
Moyenne	2,313	1,960	Z score = -39,98
Écart-type	0,721	0,662	
<b>Inefficacité perçue</b>			U= 340257, p<0,001
Moyenne	2,299	2,398	Z score = -46,18
Écart-type	0,508	0,583	
<b>Connaissance</b>			U= 509076, p<0,001
Moyenne	1,778	1,540	Z score = -30,31
Écart-type	0,336	0,406	
<b>Dangerosité perçue</b>			U= 267592, p<0,001
Moyenne	2,601	3,027	Z score = -53,00
Écart-type	0,761	0,768	
<b>Bénéfices perçus</b>			U= 363446, p<0,001
Moyenne	1,944	2,006	Z score = -43,99
Écart-type	0,707	0,683	

Note : Rang compris entre 1 « Tout à fait d'accord » et 4 « Pas du tout d'accord »

Moy.=moyenne ; E-T=écart-type

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

Concernant les différences entre les zones d'étude et les différences entre les types de conducteur sur le score d'« Attitude générale » (être plus ou moins favorable à la mesure), notre hypothèse est partiellement validée. Les résultats des tests de Wilcoxon-Mann-Whitney indiquent qu'il n'y a pas de différence entre les zones d'étude sur le score d'« Attitude générale » mais qu'il existe une différence significative entre les deux types de conducteur (U= 463832, p<0,001) avec un score moyen d'« Attitude générale » plus favorable pour les 2RM comparativement aux conducteurs de VL (tableau 5). Dans l'ensemble, les conducteurs (VL et 2RM) ont une attitude générale favorable envers la mesure puisque 28% des conducteurs de VL déclarent être « Tout à fait favorable » et 46 % « Plutôt favorable » à la mesure. Ces taux sont de 43% « Tout à fait favorable » et 43 % « Plutôt favorable » pour les conducteurs de 2RM.

Au regard des différences soulignées entre les conducteurs, les modèles de régression précédemment présentés ont été testés sur chacune des deux populations de conducteurs. Les tableaux numéro 6 et 7 présentent les résultats des régressions hiérarchiques pour la variable « Attitude générale envers la mesure » au sein de l'échantillon des conducteurs de VL (tableau 6) et des conducteurs de 2RM (tableau 7). Les variables socio-démographiques n'expliquent pas l'attitude générale vis-à-vis de la mesure aussi bien pour les conducteurs de 2RM que de VL (première étape de la régression). L'ajout des variables issues du modèle UTAUT à la deuxième étape des régressions contribue à une hausse de la valeur du R<sup>2</sup> ajusté pour les deux populations passant pour les conducteurs de VL de 0,5% (R<sup>2</sup>=0,005) à 29,2% (R<sup>2</sup>=0,292) de variance expliquée et pour les conducteurs de 2RM de 0,2% (R<sup>2</sup>=0,002) à 31,1% (R<sup>2</sup>=0,311) de variance expliquée. L'ajout des variables psychologiques complémentaires en troisième étape contribue également à une hausse de la variance expliquée. Cette variation reste toutefois plus faible que celle précédemment décrite entre l'étape 1 et l'étape 2. Le pourcentage de variance expliquée évolue ainsi entre l'étape 2 et l'étape 3 de 29,2% (R<sup>2</sup>=0,292) à 31,9% (R<sup>2</sup>=0,319) pour les conducteurs de VL et de 31,1% (R<sup>2</sup>=0,311) à 32% (R<sup>2</sup>=0,320) pour les conducteurs de 2RM.

Les variables « Performance attendue » ( $\beta_{VL}=0,433$ , p<0,001 ;  $\beta_{2RM}=0,253$ , p<0,001) et « Inefficacité perçue » ( $\beta_{VL}=-0,394$ , p<0,001 ;  $\beta_{2RM}=-0,169$ , p<0,01) sont respectivement positivement et négativement associées au score d'attitude générale envers la mesure pour les deux types d'usagers. L'effort attendu à travers la facilité perçue des règles est associée à une attitude générale positive envers la mesure au sein de la population des conducteurs de 2RM ( $\beta_{2RM}=0,399$ , p<0,001). Concernant l'attitude affective, seul le

567 facteur « Plaisir de conduire » pour les conducteurs de 2RM est significativement associé au fait d'avoir une  
 568 attitude générale positive envers la mesure ( $\beta_{2RM}=0,149$ ,  $p<0,05$ ). Le confort de conduite pour les  
 569 conducteurs de VL n'apparaît pas en lien avec l'attitude générale. Les variables issues du modèle UTAUT  
 570 qui apparaissent significatives à l'étape 2 le sont également à l'étape 3 et ce pour les deux échantillons de  
 571 conducteurs.

572 De plus, la zone de résidence (les départements de la première expérimentation, ceux de la seconde,  
 573 la région Île-de-France ou la zone témoin) n'a aucun impact sur le fait d'être plus ou moins favorable à la  
 574 mesure visant à encarrer la pratique de la CIF et ce, à travers les trois étapes des régressions au sein des  
 575 populations de conducteurs de 2RM et de VL. L'absence d'impact sur la variable dépendante est également  
 576 relevé pour les facteurs d'acceptabilité « Conditions facilitatrices », « Influence sociale » mais également sur  
 577 les facteurs « Connaissance », « Dangerosité perçue » et « Bénéfices perçus ».

578 Les variables socio-démographiques telles que l'âge, le sexe ou encore la fréquence d'utilisation du  
 579 véhicule n'ont pas d'influence sur l'attitude générale envers la mesure, et ce pour les différents modèles  
 580 testés.

581  
 582 Tableau 6 : Bêtas des variables incluses dans les différents modèles de régression linéaire sur la variable  
 583 dépendante « Attitude générale » pour l'échantillon des conducteurs VL

	Échantillon Véhicules Légers (n=944)		
	Étape 1	Étape 2	Étape 3
<b>Étape 1 : Variables socio-démographiques</b>			
Fréquence : 2 ou 3 fois par mois	-0,031	0,034	0,032
Fréquence : Environ 1 fois par mois	0,005	0,034	0,043
Fréquence : Moins souvent	-0,001	-0,021	-0,016
Fréquence : Tous les jours ou presque	-0,107	-0,052	-0,048
<i>Cat. référence : 2 à 3 fois par semaine</i>			
Nombre d'accidents au cours des deux dernières années	0,030	0,021	0,022
Départements : Nouvelle zone expérimentale	0,191	0,198	0,151
Départements : Zone témoin	0,125	0,038	0,023
Départements : Région Île-de-France	0,211	0,113	0,069
<i>Cat. référence : Ancienne zone expérimentale</i>			
Sexe : Femmes	0,017	0,051	0,066
<i>Cat. référence : Hommes</i>			
Âge	0,004*	0,000	0,000
<b>Étape 2 : UTAUT</b>			
Condition facilitatrice : Sanction perçue		0,014	0,065
Influence sociale		0,022	0,043
Performance attendue : Efficacité perçue		0,695***	0,433***
<b>Étape 3 : Variables complémentaires</b>			
Attitude affective :			0,107
Confort de conduite			
Inefficacité perçue			-0,393***
Connaissance			0,026
Dangerosité perçue			0,037
Bénéfices perçus			0,051
<b>R<sup>2</sup> ajusté</b>	0,005	0,292	0,319
<b>AIC</b>	2543,115	2224,625	2193,519
<b>BIC</b>	2601,317	2297,377	2290,521

584 \* $p<0,05$  ; \*\* $p<0,01$  ; \*\*\* $p<0,001$

585

586 Tableau 7 : Bêtas des variables incluses dans les différents modèles de régression linéaire hiérarchique sur  
 587 la variable dépendante « Attitude générale » pour l'échantillon des conducteurs 2RM

Échantillon Deux Roues-Motorisés (n=817)			
Bêta			
	Étape 1	Étape 2	Étape 3
<b>Étape 1 : Variables socio-démographiques</b>			
Fréquence : 2 ou 3 fois par mois	0,076	0,017	0,007
Fréquence : Environ 1 fois par mois	-0,010	-0,040	-0,038
Fréquence : Moins souvent	0,145	0,044	0,035
Fréquence : Tous les jours ou presque	-0,099	-0,092	-0,097
<i>Cat. référence : 2 à 3 fois par semaine</i>			
Nombre d'accidents au cours des deux dernières années	-0,002	0,018	0,013
Départements : Nouvelle zone expérimentale	0,074	0,127	0,139
Départements : Zone témoin	0,081	0,084	0,080
Départements : Région Île-de-France	-0,007	-0,033	-0,027
<i>Cat. référence : Ancienne zone expérimentale</i>			
Sexe : Femmes	-0,072	0,018	0,012
<i>Cat. référence : Hommes</i>			
Âge	0,000	0,001	0,001
<b>Étape 2 : UTAUT</b>			
Condition facilitatrice : Sanction perçue		0,054	0,076
Effort attendu : Facilité perçue		0,442***	0,399***
Influence sociale		-0,035	-0,085
Performance attendue : Efficacité perçue		0,382***	0,253***
<b>Étape 3 : Variables complémentaires</b>			
Attitude affective : Plaisir de conduire			0,149*
Inefficacité perçue			-0,169**
Connaissance			-0,025
Dangerosité perçue			0,092
Bénéfices perçus			0,080
<b>R<sup>2</sup> ajusté</b>	0,002	0,311	0,320
<b>AIC</b>	2055,959	1757,03	1751,04
<b>BIC</b>	2117,132	1837,026	1854,564

588 \* $p < 0,05$  ; \*\* $p < 0,01$  ; \*\*\* $p < 0,001$

## 5.2 Intention du respect de la règle pour les conducteurs de 2RM

590

591

592

593

Le tableau numéro 8 présente les résultats des corrélations entre les facteurs pour la population des 2RM. L'« Intention comportementale » apparaît plus fortement corrélée à l'« Effort attendu » ( $r=0,51$ ,  $p<0,001$ ) et les « Performances attendues » ( $r=0,37$ ,  $p<0,001$ ), ces deux derniers facteurs étant fortement corrélés entre eux ( $r=0,68$ ,  $p<0,001$ ).

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

Le tableau 9 présente les résultats des régressions pour la variable « Intention comportementale » pour la population des conducteurs de 2RM. L'intention comportementale n'étant pas mesurée au sein de l'échantillon des conducteurs de VL, seul l'échantillon des 2RM est mobilisé pour cette partie. Comme pour la régression réalisée sur l'attitude générale, les variables socio-démographiques n'expliquent pas l'intention comportementale (première étape) aussi bien pour les conducteurs de 2RM que pour les conducteurs de VL. L'ajout des variables issues du modèle UTAUT à la deuxième étape des régressions contribue à une hausse de la valeur du  $R^2$  ajusté pour l'échantillon passant de 6,4% ( $R^2=0,064$ ) à 33,3% ( $R^2=0,333$ ) de variance expliquée. L'ajout des variables psychologiques complémentaires en troisième étape contribue à une hausse plus faible de la variance expliquée. Le pourcentage de variance expliquée évolue ainsi entre l'étape 2 et l'étape 3 de 33,3% ( $R^2=0,333$ ) à 34% ( $R^2=0,340$ ) pour les conducteurs de 2RM.

604

605

606

607

608

609

Pour les conducteurs de 2RM, l'intention de respecter de la règle est modulée par les variables « Effort attendu » ( $\beta=0,494$ ,  $p<0,001$ ) et « Bénéfices pour les conducteurs de 2RM » ( $\beta=0,110$ ,  $p<0,001$ ) pour lesquelles les résultats attestent d'un lien positif. Le fait de trouver que les règles qui composent la mesure sont faciles à respecter et qu'elles bénéficient à la population des motards augmentent l'intention de les respecter. En revanche, l'attitude générale ne semble pas liée à l'intention comportementale. La variable « Effort attendu » apparaît significative à l'étape 2 et 3 de la régression.

610

611

612

613

614

615

De plus, la zone de résidence (les départements de la première expérimentation, ceux de la seconde, la région Île-de-France ou la zone témoin) n'a aucun impact sur le fait d'être plus ou moins favorable à la mesure visant à encadrer la pratique de l'inter-files. Également, les facteurs « Sanction perçue », « Influence sociale », « Attitude affective », « Connaissances », « Performances attendues », « Inefficacité perçue » et « Dangerosité perçue » n'ont pas de liens significatifs avec l'intention de respecter les règles au sein de l'échantillon de 2RM.

616

617

618

619

620

Les variables socio-démographiques telles que la fréquence d'utilisation du véhicule et le nombre d'accidents n'ont pas d'influence sur l'attitude générale envers la mesure. Les personnes plus âgées ( $\beta=-0,008$ ,  $p<0,01$ ) déclarent en moyenne avoir l'intention de respecter plus fréquemment les règles ; le coefficient reste néanmoins faible.

621

Tableau 8 : Corrélations entre les dimensions étudiées au sein de la population des conducteurs de 2RM

	Conditions facilitatrices (CF)	Intention	Effort Attendu (EA)	Influence sociale (IS)	Attitude affective (AA)	Connaissance (C)	Performance attendue (PE)	Inefficacité perçue (IP)	Bénéfices perçus (BP)	Dangerosité perçue (DP)
Intention	0.01									
EA	0.18***	0.51***								
IS	0.23***	0.30***	0.58***							
AA	0.26***	0.30***	0.64***	0.64***						
C	0.20***	-0.02	0.11**	0.16***	0.19***					
PE	0.15***	0.37***	0.68***	0.69***	0.75***	0.18***				
IP	0.39***	-0.15***	-0.14***	0.00	-0.03	0.12***	-0.18***			
BP	0.17***	0.28***	0.48***	0.47***	0.49***	0.16***	0.51***	-0.04		
DP	0.10**	-0.05	-0.10**	-0.18***	-0.20***	-0.08*	-0.26***	0.30***	-0.15***	
Attitude générale	0.16***	0.24***	0.45***	0.33***	0.42***	0.11**	0.45***	-0.12***	0.33***	-0.15***

622

\* $p<0,05$ ; \*\* $p<0,01$ ; \*\*\* $p<0,001$ 

623

624

625 Tableau 9 : Bêtas des variables incluses dans le modèle de régression linéaire sur la variable dépendante  
 626 « Intention Comportementale »

	Échantillon Deux Roues-Motorisés (n=817)		
	Bêta		
	Étape 1	Étape 2	Étape 3
Fréquence : 2 ou 3 fois par mois	0,099	0,069	0,057
Fréquence : Environ 1 fois par mois	0,089	0,061	0,067
Fréquence : Moins souvent	-0,022	-0,063	-0,062
Fréquence : Tous les jours ou presque	0,036	0,042	0,040
<i>Cat. référence : 2 à 3 fois par semaine</i>			
Nombre d'accidents au cours des deux dernières années	-0,011	0,001	0,003
Départements : Nouvelle zone expérimentale	0,027	0,079	0,085
Départements : Zone témoin	0,011	0,030	0,039
Départements : Région Île-de-France	0,129	0,120	0,132
<i>Cat. référence : Ancienne zone expérimentale</i>			
Sexe : Femmes	-0,147**	-0,077	-0,074
<i>Cat. référence : Hommes</i>			
Âge	-0,008***	-0,008***	-0,008***
<b>Étape 2 : UTAUT</b>			
Condition facilitatrice : Sanction perçue		-0,020	-0,030
Effort attendu : Facilité perçue		0,511***	0,494***
Influence sociale		0,003	-0,006
Performance attendue : Efficacité perçue		0,042	0,062
<b>Étape 3 : Variables complémentaires</b>			
Attitude affective : Plaisir de conduire			-0,069
Inefficacité perçue			0,012
Connaissance			0,013
Dangerosité perçue			0,026
Bénéfices perçus			0,110***
Attitude générale			-0,002
<b>R<sup>2</sup> ajusté</b>	0,064	0,333	0,340
<b>AIC</b>	1520,467	1246,505	1244,578
<b>BIC</b>	1581,64	1326,501	1352,807

627 \* $p < 0,05$  ; \*\* $p < 0,01$  ; \*\*\* $p < 0,001$

628

629

630

## 6. Discussion

Les données récoltées dans le cadre de cette expérimentation questionnaient l'acceptabilité de la CIF au regard du type de conducteurs (VL et 2RM) et des zones d'étude, selon que la pratique de la CIF soit autorisée ou non. Il s'agissait également de préciser le rôle de l'acceptabilité dans l'intention comportementale lors du déploiement d'une mesure de politiques publiques.

Conformément à notre hypothèse, les usagers de 2RM ont une attitude **générale** plus positive vis-à-vis de la mesure visant à encadrer la pratique de l'inter-files que les usagers de VL. Ces résultats sont cohérents avec les premiers travaux menés dans le cadre de l'expérimentation de la CIF (Eyssartier et al., 2018) **ainsi que les travaux menés à l'étranger (Beanland et al., 2015)**. Ces différences entre les groupes renvoient à la question soulevée par Hamelin (2023, p.12) sur la complexité de l'aspect *social* de l'acceptabilité. Il propose de s'intéresser à des groupes cohérents et pertinents vis-à-vis de la problématique étudiée afin de faire émerger la pluralité de l'acceptabilité sociale. Fortin et Fournis (2014, 2015), rapporté par Hamelin (2023, p.21), mentionnent « l'intérêt d'appréhender l'acceptation sociale dans le cadre d'un « territoire » et confirment la « nécessaire définition territoriale » de l'acceptabilité et de l'acceptation sociale ». Les résultats de la présente étude ne confirment totalement pas ces propos, la zone de résidence n'ayant qu'un impact minime sur nos variables, que ce soit l'attitude **générale** ou l'intention comportementale contrairement à notre hypothèse. Ainsi, le fait d'avoir une expérience passée de la mesure, de savoir avec certitude que cette mesure sera mise en place prochainement ou qu'il n'est pas prévu qu'elle soit mise en place n'apparaît avoir aucune incidence sur le fait d'être favorable à cette mesure. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que cette mesure vise à encadrer une pratique de conduite déjà pratiquée fréquemment, bien qu'interdite, depuis de nombreuses années sur l'ensemble du territoire. La notion de territoire n'apparaît pas discriminante pour la compréhension de l'acceptabilité de la CIF, pour laquelle la notion de groupe social à travers le type de conducteurs se révèle plus clivante. Également, **le nombre d'accidents déclarés pour nos échantillons étant très faible, cela peut expliquer en partie l'absence de résultats significatifs.**

Les résultats des régressions sur la variable dépendante « Attitude **générale** » indiquent que les variables « Performance attendue » et « Inefficacité perçue » sont respectivement positivement et négativement associées à l'attitude **générale** pour les conducteurs de VL et de 2RM. Les individus pour lesquels la mesure va améliorer le partage de la route et la sécurité des conducteurs de 2RM ont en moyenne une attitude **générale** plus favorable à l'encadrement **de l'inter-files**. Les conducteurs (VL et 2RM) pour lesquels la mesure n'aura que peu ou pas d'impact, qui contribuera potentiellement à une dégradation des conditions de circulation, sont quant à eux défavorables à l'encadrement **de l'inter-files**. Les travaux de Varet et al. (2021) précisent que la légitimité perçue se compose entre autres de facteurs tels que la rationalité perçue, l'adéquation d'une règle, et l'efficacité des règles vis-à-vis d'un problème spécifique pour un contexte donné. Les facteurs en lien avec l'attitude **générale** dans la présente recherche semblent donc s'inscrire dans la définition proposée de la légitimité. En ce sens, ces premiers résultats semblent indiquer que les facteurs en lien avec l'attitude **générale** envers la mesure se rapportent à des considérations majoritairement sociétales, qui feraient écho à la notion de légitimité (Moreau et al., 2015) **et celle de justice perçue (Ittner et al., 2003 ; Raux & Souche, 2001)**. **Beanland et al. (2015) précisent qu'une minorité de conducteurs de VL s'opposent à la circulation inter-files pour des raisons d'équité et de cohérence, estimant que les lois devraient être identiques pour tous les usagers de la route. Les conducteurs de VL estiment que les usagers de 2RM devraient « simplement faire preuve de patience et attendre leur tour » (Beanland et al., 2015, p.10). Bien que cette opinion soit peu répandue, il pourrait s'avérer judicieux d'étudier comment cette pratique pourrait profiter aux conducteurs de VL pour atténuer le risque d'interactions agressives et hostiles entre les usagers de la route.**

Au regard de l'échantillon des 2RM, considérer qu'il est facile de respecter les règles encadrant la CIF et que l'encadrement de cette **pratique** est bénéfique pour les motards a un impact positif sur l'intention de respecter les mesures encadrant la CIF. En outre, l'attitude **générale** ne paraît pas ici agir directement sur l'intention comportementale. Ces résultats **sont cohérents au regard des travaux** de Venkatesh et al. (2003) ou encore Davis (1989) qui ne confèrent à l'attitude que peu, ou pas, d'impact direct sur l'intention

comportementale. Selon eux, les liens observés entre attitude et intention sont le résultat « de l'omission des autres prédicteurs clés (en particulier, l'efficacité et l'effort attendu) » (Venkatesh et al., 2003, p.455). Ainsi, ils estiment que l'inclusion de l'attitude dans l'étude de l'intention d'utilisation des nouvelles technologies n'est pas nécessaire si les variables « Performance attendue » et « Effort attendu » sont intégrées dans les modèles d'analyse (Taylor & Todd 1995a ; Thompson et al. 1991). La hausse du R<sup>2</sup> ajusté lors de l'ajout des variables issues de l'UTAUT permet de confirmer la pertinence de ce modèle dans l'étude de l'acceptabilité de politiques publiques. Les variables ajoutées au modèle UTAUT n'augmentent pas sensiblement la valeur du R<sup>2</sup> ajustée aussi bien concernant la variable attitude générale que la variable intention comportementale pour les conducteurs de 2RM. Ces résultats suggèrent que l'intention comportementale est plus fortement impactée par les croyances spécifiques associées aux conséquences individuelles sur le nouveau comportement à adopter que par les attitudes envers la nouvelle mesure et ses conséquences sociétales.

Par conséquent, ces premiers résultats confirment que les usagers ont une attitude générale plutôt favorable envers la mesure, d'autant plus au sein de la population des conducteurs de 2RM. Les facteurs en lien avec les pratiques des individus tels que l'« Effort attendu » sont ceux qui prédisent le mieux l'intention de respecter des règles. Les facteurs se rapportant à un niveau plus global comme les « Performance attendue » et l'« Inefficacité perçue » prédisent mieux le fait d'être favorable ou non à la mesure (Ittner et al., 2003 ; Varet et al, 2021). Si l'acceptabilité peut s'envisager comme la première étape d'un processus ayant pour objectif final l'appropriation, l'utilisation de nouveaux dispositifs, et plus spécifiquement dans le cadre de nouvelles politiques publiques, le respect de nouvelles règles (Cestac et al., 2018), alors il semblerait que renforcer la facilité perçue des règles et les connaissances sur les bénéfices d'une telle mesure soient des moyens pertinents pour agir sur l'intention du respect des règles routières.

Des limites à cette recherche peuvent être relevées. Tout d'abord, l'utilisation effective de l'infrastructure par les participants n'a pas été vérifiée ; seules les données déclaratives issues du questionnaires ont été utilisées. Également, l'ensemble des conditions encadrant la pratique de l'inter-files peut apparaître complexe. Toutefois, parmi les différentes conditions de la CIF, certaines sont similaires aux règles déjà en vigueur dans le code de la route (activer son clignotant avant de doubler, reprendre sa place après avoir doublé, etc.). La question du différentiel de vitesse reste néanmoins celle pour laquelle la gestion du changement peut s'avérer plus complexe. L'autorisation de la CIF sur le territoire entraînera son apprentissage au sein des auto-écoles et des centres de formation ce qui permettra de faciliter la gestion des nouveaux comportements à adopter. Concernant la construction de deux des facteurs. Tout d'abord, le facteur « Influence sociale ». Il regroupait des questions sur le comportement des autres conducteurs de 2RM sans toutefois spécifier les différents liens sociaux pouvant lier le conducteur aux autres individus. Or, la littérature précise que l'utilisation de normes spécifiques décrivant le comportement des pairs, d'amis, permet d'expliquer une plus grande proportion de l'intention comportementale comparativement à l'utilisation de normes plus générales (Delhomme et al., 2009). Par ailleurs, bien que l'utilisation de questionnaire en ligne réduise le biais de désirabilité sociale, son utilisation peut introduire un biais dans l'échantillonnage, un biais de couverture, dû au fait que tous les individus ne disposent pas d'un accès à internet. Les caractéristiques socio-économiques des répondants peuvent ainsi varier selon le mode d'enquête, pouvant être source de comportements de mobilité spécifiques (Bayart & Bonnel, 2018 ; Gingras & Belleau, 2015).

## 7. Conclusion

Cette étude exploratoire a permis de dresser un premier contour de la notion d'acceptabilité sociale au regard d'une politique publique de sécurité routière. Les travaux réalisés dans ce cadre soulignent la pertinence de tenir compte de la notion de facilité perçue des nouvelles règles routières afin de développer l'intention de respecter les règles encadrant la pratique de l'inter-files. Ainsi, les actions de prévention devraient se construire autour de cette notion pour favoriser l'intention de respecter les règles. De manière plus générale, cette étude propose une réflexion quant à la définition d'acceptabilité qui apparaît ici en lien

726 avec les conséquences individuelles associées au nouveau comportement à adopter découlant de la  
727 politique publique déployée.

728

729

### 730 **Remerciement**

731 Les auteurs remercient Marie-Axelle Granié pour l'aide et les suggestions pertinentes lors de la rédaction de  
732 cet article, ainsi que la Délégation à la Sécurité Routière pour le financement de l'expérimentation.



## 733 Bibliographie

- 734 Baba, S., & Raufflet, E. (2015). L'acceptabilité sociale: une notion en consolidation. *Management*  
735 *international*, 19(3), 98-114.
- 736 Bamberg, S., & Rölle, D. (2003). Determinants of people's acceptability of pricing measures—replication and  
737 extension of a causal model. In *Acceptability of transport pricing strategies* (pp. 235-248). Emerald Group  
738 Publishing Limited.
- 739 Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au  
740 Québec: définitions et postulats. [VertigO] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(1).
- 741 Bayart, C., & Bonnel, P. (2010). L'impact du mode d'enquête sur la mesure des comportements de mobilité.  
742 *Economie et Statistique/Economics and Statistics*, (437), 47-50.
- 743 Beanland, V., Pammer, K., Sledziowska, M., & Stone, A. (2015). Drivers' attitudes and knowledge  
744 regarding motorcycle lane filtering practices. In *Proceedings of the 2015 Australasian Road Safety*  
745 *Conference* (pp. 1-11). Australasian College of Road Safety.
- 746 Bordel, S., Charon, C., Hautière, N., & Somat, A. (2012). Acceptabilité d'un système embarqué. *54e*  
747 *Congrès de la Société Française de Psychologie, Montpellier, France*.
- 748 Bordel, S., & Somat, A. Une approche scientifique de l'acceptabilité : le regard de l'ergonomie et de la  
749 psychologie sociale. Blanchard, Gilles and Carnis, Laurent. Évaluation des politiques de sécurité routières.  
750 Méthodes, outils et limites, L'Harmattan, 2015.
- 751 Cattell, R. B. (1966). The scree test for the number of factors. *Multivariate behavioral research*, 1(2), 245-  
752 276.
- 753 Caron, D. J., Bernardi, S., & Nicolini, V. (2021). *L'acceptabilité sociale du partage des données de santé:*  
754 *revue de la littérature*. Chaire de recherche en exploitation des ressources informationnelles.
- 755 Cestac, J., Carnis, L., Assailly, J. P., Eyssartier, C., & Garcia, C. (2018). *Enquête sur le rapport à la règle*  
756 *chez les automobilistes français* (Doctoral dissertation, IFSTTAR-Institut Français des Sciences et  
757 Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux).
- 758 Clabaux, N., Fournier, J. Y., Michel, J. E., Huillet, J., Gemy, F., & Gueritat, F. (2015). Risque d'accident des  
759 usagers de deux-roues motorisés associé aux pratiques de remontée de files sur autoroutes urbaines.  
760 *Rech Transp Secur*, 33, 1-13.
- 761 Clabaux, N., Fournier, J. Y., & Michel, J. E. (2017). Powered two-wheeler riders' risk of crashes associated  
762 with filtering on urban roads. *Traffic injury prevention*, 18(2), 182-187.
- 763 Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C., & Truman, W. (2007). The role of motorcyclist and other driver  
764 behaviour in two types of serious accident in the UK. *Accident Analysis & Prevention*, 39(5), 974-981.
- 765 Das, S., & Maurya, A. K. (2018). Modelling of motorised two-wheelers: a review of the literature. *Transport*  
766 *reviews*, 38(2), 209-231.
- 767 Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information  
768 technology. *MIS quarterly*, 319-340.
- 769 Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., & Simões, A. (2009). Manual for designing, implementing,  
770 and evaluating road safety communication campaigns: Part I. *Brussels: Belgian Road Safety Institute*.

771 Dorocki, S., & Wantuch-Matla, D. (2021). Power two-wheelers as an element of sustainable urban mobility  
772 in Europe. *Land*, 10(6), 618.

773 DSR. (2021). La circulation inter-files.

774 Eyssartier, C., Lanfranchi, M., Ragot-Court, I. (2018, April). Lane splitting experiment: comparative  
775 analysis of how this is accepted by motorcyclists and car drivers. In *TRA 2018, 7th Transport Research*  
776 *Arena: A digital era for transport* (p. 9p).

777 Février, F., Jamet, E., & Rouxel, G. (2008, September). Quel outil d'évaluation de l'acceptabilité des  
778 nouvelles technologies pour des études francophones?. In *Proceedings of the 20th Conference on*  
779 *l'Interaction Homme-Machine* (pp. 199-204).

780 Fortin, M. J., & Fournis, Y. (2014). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale: les  
781 dynamiques territoriales face aux projets énergétiques au Québec. *Natures Sciences Sociétés*, 22(3), 231-  
782 239.

783 Fournis, Y., & Fortin, M. J. (2015). Une définition territoriale de l'acceptabilité sociale: pièges et défis  
784 conceptuels. *VertigO*, 15(3).

785 Gärling, T., & Schuitema, G. (2007). Travel demand management targeting reduced private car use:  
786 effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of social issues*, 63(1), 139-153.

787 George, D. & Mallery, P. (2003). *SPSS for Windows step by step: A simple guide and reference*. (11.0 updat).  
788 Allyn & Bacon.

789 Gingras, M. È., & Belleau, H. (2015). Avantages et désavantages du sondage en ligne comme méthode de  
790 collecte de données: une revue de la littérature.

791 Goldenbeld, C. (2002). Soutien du public à la sécurité routière et aux mesures de sécurité. Aperçu des  
792 résultats et des possibilités de recherche. Leidschendam : *Fondation de recherche sur la sécurité routière*  
793 *SWOV*.

794 Goldenbeld, C., Twisk, D., & Houwing, S. (2008). Effects of persuasive communication and group  
795 discussions on acceptability of anti-speeding policies for male and female drivers. *Transportation Research*  
796 *Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(3), 207-220.

797 Guyot, R. (2012). Circulation inter-files des deux-roues motorisés. *Rapport du ministère de l'intérieur*.

798 Hamelin, F. (2023). *L'acceptation sociale : L'innovation publique à l'épreuve du faisable*. Éditions EMS.

799 Hamelin, F. & Eyssartier, C. (2011). Les professionnels mobiles à l'épreuve des radars automatiques. Une  
800 acceptation entre stress contenu et identités au travail bousculées. *Articulo-Journal of Urban Research*, (7).

801 Horn, J. L. (1965). A rationale and test for the number of factors in factor analysis. *Psychometrika*, 30, 179-  
802 185.

803 Ittner, H., Becker, R., & Kals, E. (2003). Willingness to support traffic policy measures: The role of justice.  
804 In *Acceptability of transport pricing strategies* (pp. 249-265). Emerald Group Publishing Limited.

805 Jakobsson, C., Fujii, S., & Gärling, T. (2000). Determinants of private car users' acceptance of road pricing.  
806 *Transport policy*, 7(2), 153-158.

807 Jenness, J. W., Yahoodik, S., Benedick, A. & De Leonardis, D. (2019). *Motorcyclists' attitudes on using high-*  
808 *visibility gear to improve conspicuity: Findings from a focus group study* (No. DOT HS 812 704). United  
809 States. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration.

810 Jolliffe, I. (1986). *Principal component analysis*. New York, NY: Springer-Verlag.

811 Khalilikhah, M., Habibian, M. & Heaslip, K. (2016). Acceptability of increasing petrol price as a TDM pricing  
812 policy: A case study in Tehran. *Transport Policy*, 45, 136-144.

813 Krosnick, J. A. & Petty, R. E. (1995). Attitude strength: An overview. *Attitude strength: Antecedents and*  
814 *consequences*, 1, 1-24.

815 Kurlantzick, A., & Krosner, B. (2016). *Motorcycle Lane Splitting: A Literature Review*. Ride to Work: Duluth,  
816 USA

817 Liu, Q., Lucas, K. & Marsden, G. (2021). Public acceptability of congestion charging in Beijing, China: How  
818 transferrable are Western ideas of public acceptability?. *International Journal of Sustainable Transportation*,  
819 15(2), 97-110.

820 Moreau, C., Rinaudo, J. D. & Garin, P. (2015). La justice sociale dans la construction du jugement  
821 d'acceptabilité. Analyse des réactions d'agriculteurs face à différentes règles de partage de l'eau souterraine.  
822 *Économie rurale*, 346, 31-48.

823 Osborne, J. W., Costello, A. B. & Kellow, J. T. (2008). Best practices in exploratory factor analysis: Four  
824 recommendations for getting most from your analysis. *Practical Assessment, Research & Evaluation*, 10, 1–9

825 Ragot-Court, I., Hamelin, F., Derrien-Lallement, L. & de Laurens, B. (2011). Acceptabilité sociale de la  
826 politique de sécurité routière [Conférence]. Mission d'information relative à l'analyse des causes des  
827 accidents de la circulation et à la prévention routière, Paris. [https://www.assemblee-nationale.fr/13/cr-](https://www.assemblee-nationale.fr/13/cr-mi-pr/10-11/c1011008.asp#P8_1136)  
828 [mi-pr/10-11/c1011008.asp#P8\\_1136](https://www.assemblee-nationale.fr/13/cr-mi-pr/10-11/c1011008.asp#P8_1136).

829 Ragot-Court I., Hidalgo M. & Eyssartier, C. (2014). Les Automobilistes et la Circulation Inter-Files des Deux-  
830 Roues Motorisés -Projet AUTOFILE, Volet 2 «Opinions et leurs déterminants: Analyse quantitative  
831 à partir d'une enquête sur le plan national», *Rapport final de convention IFSTTAR/DSCR n°*  
832 *2200617238*, 109.

833 Ragot-Court, I., Hidalgo, M. & Eyssartier, C. (2019). Les automobilistes et la Circulation Inter-Files: Contextes  
834 de circulation, Difficultés et Acceptabilité avant la mise en œuvre expérimentale de l'encadrement de cette  
835 pratique des deux/trois roues motorisés par les pouvoirs publics. *RTS-Recherche Transports Sécurité*, 2019,  
836 27p.

837 Raux, C., & Souche, S. (2001). Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des  
838 transports? Le cas de TEO à Lyon. *Les Cahiers scientifiques du transport*, (40), pp-27.

839 Reppert, J. (2020). *Limits of Cronbach's alpha*. [https://www.justinreppert.com/data-science/limits-of-](https://www.justinreppert.com/data-science/limits-of-coefficient-alpha/#fnref:2)  
840 [coefficient-alpha/#fnref:2](https://www.justinreppert.com/data-science/limits-of-coefficient-alpha/#fnref:2)

841

842 Rogers, E. M. (1995). *Diffusion of Innovations*, New York, Free Press.

843

844 Rosenberg, M. J., Hovland, C. I., McGuire, W. J., Abelson, R. P. & Brehm, J. W. (1960). Attitude organization  
845 and change: An analysis of consistency among attitude components.(Yales studies in attitude and  
846 communication.), Vol. III.

847 Saini, H. K., Chouhan, S. S., Kathuria, A. & Sarkar, A. K. (2023). Evaluating overtaking and filtering maneuver  
848 of motorcyclists and car drivers using advanced trajectory data analysis. *International journal of injury control*  
849 *and safety promotion*, 1-17.

850 Schafer, A., & Victor, D. G. (2000). The future mobility of the world population. *Transportation research part*  
851 *a: policy and practice*, 34(3), 171-205.

852 Schlag, B., & Teubel, U. (1997). Public acceptability of transport pricing. *IATSS research*, 21, 134-142.

853 Schade, B. & Schlag, J. (2003). Public Acceptability of Travel Demand Management in Rothengatter, T.,  
854 Huguenin, R. (ed.) *Traffic and Transport psychology*, Elsevier.

855 Sperley, M. et Pietz, A. J. (2010). *Motorcycle lane-sharing: literature review*.

856 Steg, L. (2003). Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing. In *Acceptability*  
857 *of transport pricing strategies* (pp. 187-202). Emerald Group Publishing Limited.

858 Taylor, S., & Todd, P. A. (1995) Assessing IT Usage: The Role of Prior Experience. *MIS Quarterly* 19(2), 561-  
859 570.

860 Thompson, R. L., Higgins, C. A., & Howell, J. M. (1991). Personal computing: Toward a conceptual model  
861 of utilization. *MIS quarterly*, 125-143.

862 Trope, Y., Liberman, N., & Wakslak, C. (2007). Construal levels and psychological distance: Effects on  
863 representation, prediction, evaluation, and behavior. *Journal of consumer psychology*, 17(2), 83-95.

864 Van Elslande, P., & Clabaux, N. (2014). Actes des Journées Scientifiques «Deux-roues motorisés» 15 et  
865 16 octobre 2013, Lyon-Bron.

866 Varet, F., Granié, M. A., Carnis, L., Martinez, F., Pelé, M., & Piermattéo, A. (2021). The role of perceived  
867 legitimacy in understanding traffic rule compliance: A scoping review. *Accident Analysis & Prevention*, 159,  
868 106299.

869 Varin, B., & Ledoux, V. (2015). *Facteurs contributifs des accidents de deux-roues motorisés*. Fiches  
870 techniques du CERMA.

871 Venkatesh, V., Morris, M. G., Davis, G. B. & Davis, F. D. (2003). User acceptance of information technology:  
872 Toward a unified view. *MIS quarterly*, 425-478.

873 Venkatesh, V., Thong, J. Y., & Xu, X. (2016). Unified theory of acceptance and use of technology: A  
874 synthesis and the road ahead. *Journal of the association for Information Systems*, 17(5), 328-376.

875 Vlassenroot, S., De Mol, J., Brijs, T. & Wets, G. (2006). Defining the public support: what can determine  
876 acceptability of road safety measures by a general public?. In *European Transport Conference, Strasbourg*,  
877 France.

878 Wigan, M. (2002). Motorcycles as a full mode of transportation. *Transportation research record*, 1818(1), 39-  
879 46.

880  
881 World Health Organization. (2022). Powered two-and three-wheeler safety: a road safety manual for  
882 decision-makers and practitioners.