

**PERCEPTION DES
HABILETÉS DE
CONDUITE,
ÉVALUATION DU
RISQUE
D'ACCIDENT ET
ATTITUDES FACE
AUX
COMPORTEMENTS
DE CONDUITE
RISQUÉS**



TL
152.35
B47
1993



Centre hospitalier Ste-Marie
Département de santé communautaire

INSPO - Montréal



3 5567 00001 1046

CENTRE DE DOCUMENTATION

Institut national de santé publique du Québec
4835, avenue Christophe-Colomb, bureau 200
Montréal (Québec) H2J 3G8
Tél.: (514) 597-0606

+L
152.35
BMT
PPB

PERCEPTION DES HABILETÉS DE CONDUITE, ÉVALUATION DU RISQUE D'ACCIDENT ET ATTITUDES FACE AUX COMPORTEMENTS DE CONDUITE RISQUÉS.

Sylvie Bernier
Daniel Dumont

Dépôt légal - 2e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-9803314-1-4

Département de santé communautaire
Centre hospitalier Ste-Marie
3350, boulevard Royal
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5Z4

REMERCIEMENTS

La réalisation de cette étude a été rendue possible grâce à une subvention du Fonds pour la Formation de Chercheurs et l'Aide à la Recherche (F.C.A.R.) dans le cadre de son programme "Opérations de recherche thématique", volet "Action concertée sur la sécurité routière" offert conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.) autrefois Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.).

Nous tenons d'abord à remercier la direction du Département de santé communautaire du Centre hospitalier Ste-Marie qui nous a supporté et encouragé tout au long de cette recherche. D'autre part, l'excellente collaboration de tous les corps policiers de la région se doit d'être soulignée. Nous exprimons également notre gratitude à tous les conducteurs qui ont bien voulu participer à cette recherche.

Des remerciements sont également adressés à messieurs Jacques Bergeron du Département de psychologie de l'Université de Montréal, Jean Hérickx de la S.A.A.Q., madame Claire Laberge-Nadeau du Département de médecine sociale et préventive de l'Université de Montréal et monsieur Michel Pérusse du Département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval pour leurs recommandations lors de l'élaboration du présent projet de recherche. Enfin, les auteurs tiennent à signaler le travail des personnes suivantes :

Louisette Belleau	Enquêteure
Joëlle Caron	Enquêteure
Claude Desjardins	Traitement informatique
Jocelyne Drolet	Recherche bibliographique
Renée Hamel	Mise en page du rapport
Stéphane Labonté	Enquêteur
Christiane Lemaire	Présentation et diffusion du rapport
George W. Maslany, Université de Régina	Support pour les analyses statistiques
Serge Nadeau	Validation des questionnaires
Marc Nolin	Présentation des questionnaires
Pierre Nolin	Concours et tirages
Linda Paulin	Photographies des situations de conduite
Maryse Roy	Enquêteure
	Enquêteure

PRÉFACE

Au Québec, de 1986 à 1990, la route a fait plus de 253 000 victimes dont 5 482 sont décédées. Le phénomène des traumatismes routiers est malheureusement un problème de santé publique qui demeure difficile à contrer. Malgré des efforts pour rendre les véhicules plus sécuritaires et les routes moins dangereuses, on assiste présentement, au Québec, à une augmentation de l'exposition au risque. En effet, le transport en commun est de plus en plus boudé par la population québécoise, augmentant ainsi le nombre de véhicules personnels sur nos routes et accroissant le risque d'accidents routiers.

L'obtention du permis de conduire semble, pour sa part, prendre de plus en plus d'importance. En effet, en 1986, on dénombrait 72 titulaires de permis de conduire pour 100 habitants âgés de 16 ans et plus. En 1990, ce nombre est passé à 76 pour 100 habitants. L'augmentation chez les jeunes âgés entre 16 et 19 ans a été encore plus marquée passant de 45 titulaires, en 1986, à 53 pour 100 habitants en 1990.

Le phénomène des accidents de la route est multifactoriel (environnement, véhicules, individus et société) et les attitudes et comportements des conducteurs semblent y jouer un rôle important. Cependant, encore trop peu d'efforts sont consacrés à l'éducation de la population à la sécurité routière. Une vision fataliste nous porte à croire que les accidents ne peuvent être évités. Pourtant, les professionnels de la santé publique prennent de plus en plus conscience que bien des maladies et des décès sont prématurés et qu'il est possible de les éviter par une meilleure sensibilisation de la population à l'importance de saines habitudes de vie. Il en est de même pour la sécurité routière.

Le Département de santé communautaire du Centre hospitalier Ste-Marie de Trois-Rivières est particulièrement sensible aux coûts physiques, psychologiques et sociaux qui sont rattachés à ce problème de santé. Partenaire avec d'autres organismes, il cherche à mettre ses ressources à contribution par une recherche visant à mieux comprendre les attitudes et comportements que les conducteurs manifestent suite à un accident routier.

L'un des mandats des départements de santé communautaire a trait à la promotion de la santé auprès de la population. Dans leurs programmes d'éducation sanitaire, les planificateurs de la santé cherchent à rejoindre l'individu afin de le sensibiliser pour développer chez lui des attitudes et des comportements sécuritaires. Cependant, les interventions visant la modification de comportement sont souvent considérées comme peu efficaces. Par contre, l'industrie, grâce à des techniques de publicité et de marketing, parvient pourtant à créer une foule de nouveaux besoins, à influencer une multitude d'attitudes ou de tendances chez la population. Connaissons-nous vraiment ce conducteur que nous voulons rejoindre, ses processus de conduite que nous voudrions influencer? Une méconnaissance des éléments impliqués dans la tâche de conduite pourrait expliquer en partie, les échecs de l'éducation dans ce domaine.

La conduite automobile est une tâche extrêmement complexe qui fait appel à un ensemble de processus liés aux systèmes perceptuels, cognitifs et d'attitudes de l'individu. Pour développer des stratégies de promotion efficaces, il est important de mieux connaître ces variables humaines qui contribuent à créer les situations de conduite risquées pouvant provoquer des accidents. Il faut aussi comprendre l'influence qu'a l'accident sur ces variables et explorer ce qui demeure ou devient dangereux dans la manière dont le conducteur exécute sa tâche.

La présente recherche se propose d'étudier certaines perceptions et attitudes des conducteurs après l'expérience d'un accident routier. Des conducteurs accidentés et non accidentés seront comparés par rapport à ces variables.

Après un accident routier, le conducteur a-t-il besoin d'être informé, confronté, rééduqué si oui, quels aspects de sa conduite doivent être touchés? Les résultats de cette recherche devraient être utiles à ceux qui veulent mieux comprendre les différentes facettes du comportement du conducteur et être plus efficaces dans leurs interventions en matière de prévention des accidents.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	3
PRÉFACE	5
CHAPITRE PREMIER : Présentation de la problématique et du contexte théorique	21
1.1 Présentation générale de la problématique des accidents routiers	23
1.1.1 Ampleur du problème des accidents routiers	24
1.1.2 Tâche de conduite, conflits et conditions d'accident routier	24
1.1.3 Les accidents routiers : une problématique multifactorielle	26
1.1.4 Importance du facteur humain : prudence et nuance	28
1.1.5 Etude du facteur et de l'impact de l'accident routier : stratégie spécifique vers une solution globale	29
1.2 Expériences, accidents routiers et processus de conduite	30
1.2.1 Sources d'information et importance de l'expérience	30
1.2.2 Accidents routiers et performances ultérieures	31
1.3 Analyse du processus de conduite et du facteur humain : identification des variables critiques	34
1.3.1 Types d'erreurs de conduite et risque d'accident routier	34
1.3.2 Identification des variables cibles : erreurs du processus décisionnel	36
1.3.2.1 Surestimation des habiletés de conduite	36
1.3.2.2 Sous-évaluation du danger : contrôlabilité, sévérité et probabilité d'occurrence	37
1.3.2.3 Tolérance et autres attitudes face au risque	38
1.4 Facteur humain, erreurs décisionnelles et problématique de recherche	40
1.4.1 Variables cibles de la présente étude	41
1.4.2 Hypothèses	42
CHAPITRE 2 : Présentation de la méthodologie de l'étude	43
2.1 Schéma de l'expérimentation	45
2.2 Instruments administrés	46
2.2.1 Questionnaire A.C.R.	47
2.2.2 Questionnaire C.P.S.	47
2.2.3 Questionnaire D.S.	48

2.3	Autres questionnaires administrés	50
2.3.1	Questionnaire général	50
2.3.2	Questionnaire de lieu de contrôle	50
2.4	Sujets	51
2.4.1	Groupes de conducteurs accidentés (cas)	51
2.4.1.1	Définition opérationnelle de l'accident routier	51
2.4.1.2	Critères d'admissibilité	51
2.4.1.3	Source de données	52
2.4.1.4	Procédure de sélection	52
2.4.2	Groupes de conducteurs non accidentés (témoins)	52
2.4.2.1	Critères d'admissibilité	52
2.4.2.2	Source de données	52
2.4.2.3	Procédure de sélection	53
2.5	Déroulement de l'enquête	53
2.5.1	Phase 1	53
2.5.2	Phase 2	53
2.6	Autorisation	54
2.7	Analyse statistique utilisée	54
	 CHAPITRE 3 : Analyses préliminaires	55
3.1	Analyses préliminaires	57
3.1.1	Examen des sujets conservés pour l'étude	57
3.1.2	Examen des structures factorielles et de la consistance interne des échelles	58
	 CHAPITRE 4 : Présentation des résultats	63
4.1	Analyses principales sur les mesures de perceptions d'habileté de conduite, de risque et sur les mesures d'attitudes	65
4.1.1	Analyses principales des perceptions et perceptions différentielles liées aux habiletés de conduite	65
4.1.1.1	Perceptions liées aux habiletés de conduite	65
4.1.1.2	Perceptions différentielles liées aux habiletés de conduite	66
4.1.2	Analyses principales des perceptions et des perceptions différentielles du risque lié à la conduite	67
4.1.2.1	Perceptions du risque lié à la conduite	67
4.1.2.2	Perceptions différentielles du risque lié à la conduite	67
4.1.3	Analyses principales des attitudes face aux comportements risques	67

4.2 Analyses complémentaires	69
4.2.1 Analyses complémentaires sur les variables comportementales	69
4.2.1.1 Analyses multivariées complémentaires sur les variables comportementales	69
4.2.1.2 Comparaisons des habitudes et des intentions de conduite	70
4.2.2 Analyses complémentaires sur les styles d'attribution des causes d'accident ..	70
4.2.2.1 Analyses multivariées complémentaires sur les variables d'attributions internes et externes	70
4.2.2.2 Comparaisons des attributions internes et externes	71
4.3 Prédictions des variables comportementales	72
4.3.1 Prédiction du nombre d'accident chez les sujets accidentés	72
4.3.2 Prédiction du nombre de contraventions	72
4.3.3 Prédiction des habitudes de comportements (échelle B de l'A.C.R.)	73
4.3.4 Prédiction d'intention de comportements (échelle E de l'A.C.R.)	74
 CHAPITRE 5 : Discussion	83
5.1 Limites de l'étude	85
5.1.1 Type d'étude	85
5.1.2 Opérationnalisation du terme accidenté	85
5.2 Synthèse et discussion des résultats obtenus	87
5.2.1 Paramètres de prise de décision : attitudes et perceptions de conduite	87
5.2.2 Comportements habituels de conduite et intentions de prise de risque en situation spécifique	89
5.2.3 Valeurs prédictrices des attitudes	90
5.2.4 Attribution des accidents à des causes internes et externes	91
 CHAPITRE 6 : Conclusion et recommandations	93
6.1 Perspective de recherche	95
6.2 Interventions auprès des conducteurs	96
 RÉFÉRENCES	100
 ANNEXES	103

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1	Résultats des analyses de consistance interne (coefficients <i>alpha</i>)	60
Tableau 3.2	Résultats des analyses factorielles	61
Tableau 4.1	Tableau sommaire des analyses de variance multivariées pour les variables de perceptions et de perceptions différentielles liées aux habiletés de conduite	75
Tableau 4.2	Positionnement général des répondants sur les diverses échelles liées aux variables de perception liées aux habiletés de conduite	76
Tableau 4.3	Tableau sommaire des analyses de variance multivariées pour les variables de perceptions et de perceptions différentielles du risque lié à la conduite	77
Tableau 4.4	Positionnement général des répondants sur les diverses échelles liées aux variables de perception du risque lié à la conduite	78
Tableau 4.5	Analyse de variance multivariée sur l'attitude face aux comportements de conduite risqués	79
Tableau 4.6	Positionnement général des répondants sur l'échelle d'attitude face aux comportements de conduite risqués	79
Tableau 4.7	Synthèse des analyses de variance multivariées pour les habitudes et intentions liées aux comportements de conduite risqués	80
Tableau 4.8	Positionnement général des répondants sur l'échelles d'habitudes et d'intentions liées aux comportements de conduite risqués	80
Tableau 4.9	Synthèse des analyses de variance multivariées pour les variables d'attributions de causes d'accident routier	81
Tableau 4.10	Positionnement général des répondants sur les échelles d'attribution des causes d'accident routier	81

LISTE DES TABLEAUX EN ANNEXE

Tableau C-1	Distribution de l'échantillon selon l'âge et le sexe	155
Tableau C-2	Analyse de variance sur l'âge des sujets	159
Tableau C-3	Analyse factorielle sur le questionnaire D.S. (phase 1)	163
Tableau C-4	Analyse factorielle sur le questionnaire D.S. (phase 2)	167
Tableau C-5	Test de consistance interne sur le questionnaire D.S. (phase 1)	171
Tableau C-6	Test de consistance interne sur le questionnaire D.S. (phase 2)	175
Tableau C-7	Test de consistance interne sur le questionnaire C.P.S. (phase 1) . . .	179
Tableau C-8	Test de consistance interne sur le questionnaire C.P.S. (phase 2) . . .	183
Tableau C-9	Test de consistance interne sur le questionnaire A.C.R. (phase 1) . . .	187
Tableau C-10	Test de consistance interne sur le questionnaire A.C.R. (phase 2) . . .	191
Tableau C-11	Analyse factorielle sur le questionnaire L.C. (phase 1)	195
Tableau C-12	Analyse factorielle sur le questionnaire L.C. (phase 2)	199
Tableau C-13	Test de consistance interne sur le questionnaire L.C. (phase 1)	203
Tableau C-14	Test de consistance interne sur le questionnaire L.C. (phase 2)	207
Tableau D-1	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception de performance de conduite D.S."	213
Tableau D-2	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception de performance de conduite D.S."	213
Tableau D-3	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception des attitudes de conduite D.S."	214
Tableau D-4	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception des attitudes de conduite D.S."	214
Tableau D-5	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception d'habiletés de conduite D.S."	215

Tableau D-6	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception d'habiletés de conduite D.S."	215
Tableau D-7	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception différentielle de performance de conduite D.S."	216
Tableau D-8	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception différentielle de performance de conduite D.S."	216
Tableau D-9	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception différentielle d'attitude de conduite D.S."	217
Tableau D-10	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception différentielle d'attitude de conduite D.S."	217
Tableau D-11	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception différentielle d'habiletés de conduite D.S."	218
Tableau D-12	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception différentielle d'habiletés de conduite D.S."	218
Tableau D-13	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception de risque A.C.R."	219
Tableau D-14	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception de risque A.C.R."	219
Tableau D-15	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception de sévérité des blessures C.P.S."	220
Tableau D-16	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception de sévérité des blessures C.P.S."	220
Tableau D-17	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception de probabilité d'accident C.P.S."	221
Tableau D-18	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception de probabilité d'accident C.P.S."	221
Tableau D-19	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception de contrôle du danger C.P.S."	222
Tableau D-20	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception de contrôle du danger C.P.S."	222
Tableau D-21	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Perception différentielle de contrôle du danger C.P.S."	223

Tableau D-22	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Perception différentielle de contrôle du danger C.P.S."	223
Tableau D-23	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Attitude face aux risques A.C.R."	224
Tableau D-24	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Attitude face aux risques A.C.R."	224
Tableau D-25	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Habitudes de conduite A.C.R."	225
Tableau D-26	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Habitudes de conduite A.C.R."	225
Tableau D-27	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Intentions de conduite A.C.R."	226
Tableau D-28	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Intentions de conduite A.C.R."	226
Tableau D-29	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Attribution interne L.C."	227
Tableau D-30	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Attribution interne L.C."	227
Tableau D-31	Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable "Attribution externe L.C."	228
Tableau D-32	Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable "Attribution externe L.C."	228
Tableau D-33	Comparaison des habitudes et des intentions à la phase 1 : résultats des tests-t"	229
Tableau D-34	Comparaison des habitudes et des intentions à la phase 1 : résultats des tests-t"	230
Tableau D-35	Comparaison des attributions interne et externe à la phase 1 : résultats des tests-t"	231
Tableau D-36	Comparaison des attributions interne et externe à la phase 2 : résultats des tests-t"	232
Tableau D-37	Analyse de régression sur la variable comportementale "Nombre d'accidents" (Sujets accidentés)	233
Tableau D-38	Analyse de régression sur la variable comportementale "Nombre de contraventions" (Ensemble des sujets)	237

Tableau D-39	Analyse de régression sur la variable comportementale "Nombre de contraventions" (Sujets accidentés)	241
Tableau D-40	Analyse de régression sur la variable comportementale "Nombre de contraventions" (Sujets non accidentés)	245
Tableau D-41	Analyse de régression sur la variable comportementale "Habitudes (A.C.R.)" (Ensemble des sujets)	249
Tableau D-42	Analyse de régression sur la variable comportementale "Habitudes (A.C.R.)" (Sujets accidentés)	253
Tableau D-43	Analyse de régression sur la variable comportementale "Habitudes (A.C.R.)" (Sujets non accidentés)	257
Tableau D-44	Analyse de régression sur la variable comportementale "Intentions (A.C.R.)" (Ensemble des sujets)	261
Tableau D-45	Analyse de régression sur la variable comportementale "Intentions (A.C.R.)" (Sujets accidentés)	265
Tableau D-46	Analyse de régression sur la variable comportementale "Intentions (A.C.R.)" (Sujets non accidentés)	269

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Présentation des composantes du schéma expérimental	43
Figure 2	Présentation des variables indépendantes issues des trois questionnaires utilisés pour l'étude : Questionnaire A.C.R., C.S.P. et D.S.	44
Figure 3	Distribution des groupes non accidenté et accidenté selon l'âge et le sexe	157

LISTE DES ANNEXES

Annexe A	Instruments	103
Annexe B	Liste des municipalités	149
Annexe C	Tableaux supplémentaires du chapitre 3	153
Annexe D	Tableaux supplémentaires du chapitre 4	211

CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE ET DU CONTEXTE THÉORIQUE

1.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA PROBLÉMATIQUE DES ACCIDENTS ROUTIERS

Comme nous le verrons plus loin dans ce premier chapitre, le Québec dénombre chaque année plusieurs milliers d'accidents routiers qui se traduisent trop souvent en souffrances et en coûts pour l'individu tout comme pour la société. Cette situation fait de cette problématique l'un des principaux problèmes de santé actuels et l'une des cibles d'interventions privilégiées par les intervenants en santé publique.

Heureusement, plusieurs des conducteurs accidentés survivront à cette expérience plus ou moins douloureuse. On peut cependant se demander comment ces derniers se comportent suite à l'accident. Sont-ils plus à risque d'être à nouveau impliqués dans des situations de conduite conflictuelles? Existe-t-il un besoin de sensibilisation et d'interventions préventives pour ces individus? C'est donc au facteur humain, et tout particulièrement à cette problématique de l'après-accident que le présent projet de recherche désire s'attarder.

Cependant, la problématique des accidents routiers est certes plus vaste et complexe que cet étroit champ d'investigation. La conduite automobile constitue en effet un système d'interactions extrêmement complexe et à travers lequel divers paramètres peuvent engendrer des conditions de conflits. L'accident routier est généralement perçu comme une problématique multifactorielle à travers laquelle le facteur humain, tout en constituant un élément central et prédominant, n'explique tout de même qu'une partie du problème. Par ailleurs, cette prédominance de l'erreur humaine peut elle-même être questionnée.

Cette première section cherchera d'abord à situer la problématique spécifique du facteur humain et de l'après-accident dans le cadre plus général que représentent les accidents routiers et les divers facteurs ou paramètres s'y rattachant.

1.1.1 Ampleur du problème des accidents routiers

Rares sont les conducteurs qui considèrent consciemment la conduite automobile comme l'une des activités les plus exigeantes et dangereuses de leur journée. Il s'agit pourtant d'une tâche fort complexe, faisant appel à des habiletés de toutes sortes. Malheureusement, les sombres bilans routiers et les douloureuses conséquences des accidents ne parviennent pas à rappeler le danger que peut représenter cette activité pourtant si coutumière.

Les accidents routiers et les traumatismes qui en découlent constituent un problème de santé publique largement répandu chez nous comme à l'étranger. Durant les années 60, ces accidents auraient causé 1,5 million de morts et 25 millions de blessés en Europe et aux Etats-Unis (Svenson, 1978). Au Québec, on dénombre en moyenne près de 195 000 accidents routiers annuellement. Environ 1 200 personnes sont tuées et 60 000 sont blessées dans ces accidents (S.A.A.Q., 1991). Les accidents routiers sont la première cause de décès prématurés chez les victimes âgées entre 5 et 34 ans.

Les conséquences individuelles et collectives de ce phénomène sont également considérables. Pour l'individu, l'accident représente trop souvent une infirmité, une diminution de ses capacités de travail et de sa qualité de vie. La victime, tout comme son entourage, doit supporter l'impact des souffrances physique et psychologique générées par les traumatismes routiers. Enfin, sur le plan social, les répercussions sont aussi très graves. La S.A.A.Q. (David, 1986) évalue à près de deux milliards de dollars la facture annuelle en frais d'hospitalisation, d'indemnisation ainsi que les pertes au niveau de la production.

1.1.2 Tâche de conduite, conflits et conditions d'accident routier

Les accidents routiers constituent un problème sérieux et largement répandu, et pour cause. La tâche de conduite représente une démarche extrêmement complexe mais souvent perçue comme insignifiante. Comme le mentionnait Jacques Bergeron lors d'un atelier sur la sécurité routière, les difficultés rencontrées lors de la mise au point de simulateurs de conduite

nous rappellent cette complexité. En conduite, plusieurs éléments interagissent à tout moment pour engendrer différentes situations de conduite.

Comme des auteurs le soulignent (Shinar, 1978; Wilde et Murdoch, 1982), la conduite automobile constitue une tâche complexe impliquant plus d'une interaction entre l'individu, son véhicule et l'environnement dans lequel il circule. Elle peut donc être décrite à travers un système complexe d'interrelations où la trajectoire d'un individu, les conditions de conduite liées aux caractéristiques de l'environnement routier (état de la chaussée, géométrie de la route, obstacles, etc.) et les trajectoires des autres usagers (conducteurs, piétons, cyclistes, etc.) interagissent entre elles pour créer diverses situations spécifiques de conduite.

Chaque variation de l'un ou l'autre de ces paramètres entraîne une modification du système, amenant de nouvelles situations de conduite et impliquant de nouvelles exigences auxquelles l'individu doit répondre. Il s'agit d'un ensemble d'interrelations fort complexes, tout particulièrement si l'on considère la vitesse des véhicules impliqués et par le fait même, la vitesse à laquelle les changements se produisent à l'intérieur de ce système.

Pour diverses raisons, certains éléments du système pourront entrer en conflit les uns avec les autres et éventuellement développer des situations d'accident routier. En conduite, une situation de conflit se crée principalement dans deux conditions :

- 1) lorsque la trajectoire d'un véhicule ne peut plus répondre à la géométrie du parcours, entraînant ainsi une sortie de la route;
- 2) lorsque cette trajectoire intercepte celle d'au moins un autre usager ou un obstacle quelconque, provoquant une collision entre le véhicule de l'individu et cette autre composante du système.

Cependant, chaque situation de conflit ne se traduit pas nécessairement en un accident routier. Le système de conduite est en effet très adaptable et permet d'accepter une certaine marge d'erreur. L'accident ne se produit que lorsqu'un ou plusieurs paramètres du système

(conducteur, autres usagers ou environnement) s'écartent trop de la norme pour que le reste du système puisse accomoder l'erreur.

Ainsi, dans une perspective théorique, l'accident routier peut ici être défini comme une situation routière à travers laquelle le système de conduite ne réussit plus à accomoder les écarts, entraînant une sortie de la route ou une collision. La définition opérationnelle de l'accident sera quant à elle présentée au prochain chapitre portant sur la méthodologie de l'étude.

Le succès d'un parcours routier dépend donc en grande partie de la capacité du système de conduite d'éviter ces situations de conflits. Comme chaque geste posé par l'individu influence directement les situations à venir, son rôle semble essentiel. On s'attend généralement à ce qu'il soit en mesure de faire une analyse des conditions de conduite présentes à chaque instant d'un parcours, d'anticiper les situations de conflits et d'entreprendre des manœuvres correctives permettant de désamorcer les risques d'accident. Malheureusement, comme l'indiquent les statistiques présentées, le succès de cette démarche n'est pas toujours aussi évident.

1.1.3 Les accidents routiers : une problématique multifactorielle

La recherche dans le domaine des accidents routiers a tenté d'isoler les éléments susceptibles de placer le système de conduite en situation d'échec. La littérature tend généralement à percevoir l'accident routier comme un problème multifactoriel, les facteurs humain, véhicule et environnement constituant les principaux facteurs identifiés par ces études (O.C.D.E., 1975; Shinar, 1978).

Certains auteurs ont cherché à quantifier l'apport de chacun de ces facteurs. Ainsi, selon l'O.C.D.E. (1975), le facteur humain est présent dans 75 à 95 % des cas tandis que l'environnement serait responsable dans 20 à 30 % des accidents et les bris mécaniques dans une proportion moindre, soit 10 % des accidents. Shinar (1978) présente de son côté les résultats d'une étude menée par Treat et al mettant aussi en évidence cette prédominance du facteur humain. À travers les résultats de cette enquête, pris isolément, ce facteur représente

57 % des causes d'accident. De plus, lorsqu'on le considère en relation avec les autres facteurs, le facteur humain est impliqué dans plus de 90 % des cas. D'après Shinar (1978), citant une série d'autres études sur les causes d'accident, cette estimation est en accord avec ce qui est généralement rapportée par les chercheurs dans le domaine (85 à 90 %).

Un autre élément plus subtil et souvent passé sous silence dans les statistiques officielles doit être ajouté à cet ensemble de causes, il s'agit du facteur social. Ainsi, la façon de conduire d'une personne, ses anticipations et ses choix, peuvent être considérés à la fois à travers une grille d'analyse individuelle ou selon une analyse des rapports sociaux entre les individus. Comme l'indique Roy et Paquette (1986), la vitesse peut être perçue comme une représentation symbolique de la domination. La prise de risque, les motivations et les actions pouvant résulter en accident ne doivent donc pas être considérées que d'un point de vue individuel mais feraient aussi partie d'un ensemble de pratiques et de valeurs sociales distinctes.

Par ailleurs, considérant ses priorités et ses choix en matière de transport, la société contribue aussi directement à déterminer le niveau de sécurité associé à la conduite automobile (Rumar, 1988). Diverses décisions comme la correction d'un site dangereux du réseau routier ou l'imposition de certaines normes de construction d'automobiles (ex. : coussins gonflables) ne sont pas prises uniquement en fonction du nombre d'accidents routiers, de blessés ou de morts qu'elles pourraient prévenir, elles tiennent aussi compte de considérations politiques et économiques. Bien que les lacunes du conducteur, les défauts mécaniques du véhicule, les détériorations des conditions de conduite peuvent être aisément identifiées comme causes d'accidents routiers, l'influence des décisions sociales ne devrait certes pas être négligée. Alors que l'on tend à étiqueter certains comportements des conducteurs comme prises de risque, certaines décisions sociales et certaines priorités en matière de transport devraient également être jugées comme telles.

Alors que les statistiques présentées à travers la littérature tendent généralement à placer l'erreur humaine au cœur même de cette problématique, certains facteurs comme l'environnement, le véhicule et même la société (attitudes, choix sociaux) peuvent sans aucun doute contribuer à la création de conditions d'accidents routiers. La compréhension globale de cette problématique doit donc se faire en considérant tous ces éléments.

1.1.4 Importance du facteur humain : prudence et nuance

L'importance accordée au facteur humain doit être considérée avec prudence et nuance. La façon de décrire le problème ou certaines attitudes peuvent expliquer la prédominance qu'on lui accorde. Rumar (1988) présente une intéressante description historique de l'évolution des paradigmes de recherche sur les accidents routiers. Il démontre ainsi les nombreuses variations par rapport au rôle du conducteur dans les causes d'accident. Le conducteur fut d'abord perçu comme innocent, victime de la fatalité des événements. Puis, à travers une vision prédispositionniste, on identifiait les conducteurs "à risque", et on les voyaient comme principale cause. Par la suite, le conducteur regagna son innocence, considéré comme une victime de la complexité du système. On tend maintenant (Beaulne, 1991) à lui redonner une responsabilité partielle, le percevant comme un maillon de la chaîne, un élément de ce système.

Certaines attitudes expliquent également une partie de cette prédominance. Divers auteurs dénoncent ce "victim-blaming" de la part de plusieurs chercheurs et institutions où le conducteur victime d'un accident devient le coupable. Roy (1986) adopte une telle position, s'appuyant sur les travaux de l'auteur français Barjonet. Selon eux, les institutions sociales auraient tendance à surévaluer le facteur humain, blâmant les conducteurs afin d'éviter de faire face à leurs propres lacunes et d'avoir à prendre leurs responsabilités face au problème. On peut par exemple penser à nos systèmes de transport en commun souvent peu efficaces, aux capacités insuffisantes de nos réseaux routiers, aux délais par rapport à l'imposition de certaines normes de construction de routes, etc.

Même si l'on peut questionner la prédominance marquée attribuée au facteur humain à travers les statistiques officielles, il demeure cependant indéniable que le conducteur constitue lui-même l'un des principaux paramètres en jeu au niveau de l'activité de conduite. Ainsi, tout en reconnaissant la pertinence d'intervention au niveau de l'environnement, des véhicules et de nos décisions sociales, il semble évident que la solution doit aussi passer par l'individu, par ses manœuvres et ses décisions.

1.1.5 Étude du facteur humain et de l'impact de l'accident routier : stratégie spécifique vers une solution globale

Les accidents routiers entraînant des répercussions néfastes importantes tant pour l'individu que pour la société, les ressources déployées pour répondre à ce problème sont variées. Depuis quelques années déjà, plusieurs intervenants de disciplines différentes se sont mobilisés pour mieux comprendre le problème et intervenir par des mesures préventives. On retrouve actuellement différents types de recherche sur les accidents de la route et diverses approches en matière de sécurité routière : approche épidémiologique, psychologique, sociologique, interactionniste ou d'ingénierie (Sergerie, 1986). Chacune offre des éléments de solution qui semblent valables et comme le démontre Sergerie (1986), en citant l'exemple du Japon, il est probable que la combinaison des multiples approches et stratégies d'intervention soit en fait la meilleure solution, une solution globale au problème des accidents routiers et des traumatismes qui en découlent.

Comme nous le verrons plus loin dans ce chapitre, alors que la littérature tend à mettre une si grande emphase sur le facteur humain, il est étonnant de découvrir qu'il existe très peu de données empiriques sur la conduite des individus après un accident routier. Cette étude regardera d'un peu plus près l'une des dimensions liées au problème des accidents routiers, soit le facteur humain et l'après-accident.

Même si on attribue souvent la cause de l'accident à une erreur du conducteur ou une prise de risque de sa part, on ne semble pas s'interroger sur l'impact de l'expérience d'un accident routier sur la capacité de l'individu à éviter les situations futures de conflits. Pour assurer la sécurité de tous, une intervention spécifique auprès de cette population est-elle nécessaire? L'objectif ici est de mieux comprendre une partie du problème et ne représente que l'une des approches susceptibles d'identifier des interventions efficaces. Tout en se gardant bien de jeter le blâme sur le conducteur, l'étude désire apporter un peu de lumière sur ces questions.

1.2 EXPÉRIENCES, ACCIDENTS ROUTIERS ET PROCESSUS DE CONDUITE

Tel qu'indiqué dans la section précédente, on s'attend généralement à ce que le conducteur soit en mesure de faire une analyse des conditions de conduite présentes à chaque instant d'un parcours, d'anticiper les situations de conflits et d'entreprendre les manœuvres correctives permettant de désamorcer les risques d'accident. Le facteur humain est ainsi très souvent assimilé à l'incapacité de compléter avec succès cette démarche.

L'expérience joue un rôle central dans cette capacité de l'individu d'éviter les accidents. À travers son expérience, le conducteur développe une certaine connaissance par rapport aux conditions de conduite, à ses habiletés, etc. Mais que se passe-t-il lorsqu'un accident routier se produit? Le conducteur apprend-t-il de cette expérience? Continue-t-il à être à haut risque? Portant sur ce qui sera la problématique centrale de l'étude, la section suivante cherchera à mettre en évidence l'incongruence des quelques données empiriques disponibles au niveau de l'impact de l'accident routier sur le comportement des conducteurs après un accident.

1.2.1 Sources d'information et importance de l'expérience

Pour compléter avec succès un parcours, le conducteur doit utiliser différentes informations pour analyser le système, se représenter les situations de conduite, anticiper les conflits possibles et établir ses jugements. Sur quelles informations se base-t-il? Quel rôle joue l'expérience dans cette analyse et quelle influence a-t-elle sur la capacité de l'individu d'éviter les erreurs?

Brown et Groeger (1988) indiquent deux voies principales d'entrée de l'information : les informations concernant les dangers potentiels contenus dans l'environnement routier et les informations concernant les habiletés communes du conducteur et du véhicule à empêcher que les dangers potentiels ne se transforment en accidents. D'un autre côté, selon Rumar (1988), la conduite doit être décrite comme un jeu d'informations liées à la situation présente, aux souvenirs de situations antérieures semblables et aux anticipations sur la manière dont la situation devrait se dérouler. La tâche de conduite peut donc être présentée comme un ensem-

ble de prédictions par rapport aux perceptions liées aux conditions externes et aux habiletés du conducteur.

La littérature reconnaît généralement l'importance de ces prédictions en conduite. Comme l'indique Rumar (1988) : "Decisions in traffic often have to be made on the basis of predicted events, rather than in real time.". Selon le modèle de Wilde (Wilde et Murdoch, 1982), par une sorte de boucle de vérification, le conducteur continuera à rechercher de l'information jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir une prédition valable des événements à venir. Le modèle de Naatanen et Summala (1974) inclut lui aussi une composante d'anticipation.

Un récent modèle proposé par Van der Molen et Botticher (1988) démontre assez bien cette interaction entre les types de données proposés par Brown et Goerger et l'aspect temporel identifié par Rumar. Ainsi, selon ce modèle (voir figure 1), la conduite ferait appel à des représentations internes de situation de conduite. En considérant des données passées et actuelles par rapport aux conditions de conduite et par rapport à ses capacités de conducteur, l'individu anticiperait les conséquences qu'auraient différentes possibilités de comportements sur les situations de conduite à venir. Les jugements du conducteur seraient fonction de l'interaction entre ses motivations (sécurité et autres motivations) et ses anticipations (accidents et autres) ainsi élaborées.

C'est donc dire que l'expérience jouerait un rôle majeur au niveau des jugements que l'individu doit porter lors d'un parcours. Comme l'indique Brown et Groeger (1988), l'évaluation d'un danger potentiel est largement déterminée par l'expérience personnelle en rapport à de tels objets ou événements. Les différentes expériences et connaissances que l'individu cumule tout au long de son vécu de conduite devraient donc l'aider à prédire les développements possibles et à choisir les comportements les plus appropriés et les plus sécuritaires.

1.2.2 Accidents routiers et performances ultérieures

L'accident routier est une expérience douloureuse et probablement marquante pour l'individu. Cette information devrait avoir un certain effet sur la conduite et produire une rétro-

action sur les comportements éventuels dans certaines circonstances. On remarquera, par exemple, que les conducteurs tendent à ralentir après avoir dépassé les carcasses de ferraille tordue présentes sur un site d'accident (Sheppard, 1982). Ils pourront aussi apprendre à travers les accidents vécus par les proches ou les connaissances.

En pratique, comme l'indique Sheppard (1982), peu d'études ont tenté de découvrir les effets psychologiques de l'expérience d'un accident routier; les résultats du relevé bibliographique mené dans cette étude en arrive d'ailleurs à la même conclusion. Sheppard (1982) a cherché à combler une partie de ce vide. Rencontrant différents conducteurs et considérant divers types d'implications dans l'accident routier (conducteurs eux-mêmes impliqués, accident impliquant un proche, croiser un site d'accident...), l'auteur conclut que les conducteurs peuvent être influencés et apprendre des accidents qu'ils rencontrent. De plus lorsque l'individu est lui-même impliqué personnellement, il en résulte souvent une amélioration permanente. Ces conclusions sont toutefois tirées à partir de ce que les individus rapportent eux-mêmes comme changements.

Ces données semblent toutefois en contradiction avec des études menées sur le terrain, c'est-à-dire, l'observation des comportements risqués des conducteurs alors qu'ils sont au volant. Evan et Walsielewski (1982) ont mesuré, en conduite sur l'autoroute, la distance laissée par les conducteurs entre leur véhicule et ceux qui les précèdent. Ils arrivent à la conclusion que les individus ayant été impliqués dans un accident ou ayant reçu des contraventions démontrent de plus grands niveaux de risque dans la conduite quotidienne que les autres conducteurs. Plus près de nous, au Québec, Hérickx (1984) s'est attardé à plus d'une vingtaine de manœuvres erronées effectuées par les Québécois, ainsi qu'aux caractéristiques des "conducteurs-problèmes". Les données de cette recherche indiquent que 50 % des conducteurs ayant exécuté une manœuvre erronée possédaient un dossier d'accident ou de contraventions; par contre, seulement 19 % des conducteurs ayant exécuté une très bonne manœuvre possédaient un tel dossier.

Ainsi, les cadres théoriques avancés par différents auteurs (Wilde et Murdoch, 1982; Van der Molen et Botticher, 1988) indiquent que les conducteurs pourraient utiliser leurs expériences (dont celle d'un accident routier) pour ajuster leur processus de conduite; les résultats

rapportés par Sheppard (1982) tendent à supporter ces théories. Cependant, les résultats recueillis sur le terrain (Evan et Walsielewski, 1982 : Hérickx, 1984) indiquent que les conducteurs ayant vécu un accident semblent être davantage à risque que ceux qui n'ont pas vécu cette expérience.

Déterminer si l'expérience d'un accident change la manière dont un conducteur exécute sa tâche apparaît comme une entreprise représentant des défis méthodologiques et des coûts (ressources et temps) considérables. Un tel projet dépasserait à la fois les possibilités et les mandats d'un département de santé communautaire. Sans chercher à comparer les individus avant et après l'accident pour voir s'ils changent de comportement, on peut se demander si le conducteur accidenté présente, après un accident routier, ces caractéristiques problématiques qui le place davantage à risque. Si c'est le cas, une intervention spécifique auprès de cette population peut s'avérer nécessaire.

Après un accident routier, comment les conducteurs se comparent-ils aux non accidentés par rapport aux diverses perceptions et attitudes considérées comme critiques dans les prises de décisions et les erreurs de conduite? Les conducteurs accidentés commettent-ils certaines erreurs qui continueront à les placer en situations de risque? Pour répondre à ces questions, la présente étude se propose d'explorer et de comparer diverses variables des processus décisionnels chez un groupe de conducteurs accidentés et un groupe de conducteurs non accidentés. Ces résultats devraient être utiles dans l'identification d'interventions efficaces après un accident.

On sait, par ailleurs, que les conducteurs croisant le site d'un accident diminueront leur vitesse pendant un certain temps pour, le plus souvent, reprendre leurs habitudes quelques dizaines de kilomètres plus loin (Sheppard, 1982). En est-il de même après un accident? Il semble intéressant de voir comment les différents éléments impliqués dans le processus de conduite évoluent dans le temps suite à une telle expérience. Cette étude se propose donc aussi de mesurer, chez un groupe de conducteurs accidentés, l'évolution dans le temps de certaines variables liées au processus de conduite. Ces données devraient de leurs côtés aider à identifier les périodes où une intervention peut s'avérer nécessaire.

1.3 ANALYSE DU PROCESSUS DE CONDUITE ET DU FACTEUR HUMAIN : IDENTIFICATION DES VARIABLES CRITIQUES

Cette recherche désire comparer accidentés et non accidentés et identifier, au besoin, des cibles d'intervention spécifiques chez ce premier groupe de conducteurs. La question peut en fait être posée de la manière suivante : comparant les deux groupes, le conducteur accidenté présente-t-il certaines erreurs ou variables critiques le prédisposant davantage à se retrouver à nouveau impliqué dans un accident routier? Si les deux groupes sont semblables, aucune intervention particulière ne devrait être mise en branle; dans le cas contraire, les variables identifiées aideraient à l'élaboration d'interventions visant la modification de comportements.

Mais quelles variables faut-il comparer? Cette dernière section du chapitre s'attardera à identifier les paramètres de conduite et les erreurs susceptibles d'accroître les risques de conflits et d'accidents. Plusieurs niveaux ont ainsi été identifiés par la littérature certains, notamment les processus cognitifs, étant considérés comme de première importance.

1.3.1 Types d'erreurs de conduite et risque d'accidents routiers

Principalement développé en sécurité industrielle, un modèle proposé par Surry (1969) met en évidence différents niveaux pouvant contribuer à la construction du risque d'accident. S'en inspirant, on peut montrer comment se produisent les erreurs de conduite. **Au niveau perceptuel**, la condition présentant un danger peut ne pas être perçue par l'individu (ex. : le conducteur distrait ne voit pas le feu rouge). **Au niveau cognitif**, le conducteur peut ne pas évaluer correctement le caractère "dangereux" de la condition (ex. : sous-évaluation de l'effet d'une chaussée glacée sur le freinage). Le conducteur peut aussi ne pas savoir comment faire face à un tel élément (ex. : mauvaise technique de freinage sur chaussée glacée). Finalement, le conducteur peut ne pas décider de s'ajuster aux conditions ou choisir d'initier délibérément une manœuvre qu'il reconnaît comme risquée (ex. : dépasser dans une courbe). **Au niveau de la réponse motrice**, le conducteur peut ne pas avoir les habiletés nécessaires pour exécuter la manœuvre d'évitement qu'il désire entreprendre (ex. : problème de coordination psychomotrice).

Wilde et Murdoch (1982) indiquent, pour leur part, qu'un modèle complet des comportements de conduite et des causes d'accidents devrait tenir compte des quatre facteurs suivants :

- 1) les habiletés perceptuelles dans l'évaluation des risques d'accident;
- 2) les habiletés de jugement (décisionnelles) par rapport aux actions entraînant une augmentation et une diminution des risques d'accident;
- 3) les habiletés psychomotrices par rapport à la maîtrise du véhicule et;
- 4) le niveau de risque toléré (cible), risque que l'individu est prêt à accepter dans les circonstances.

Comme pour Surry, perceptions des risques, jugements, habiletés motrices et motivations sont autant d'éléments susceptibles d'accroître les risques d'accidents.

La littérature semble toutefois indiquer que certains types d'erreurs seraient davantage présents au niveau de la problématique particulière des accidents routiers. Naatanen et Summala (1988) diront que l'emphase devrait être mise sur *what the driver actually does in any given traffic situation, rather than on his driving skill and/or the traffic conditions as such* (extrait de Summala, 1988, p. 493). Citant les résultats de plusieurs travaux, Colbourn (1978) note que la tâche de conduite requiert cette interaction complexe entre les habiletés décisionnelles et les habiletés de contrôle moteur. Cependant, les habiletés psychomotrices auraient relativement peu d'implication dans les causes d'accidents routiers. Par contre, les habiletés décisionnelles, sujettes à des erreurs de toutes sortes, seraient quant à elles la source de plusieurs accidents particulièrement ceux se produisant aux intersections lorsqu'on suit d'autres véhicules ou lorsqu'on dépasse.

1.3.2 Identification des variables cibles : erreurs du processus décisionnel

Des erreurs au niveau des processus décisionnels seraient donc de première importance pour expliquer la place du facteur humain dans la problématique des accidents routiers. Ainsi, selon les niveaux suggérés par Surry, le conducteur peut prendre de mauvaises décisions parce qu'il a mal évalué le danger, la façon d'y faire face ou n'a tout simplement pas choisi d'intervenir. Pour Wilde et Murdoch, ces problèmes de processus décisionnels trouveraient leurs racines dans une inadéquation entre les habiletés perceptuelles et de jugements et la tolérance du risque d'accident. Selon Svenson (1978), un risque élevé d'accident peut dépendre :

- 1) d'une surestimation des habiletés de conduite ou d'une sous-estimation des difficultés de la tâche et;
- 2) d'une décision délibérée de conduire sous un risque élevé.

1.3.2.1 Surestimation des habiletés de conduite

Certains auteurs suggèrent que la plupart des conducteurs tendent à se percevoir comme meilleur conducteur que la moyenne. À travers son article *Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers?*, Svenson (1981) avance l'idée qu'une évaluation irréaliste des habiletés peut être un facteur important dans les accidents routiers. Les données de McCormick, Walkey et Green (1986) appuient la suggestion de Svenson, indiquant que jusqu'à 80 % des conducteurs interrogés se considèrent au-dessus de la moyenne sur les aspects présentés.

L'un des groupes particulièrement surreprésentés à travers les statistiques des accidents de la route est celui des jeunes conducteurs. Finn et Bragg (1986) ont vérifié si cette surreprésentation pouvait être causée par un plus grand désir à prendre des risques ou à un échec dans la perception des situations de danger. Les auteurs notent que le jeune conducteur estime sa probabilité d'avoir un accident plus faible que celle de ses pairs ou des conducteurs plus âgés. Pour sa part, le conducteur plus âgé considère sa probabilité d'accident semblable

à celle de ses pairs, mais moins élevée que celle des jeunes conducteurs. Selon les auteurs, ces résultats appuient, en partie du moins, l'hypothèse que des accidents se produisent parce que certains conducteurs ne réussissent pas à percevoir les situations de conduite spécifiques comme aussi risquées qu'elles le sont en réalité. Il y aurait donc, chez les conducteurs "à risque", une tendance à croire qu'ils sont en mesure d'éviter les situations d'accident que leurs pairs ne peuvent contrôler.

Les résultats d'une étude de Matthews et Moran (1986) vont dans le même sens que ceux obtenus par Finn et Bragg. Alors que les jeunes conducteurs évaluent leurs propres risques d'accident comme semblables à ceux des plus âgés, ils considèrent cependant que les autres conducteurs de leur âge sont moins habiles qu'eux et ont plus de chances d'avoir un accident. L'étude indique que les jeunes conducteurs donnent une estimation du risque d'accident plus faible pour les situations qui demandent de vifs réflexes ou de bonnes habiletés de maîtrise du véhicule. Les auteurs suggèrent ainsi la présence d'une dissociation entre les habiletés réelles et celles que les jeunes croient posséder. Ils se perçoivent immunisés face à la possibilité d'accident, reconnaissant ce risque chez leurs pairs, mais non pour eux-mêmes. Ce serait donc leurs propres capacités et habiletés de conduite qui les protègeraient contre les accidents que les autres (pairs) ne pourraient contrôler.

1.3.2.2 Sous-évaluation du danger : contrôlabilité, sévérité et probabilité d'occurrence

Le conducteur évalue ses propres habiletés de conduite. Il doit aussi percevoir le niveau de risque des conditions de conduite et leurs développements possibles. Certains auteurs ont tenté d'identifier les paramètres considérés dans l'évaluation du risque d'accident routier. Jonah (1986) note ainsi qu'elle peut se faire par l'évaluation des conséquences en cas d'accident (blessures, décès), l'individu percevant alors les probabilités que l'accident produise des blessures plus ou moins graves (ou même la mort). Matthews et Moran (1986) croient également que des facteurs tels les probabilités d'occurrence et de sévérité perçues seraient considérées dans l'établissement du niveau de risque mesuré par l'individu.

Comme l'indique les résultats de la recherche de Matthews et Moran (1986) auprès des jeunes conducteurs, la notion de contrôlabilité de l'élément dangereux semble tout particu-

lièrement importante dans l'évaluation des risques d'accident et les prises de décisions. Pérusse (1980) avance l'hypothèse que la perception de contrôle, les perceptions de probabilité d'occurrence et de sévérité des conséquences constituerait les paramètres considérés lors de l'évaluation d'un danger. DeJoy (1989) démontre de son côté la forte relation entre la contrôlabilité attribuée à un danger et l'optimisme face au risque d'accident; les situations jugées comme moins contrôlables seraient également considérées avec moins d'optimisme par les individus. Rumar (1988) observe également ce phénomène, citant l'exemple des conducteurs suédois qui craignent davantage les collisions avec les ornaux que toutes autres situations parce qu'ils considèrent ce type d'accident moins contrôlable même s'il a une faible probabilité de se produire.

1.3.2.3 Tolérance et autres attitudes face au risque

Comme l'indique Svenson (1978) et Wilde et Murdoch (1982), les motivations et attitudes d'un individu ainsi que sa tolérance face au risque, peuvent l'amener à conduire sous un risque élevé. Pour diverses raisons, le conducteur **peut choisir** de prendre des risques. Summala (1988), va dans le même sens, indiquant que le risque réel d'accident est davantage fonction de ce que l'individu choisit de faire plutôt que ce qu'il aurait été objectivement en mesure de faire. Cette dimension motivationnelle se retrouve d'ailleurs incluse dans la plupart des modèles de risque (Van der Molen et Botticher, 1988; Naatanen et Summala, 1974; Wilde et Murdoch 1982).

Dans le modèle de Van der Molen et Botticher (1988), ce sont les motivations et les anticipations qui seraient utilisées pour établir un jugement et donc pour prendre une décision sur l'action à entreprendre ou non. Les auteurs ajoutent que l'importance relative accordée aux motivations et aux anticipations pour l'établissement des jugements varie d'un individu à l'autre. Cette importance relative peut aussi varier selon différentes circonstances, lorsque le conducteur est pressé par exemple.

Wilde et Murdoch (1982) reconnaissent également l'importance de la motivation dans la prise de décision de l'individu. Selon ces deux auteurs, la motivation détermine le niveau de risque que le conducteur est prêt à tolérer. Ce serait en comparant l'estimation subjective du

niveau de risque (qu'il établit à partir de ses anticipations) à ce niveau de risque toléré que le conducteur décidera d'engager une manœuvre susceptible de rétablir l'équilibre entre ces deux aspects.

Suivant la théorie de Fishbien et Ajzen (1975), Joly et Bergeron (1987) ont développé le questionnaire d'analyse des comportements routiers (A.C.R.) qui décompose la tendance d'un conducteur à prendre des risques selon des aspects perceptuels, motivationnels et comportementaux; leur étude met en évidence la valeur prédictrice des attitudes par rapport aux comportements risqués. Grâce à ces trois variables (perception du danger/attitude face au danger/habitude liée au comportement risqué) et à partir d'analyses de régression, les auteurs démontrent que la perception du danger explique à elle seule une partie de ces habitudes, et les attitudes constituent pour leur part les meilleurs prédicteurs d'habitudes risquées de conduite.

L'étude de Joly et Bergeron utilise l'aspect "agréable/désagréable" associé à un comportement comme mesure de l'attitude face aux risques, mais ce n'est certes pas la seule motivation ou attitude considérée lors de la prise de décision. Par exemple, le conducteur peut agir différemment lorsqu'il se sent pressé, acceptant davantage de risques dans ces circonstances; le questionnaire A.C.R. de Joly et Bergeron comprend d'ailleurs une telle échelle. Une étude de Colbourn (1978) tend également à démontrer que les estimations de risque d'accident peuvent être manipulées selon le contexte motivationnel.

1.4 FACTEUR HUMAIN, ERREURS DÉCISIONNELLES ET PROBLÉMATIQUE DE RECHERCHE

En conduite automobile, bien des "erreurs" peuvent être commises. Ces erreurs peuvent engendrer des situations de conflit et éventuellement mener à un accident. Conduire une automobile est une tâche complexe où l'expérience joue un rôle de première importance. Mais que l'impact de l'accident routier sur les capacités futures de l'individu d'anticiper les situations de conflit, d'évaluer les risques, de prendre les "bonnes" décisions?

Nous avons vu qu'il existe peu de données recueillies à ce niveau (Evan et Walsielewski, 1982; Herickx, 1984 : Sheppard, 1982) et les résultats demeurent contradictoires. Après un accident routier, le conducteur accidenté devient-il plus prudent ou plus compétent, ou représente-t-il un risque potentiel pour lui-même ou ceux qui l'entourent? Pour les intervenants en sécurité routière, il est encore difficile d'évaluer si, après un accident routier, une action spécifique peut s'avérer nécessaire, souhaitable et profitable.

Face à ces interrogations, la présente étude désire développer l'hypothèse de travail suivante : même après son accident routier, le conducteur accidenté présente toujours des attitudes, perceptions et des comportements qui le place davantage à risque d'être à nouveau impliqué dans des accidents. Afin de vérifier cette hypothèse et les besoins d'interventions spécifiques auprès de ce groupe de conducteurs, les accidentés seront comparés à des conducteurs n'ayant jamais vécu d'accidents routiers.

Toujours dans le but d'identifier les besoins d'interventions spécifiques, on cherchera aussi à identifier quels aspects du processus de conduite placent les accidentés plus à risque d'avoir un accident routier que les non accidentés. Il est en effet encore difficile d'évaluer quelles variables (attitudes, perceptions...) devraient être visées si de telles interventions devaient être mises sur pied. Il s'agit donc du second objectif de l'étude.

Finalement, comme le soulève Sheppard (1982), les expériences liées aux accidents peuvent conduire à des changements plus ou moins permanents. Par ailleurs, certaines modifications peuvent se produire non pas immédiatement après l'accident mais bien dans les

semaines ou mois qui suivent. Ne disposant pas des ressources nécessaires pour entreprendre un long suivi des conducteurs questionnés, les attitudes et perceptions des accidentés seront mesurées dans les semaines qui suivent l'accident, puis quelques mois après. Cette démarche devrait fournir un portrait "à court terme" et "à moyen terme" et peut-être permettre certaines extrapolations.

1.4.1 Variables cibles de la présente étude

Sans être les seules possibles, les erreurs au niveau des processus décisionnels ont tendance à être plus communes et marquantes; le conducteur pourra analyser faussement la situation et son développement possible parce qu'il perçoit mal les dangers extérieurs ou ses propres capacités, ou bien parce qu'il décide de ne pas choisir une action pour diminuer le risque d'accident.

La présente étude se propose donc de regarder plus spécifiquement les différentes variables utilisées lors de l'établissement des jugements de l'individu et la prise de décision qui en découle et explorer comment les conducteurs accidentés se comportent suite à un accident routier. L'accent sera ainsi mis sur 11 variables liées à l'une ou l'autre de ces trois principales erreurs des processus décisionnels, soient :

- 1) L'évaluation du risque d'accident et les *problèmes de sous-estimation des dangers* qui peuvent en découler :

- 1- perception du risque
- 2- perception de contrôle du danger
- 3- perception différentielle¹ de contrôle du danger
- 4- perception de probabilité d'occurrence
- 5- perception de sévérité des conséquences

¹

Dans la présente étude, les perceptions différentielles correspondent aux écarts entre les perceptions/évaluations que l'individu établit lorsqu'il se considère lui-même derrière le volant et celles qu'il établit lorsqu'il considère un "bon conducteur". Des explications supplémentaires seront données plus loin à travers le second chapitre.

- 2) L'évaluation des habiletés de conduite et les *problèmes de surestimation des capacités* qui peuvent en découler :
- 6- perception d'habiletés de conduite
 - 7- perception liée à la performance de conduite
 - 8- perception liée aux attitudes de conduite
 - 9- perception différentielle d'habiletés de conduite
 - 10- perception différentielle liée à la performance de conduite
 - 11- perception différentielle liée aux attitudes de conduite
- 3) l'attitude face au risque, les *problèmes de tolérance et de prise de risque* qui peuvent en découler :
- 12- attitude face aux comportements de conduite dits risqués.

1.4.2 Hypothèses

Les accidentés seraient plus à risque que les non accidentés et auraient besoin d'intervention :

Pour chacune des 12 variables cibles, les accidentés devraient présenter des scores les plaçant davantage à risque comparativement aux scores obtenus par les non accidentés (effet groupe). Si cette hypothèse se vérifie, elle pourrait suggérer le besoin d'une intervention spécifique après un accident routier.

Il y aurait un changement à court terme mais non à long terme :

Sur les diverses variables cibles, les accidentés devraient présenter des scores les plaçant plus à risque à la deuxième phase comparativement à la première phase de l'étude. Démontrant la stabilité des instruments, le groupe des non accidentés devrait quant à lui présenter des scores équivalents aux deux phases de l'étude (effet groupe X temps). Si cette hypothèse se vérifie, elle pourrait suggérer une plus grande prudence et un certain impact à court terme mais ne se maintenant pas à plus long terme.

CHAPITRE 2

PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

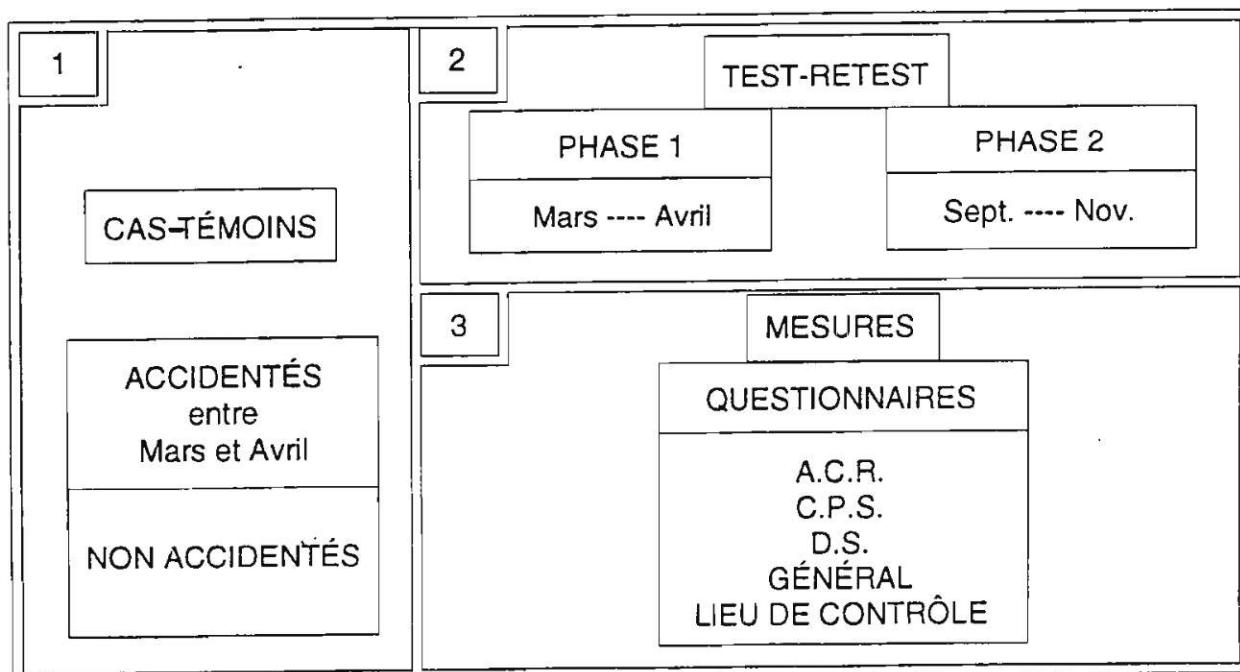
2.1 SCHÉMA DE L'EXPÉRIMENTATION

Le schéma d'expérimentation comporte trois éléments (figure 1) qui devront être considérés lors des analyses. Cette étude de **type cas-témoin** compare selon divers aspects des conducteurs ayant vécu un accident routier (cas) et des conducteurs n'ayant jamais vécu d'accident routier.

Cette étude est aussi de **type test-retest**. Ainsi, les différentes mesures sont recueillies à deux occasions chez les deux groupes. Utilisant les cas comme repère temporel, la première cueillette des données s'est fait environ un mois après leur accident tandis que la seconde cueillette a lieu environ six mois plus tard.

Plusieurs variables impliquées dans la tâche de conduite seront explorées. Obtenues grâce aux différents instruments administrés, les mesures permettront de comparer les deux groupes entre eux et dans le temps.

Figure 1. Présentation des composantes du schéma expérimental



2.2 INSTRUMENTS ADMINISTRÉS²

Cette recherche étudiant la perception du risque, les attitudes face aux risques, de même que l'estimation des habiletés de conduite, plusieurs questionnaires liés à ces dimensions sont administrés. En plus du questionnaire d'Analyse des Comportements Routiers (A.C.R.) développé par Joly et Bergeron (1987), un questionnaire d'évaluation des risques (C.P.S.)³ et un questionnaire de type "différentiateur sémantique" (D.S.) lié aux perceptions des habiletés de conduite sont aussi développés et utilisés. La figure 3 permet de voir l'ensemble des variables indépendantes mesurés par ces trois questionnaires.

Figure 2. Présentation des variables indépendantes issues des trois questionnaires utilisés pour l'étude : questionnaires A.C.R., C.P.S. et D.S.

INSTRUMENT	ÉCHELLES
A.C.R.	Perception du risque Attitude face aux comportements de conduite risqués
C.P.S.	Perception de sévérité des blessures Perception de probabilité d'accident Perception de contrôle du danger Perception différentielle de contrôle du danger
D.S.	Perception globale liée aux habiletés de conduite Perception liée à la performance de conduite Perception liée aux attitudes de conduite Perception différentielle globale liée aux habiletés de conduite Perception différentielle liée à la performance de conduite Perception différentielle liée aux attitudes de conduite

² Voir annexe 1.

³ Perception de contrôle, de probabilité d'occurrence et de sévérité des conséquences.

2.2.1 Questionnaire A.C.R.

Développé à l'Université de Montréal, le questionnaire A.C.R. de Joly et Bergeron (1987) est une épreuve crayon-papier présentant un éventail de situations de conduite quotidiennes (16 situations) que l'individu doit considérer selon diverses échelles (perception du risque, attitudes...).

S'inspirant des théories de Fishbein et Ajzen (1975), ce questionnaire utilise comme postulat de base la théorie de l'action raisonnée. L'individu y est donc perçu comme un être raisonnable qui déciderait d'aborder ou non un comportement donné après avoir établi un bilan d'analyse de certaines informations dont il dispose sur le dit comportement. Un bilan positif entraîne une intention d'adopter le comportement alors qu'un bilan négatif entraînerait une intention de s'abstenir. Cette théorie se veut donc très similaire à l'approche développée dans le modèle de Van der Molen et Botticher (1988) et celle utilisée dans la présente étude.

Le questionnaire A.C.R. se veut donc une décomposition de la tendance à prendre des risques selon ses dimensions perceptuelle, d'attitude et d'habitude. Deux des cinq échelles de l'A.C.R. sont utilisées. À **L'échelle D**, le sujet indique la **PERCEPTION DE RISQUE** (1-Extrêmement prudent ---- 7-Extrêmement dangereux) qu'impliqueraient les divers comportements de conduite décrits. À **l'échelle A**, il doit indiquer son **ATTITUDE** face à ces mêmes comportements (1-Extrêmement désagréable ---- 8-Extrêmement agréable)⁴.

2.2.2 Questionnaire C.P.S.

Selon les idées et discussions développées par Pérusse (1980), Matthews et Moran (1986), Dejoy (1989) et Rumar (1988), l'évaluation des risques se ferait selon des dimensions de perception de contrôle, de probabilité d'occurrence et de sévérité des conséquences. Le

⁴ Il est à noter que deux échelles comportementales de l'A.C.R. sont aussi utilisées lors des analyses : l'échelle B où il doit décrire ses **HABITUDES** par rapport aux comportements présentés et l'échelle E où il doit décrire ses **INTENTIONS** en situations où il est pressé.

questionnaire C.P.S. développé dans le cadre de la présente étude tente de décomposer l'évaluation des risques selon ces trois dimensions.

Retenant une stratégie semblable à celle utilisée dans plusieurs autres études (Colbourn, 1978; Finn et Bragg, 1986; Matthews et Moran, 1986; Sivak et al., 1989), le questionnaire C.P.S. utilise, en plus des énoncés écrits, un support visuel (images photographiques 35 mm de grandeur 8" X 12") pour présenter les diverses situations à évaluer. Réutilisant 10 situations de conduite se rapprochant de celles du questionnaire A.C.R., le sujet doit évaluer les comportements de conduite suivant plusieurs échelles.

À l'échelle A, le sujet doit indiquer le **CONTRÔLE** (1-Très mauvais ---- 6-Très bon) du danger qu'il aurait dans une telle situation. À l'échelle C, il doit indiquer sa perception de **SÉVÉRITÉ** des blessures (1-Nulles ---- 8-Mortelles) si un accident se produisait dans de telles circonstances. Finalement, à l'échelle D, il estime la **PROBABILITÉ** (1-Nulle ---- 6-Très élevée) d'avoir un accident s'il se comporte de cette manière. Le questionnaire permet aussi d'obtenir un résultat de **CONTRÔLE DIFFÉRENTIEL** qui représente l'écart entre le contrôle que le sujet accorde au "Bon Conducteur" (Échelle B) versus celui qu'il s'attribue (Échelle A).

2.2.3 Questionnaire D.S.

Finalement, le dernier instrument développé pour la présente étude est un questionnaire de type "différenciateur sémantique" semblable à ceux utilisés par Svenson (1981) et McCormick, Walkey et Green (1986). Il se compose de 9 paires de qualificatifs (ex. : 1-Prudent ---- 7-Imprudent) constituant divers continuums que le sujet utilise pour décrire comment il se perçoit comme conducteur (Échelle A) et comment il perçoit le "Bon Conducteur" (Échelle B)⁵.

L'addition de l'ensemble des échelles A permet d'obtenir un score de perception **GLOBALE** d'habiletés de conduite. Par ailleurs, les résultats d'analyses factorielles qui seront

⁵

Lors des analyses, certaines recodifications ont été réalisées de manière à ce que le qualificatif le plus positif soit toujours du côté droit du continuum.

présentés au chapitre suivant indiquent la présence de deux sous-échelles. Ainsi, la sous-échelle de perception de **PERFORMANCE** est formée par les continuums incertain/confiant, maladroit/habille, inexpérimenté/expérimenté, nerveux/calme et distrait/vigilant, tandis que la sous-échelle de perception d'**ATTITUDES** est représentée par imprudent/prudent, impatient/patient, discourtois/courtois et irrespectueux/respectueux des lois.

Le questionnaire permet également d'obtenir des scores de perception **GLOBALE DIFFÉRENTIELLE**, **PERFORMANCE DIFFÉRENTIELLE** et **ATTITUDE DIFFÉRENTIELLE** qui représentent la différence entre ce que le sujet accorde au "Bon Conducteur" versus ce qu'il s'accorde.

2.3 AUTRES QUESTIONNAIRES ADMINISTRÉS

En vue d'analyses complémentaires, deux autres questionnaires ont aussi été administrés, soit un questionnaire général et un questionnaire d'attribution des causes d'accident routier.

2.3.1 Questionnaire général

Le questionnaire général porte sur diverses variables socio-démographiques et antécédents de conduite de l'individu, les contraventions et les accidents vécus antérieurement, la perception de responsabilité face à l'accident ainsi que la perception de gravité des blessures provoquées par ce dernier.

2.3.2 Questionnaire de lieu de contrôle

Une adaptation française du questionnaire de lieu de contrôle développé par Montag et Comrey (1987) est aussi administrée aux sujets de l'étude. Elle se compose de 20 énoncés de type LIKERT pour lesquels le sujet doit indiquer son niveau de désaccord ou d'accord (0--1--2--3--4--5). L'instrument est constitué de deux sous-échelles. L'échelle **EXTERNE** comprend 10 items liés à une attribution des accidents routiers à des facteurs externes (mal-chance, conditions climatiques, autres conducteurs, etc.) tandis que l'échelle **INTERNE** est composée de 10 items d'attribution à des facteurs internes (habiletés du conducteur, distractions, attitudes...).

2.4 SUJETS

Les sujets de l'étude sont des conducteurs résidant sur le territoire du D.S.C. du C.H. Ste-Marie. Ce territoire est formé de municipalités rurales et urbaines (liste des municipalités à l'annexe 2). Les sujets sont classés en deux groupes : le groupe accidenté (cas) et le groupe non accidenté (témoin). Il s'agit de sujets volontaires et à chaque phase de l'enquête, les conducteurs ont été remerciés de leur participation par un tirage impliquant divers prix.

2.4.1 Groupe des conducteurs accidentés (cas)

2.4.1.1 Définition opérationnelle de l'accident routier

À travers une perspective théorique, l'accident routier fut défini comme une situation routière à travers laquelle le système de conduite ne réussit plus à accomoder les écarts, entraînant une sortie de la route ou une collision. Au niveau opérationnel, l'accident routier est défini comme un événement enregistré par l'un des corps policiers de la région d'étude et où le conducteur automobile se voit impliqué dans une situation de conduite comprenant une sortie de route ou une collision.

2.4.1.2 Critères d'admissibilité

Les conducteurs du groupe accidenté éligibles à l'étude sont tous ceux résidant sur le territoire du D.S.C. ayant subi un accident avec blessure ou dommage matériel seulement de 500 \$ et plus durant une période de six semaines, soit du 17 mars au 27 avril 1989 indépendamment de leur responsabilité.

2.4.1.3 Source de données

Les noms et numéros de téléphone étaient fournis par les différents corps policiers desservant le territoire couvert par l'étude tels que contenu dans les rapports d'accident destinés à la R.A.A.Q.

2.4.1.4 Procédure de sélection

Les conducteurs étaient rejoints par appel téléphonique. Un sondeur faisait une brève présentation du projet, de la tâche demandée et vérifiait s'ils étaient intéressés à participer à une étude sur la sécurité routière. Ces appels visaient également à connaître le sexe, l'âge, l'expérience de conduite de l'individu et la localité où il habitait. Ces informations étaient nécessaires pour le jumelage avec le groupe témoin. Lors de la seconde étape du recrutement, un certain nombre de conducteurs choisis au hasard étaient invités à participer à l'étude.

2.4.2 Groupe des conducteurs non accidentés (témoins)

2.4.2.1 Critères d'admissibilité

Le groupe non accidenté est formé pour sa part, d'individus du territoire du D.S.C. n'ayant jamais subi d'accident comme conducteurs. Ici, le critère d'absence d'accident était vérifié au moment de la prise de contact téléphonique et une seconde fois à l'aide des questionnaires.

2.4.2.2 Source de données

Comme la plupart des foyers québécois possède une auto nous avons utilisé les annuaires téléphoniques de la région pour rejoindre les conducteurs et constituer une banque de candidats potentiels pour le groupe témoin.

2.4.2.3 Procédure de sélection

Un enquêteur effectuait un sondage téléphonique dans des foyers choisis au hasard afin de dépister des candidats potentiels. Les renseignements suivants étaient demandés : nombre de conducteurs résidant dans ce foyer, leur nom, leur âge, leur sexe, leur expérience de conduite et s'ils avaient déjà eu un accident comme conducteurs. Les candidats choisis pour être jumelés à des conducteurs accidentés étaient à nouveau contactés dans un second temps et invités à participer à l'étude.

2.5 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'étude étant de type test-retest, elle présente donc deux phases de cueillettes de données, avec un écart d'environ six mois entre chacune. Ce délai de six mois semble raisonnable pour obtenir à moyen terme les effets potentiels de l'accident sur le conducteur. Aussi, une attention spéciale fut accordée afin que les conditions de conduite lors des deux phases soient semblables. Ceci visait à s'assurer que les perceptions et attitudes rapportées aux deux phases ne soient pas influencées par des différences au niveau de facteurs tels l'enneigement, le climat hivernal, etc.

2.5.1 Phase 1

Les conducteurs choisis avaient pour tâche de remplir trois questionnaires (A.C.R./D.S./L.C.) qui leurs étaient envoyés par la poste. Un enquêteur allait les chercher au domicile des répondants et faisait par la même occasion remplir le questionnaire de mise en situation avec photographies (C.P.S.) et le questionnaire de renseignements généraux.

2.5.2 Phase 2

Six mois après avoir répondu à la première phase tous les participants ont été invités à répondre à nouveau aux mêmes questionnaires et suivant la même procédure.

2.6 AUTORISATION

Les autorisations nécessaires pour obtenir les informations nominatives issues des rapports d'accident de la R.A.A.Q. ont été obtenues auprès de la Commission d'accès à l'information du Québec avec l'accord des corps policiers de la région.

2.7 ANALYSE STATISTIQUE UTILISÉE

Suivant le schème expérimental proposé, des analyses de variance multivariées (MANOVA) sont utilisées pour répondre à ces questions. Les analyses incorporent un effet GROUPE (accidentés/non accidentés) de même qu'un facteur TEMPS (phase 1/phase 2) et examinent également l'interaction entre ces deux facteurs.

CHAPITRE 3

ANALYSES PRÉLIMINAIRES

3.1 ANALYSES PRÉLIMINAIRES

Ce chapitre touche une série d'analyses statistiques réalisées en vue de préparer le matériel qui servira lors des analyses principales. Ces analyses préliminaires⁶ sont de deux types :

- 1) Examen des échantillons de sujets conservés pour l'étude (cas et témoins)
- 2) analyses d'identification et de validation des échelles.

3.1.1 Examen des sujets conservés pour l'étude

Le taux de participation obtenu lors de la démarche de recrutement est de 52 %. Au total, 292 conducteurs ont été recrutés pour participer à la présente étude. Après examen des données, 80 individus ont été retirés de l'échantillon. Ces individus ont été retranchés pour diverses raisons : soit qu'ils avaient faussement indiqués lors du recrutement qu'ils n'avaient jamais vécu d'accident routier en tant que conducteur, soit que suite à une erreur dans les listes fournies par les corps policiers, ils avaient été incorrectement identifiés comme des conducteurs accidentés, soit qu'ils n'ont pas participé à la seconde phase de l'étude (refus, non rejoints, déménagés à l'extérieur du territoire ou décès).

L'échantillon de base conservé pour la procédure de jumelage est composé de 101 accidentés et de 111 non accidentés. Afin de s'assurer de la comparabilité pour l'analyse des résultats, la procédure de jumelage a identifié, pour chaque individu du groupe accidenté, un autre sujet non accidenté de même sexe et de groupe d'âge équivalent. Cette démarche permet de conserver 156 individus : 78 sujets dans le groupe accidenté et 78 sujets dans le groupe non accidenté (tableau C-1).

Chaque groupe est formé d'un sous-groupe de conducteurs masculins ($n = 42$) et féminins ($n = 36$). Les sujets masculins accidentés présentent une distribution d'âge semblable

⁶

Afin de ne pas surcharger le texte, les résultats de ces analyses préliminaires ont été placés à l'annexe C.

à celle des sujets non accidentés; une telle équivalence de la distribution d'âge se retrouve aussi au niveau des sujets féminins. Finalement, présentée au tableau C-2, une analyse de la variance⁷ (groupes par sexe) n'identifie aucune différence significative de l'âge chez les quatre différents sous-groupes de sujets.

3.1.2 Examen des structures factorielles et de la consistance interne des échelles

Les résultats de ces analyses sont résumés aux tableaux 3.1 et 3.2 et aussi présentés à l'annexe C (tableaux C-3 à C-14).

Administré pour mesurer comment l'individu se perçoit en tant que conducteur, le différentiateur sémantique (D.S.) utilise 9 paires de qualificatifs constituant des continuums. Afin de vérifier si certains qualificatifs peuvent être regroupés pour former des sous-échelles, des analyses factorielles sont réalisées (tableaux C-3 et C-4). Elles permettent d'isoler une structure à deux facteurs. Le premier regroupe principalement des qualificatifs liés à la performance (**confiant, habile, calme, expérimenté et vigilant**). Le deuxième facteur regroupe quant à lui des qualificatifs liés aux attitudes (**patient, courtois, prudent et respectueux des lois**).

Dans le but de s'assurer de la cohérence des regroupements de qualificatifs inspirés par ces analyses factorielles, des tests de consistance interne⁸ sont entrepris (tableaux C-5 et C-6); les coefficients *alpha* ainsi générés permettent de justifier la création des résultats globaux qui seront utilisés lors des analyses ultérieures.

Le questionnaire C.P.S. se propose de mesurer la perception de contrôle face au risque, la perception de sévérité des blessures et la perception de probabilité d'accident.

⁷

Les analyses présentées dans le cadre de la présente étude sont toutes réalisées grâce au logiciel S.P.S.S.-P.C. Version 4.0; à moins d'indications contraire, les options par défaut de l'analyse sont celles utilisées.

⁸

Les tests de consistance interne ont été faits à l'aide de la commande "Reliability" du programme S.P.S.S.

Le questionnaire A.C.R. recueille des mesures d'attitude face au risque et de perception de risque, en plus de présenter deux échelles comportementales (habitudes et intentions). Encore une fois, des analyses de consistance interne sont entreprises pour ces deux questionnaires (tableaux C-7 à C-10).

Le questionnaire de lieu de contrôle présente divers items attribuant les causes d'accident à des causes internes ou à des causes externes. Les analyses factorielles servent à vérifier si l'instrument a pu résister à la démarche de traduction et si les items identifiés comme "internes" ou "externes" se répartissent tel que prévu à travers la structure factorielle. Les résultats d'analyses présentés aux tableaux C-11 et C-12 permettent d'isoler une structure forcée⁹ à deux facteurs. Le premier facteur regroupe les items 4-5-6-7-8-14-15-16-19-20. Le second facteur regroupe quant à lui les items 1-2-3-9-10-11-12-13-17-18. Il est à noter que l'appartenance des items aux facteurs internes ou externes est la même que celle obtenue par Montag et Comrey (1987).

Des tests de consistance interne sont également entrepris sur les items de chaque échelle (tableaux C-13 et C-14).

⁹

Lors de la commande de l'analyse, un critère d'extraction de deux facteurs est imposé.

TABLEAU 3.1
Résultats des analyses de consistance interne (coefficients alpha)

QUESTIONNAIRE D.S.	Phase 1	Phase 2
Perception d'habileté de conduite	0,75	0,80
Perception de performance de conduite	0,77	0,76
Perception d'attitude de conduite	0,70	0,77
QUESTIONNAIRE C.P.S.		
Perception de contrôle	0,72	0,78
Perception de sévérité des blessures	0,82	0,83
Perception de probabilité d'accident	0,81	0,84
QUESTIONNAIRE A.C.R.		
Attitude face aux risques	0,90	0,90
Perception de risques	0,95	0,95
Habitudes liées aux intentions	0,90 0,93	0,91 0,93
QUESTIONNAIRE L.C.		
Interne	0,85	0,85
Externe	0,81	0,81

TABLEAU 3.2
Résultats des analyses factorielles

QUESTIONNAIRE D.S.	Phase 1	Phase 2
Facteur 1 :		
Variance	35,5 %	4,8 %
Valeur-propre	3,196	3,670
Facteur 2 :		
Variance	20,0 %	17,5 %
Valeur-propre	1,804	1,571
QUESTIONNAIRE L.C.		
Facteur 1 :		
Variance	23,0 %	24,0 %
Valeur-propre	4,55	4,78
Facteur 2 :		
Variance	18,5 %	18,0 %
Valeur-propre	3,70	3,52

CHAPITRE 4

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

4.1 ANALYSES PRINCIPALES SUR LES MESURES DE PERCEPTIONS D'HABILETÉ DE CONDUITE, DE RISQUE ET SUR LES MESURES D'ATTITUDES

La présente étude cherche à comparer, à travers une période de temps de six mois, des groupes de sujets accidentés et non accidentés. Cette démarche vise à vérifier s'ils diffèrent dans leurs perceptions d'habiletés de conduite, dans leurs évaluations des risques associés à la conduite, ainsi que par rapport à leurs attitudes face aux comportements de conduite risqués. Une série d'analyses de variance multivariées ont ainsi été entreprises¹⁰ et les résultats de ces analyses sont résumés dans la section qui suit. Des tableaux plus détaillés sont présentés à l'annexe D.

4.1.1 Analyses principales des perceptions et des perceptions différentes liées aux habiletés de conduite

4.1.1.1 Perceptions liées aux habiletés de conduite

Les résultats obtenus grâce au questionnaire D.S. (différentiateur sémantique) ne permettent pas d'identifier une différence significative sur les trois échelles de perceptions d'habiletés mesurées.

Ainsi, tant au niveau de l'échelle de perception globale liée aux habiletés de conduite qu'au niveau de l'échelle de perception des qualités liées à la performance de conduite et de perception des attitudes de conduite, les analyses multivariées (tableau 4.1) indiquent la présence de résultats semblables chez les deux groupes de sujets rencontrés. Ces similarités permettent d'écartier les hypothèses d'un effet *Groupe*, d'un effet *Temps* ainsi qu'un effet *Groupe X Temps* sur les variables de perception d'habiletés de conduite.

Pour ce qui est du positionnement de ces moyennes sur leurs échelles respectives, les résultats obtenus indiquent que l'ensemble des conducteurs rencontrés perçoivent plutôt positivement leurs habiletés, leurs performances et leurs attitudes de conduite (tableau 4.2).

¹⁰

Ces analyses de variance multivariées ont été faites avec la commande MANOVA de S.P.S.S.

Alors qu'aucune différence significative ne peut être isolée, les résultats obtenus permettent toutefois de voir se dessiner une tendance qui mérite d'être soulignée. Tout en n'étant pas statistiquement significative ($p = 0,055$), l'examen des moyennes de l'échelle de perception globale par rapport à leurs habiletés de conduite permet d'observer une possible tendance d'un effet du facteur **Temps**. Ainsi, lorsque l'on considère l'ensemble des conducteurs, les moyennes à cette échelle passent ainsi de 5,797 pour la phase 1 à 5,702 pour la phase 2.

4.1.1.2 Perceptions différentielles liées aux habiletés de conduite

Le questionnaire D.S. permet aussi de comparer les habiletés que l'individu s'attribue à celles qu'il attribue à un bon conducteur. Au niveau des mesures de ces perceptions dites "différentielles" d'habiletés de conduite, les résultats obtenus n'identifient aucune différence significative sur l'une ou l'autre des trois mesures générées.

Ainsi, tant au niveau de la perception différentielle globale liée aux habiletés de conduite qu'au niveau de la perception différentielle des qualités liées à la performance de conduite et de perception différentielle liée aux attitudes de conduite, les analyses multivariées (tableau 4.1) indiquent la présence de résultats semblables pour les deux groupes de sujets rencontrés. *Une fois encore, ces similarités permettent d'écartier les hypothèses d'un effet Groupe, d'un effet Temps et d'un effet Groupe X Temps à ce niveau.*

Même si aucune différence significative ne peut être isolée au niveau de ces perceptions différentes, les résultats obtenus au niveau de l'échelle de perception différentielle d'attitudes de conduite suggèrent une possible tendance vers une interaction des facteurs **Groupe - Temps** ($p = 0,055$). Ainsi, pour les sujets accidentés, les moyennes d'écart passent de 0,782 à la phase 1 à 0,712 à la phase 2, suggérant une réduction de l'écart. Pour les sujets non accidentés, ces moyennes d'écart passent de 0,747 à la phase 1 à 0,893 à la phase 2, suggérant une augmentation de l'écart. Rappelons que cette tendance, quoi qu'intéressante, ne représente pas une différence jugée statistiquement significative dans le cadre de cette étude.

4.1.2 Analyses principales des perceptions et des perceptions différentielles du risque lié à la conduite

4.1.2.1 Perceptions du risque lié à la conduite

Tout comme pour les perceptions liées aux habiletés de conduite, les résultats obtenus grâce aux questionnaires A.C.R. (analyse des comportements routiers) et C.P.S. (contrôle, probabilité, sévérité) ne permettent d'identifier aucune différence significative au niveau de ces échelles de perceptions liées aux risques de conduite.

Ainsi, tant au niveau de l'échelle de perception du risque (mesurée grâce à l'A.C.R.) qu'au niveau des échelles de perception de sévérité des blessures dans l'éventualité d'un accident, de perception de probabilité d'occurrence ou de perception de contrôle du danger (mesurées par le C.P.S.), les analyses multivariées (tableau 4.3) indiquent des résultats semblables chez les deux groupes. *Encore une fois, les hypothèses d'un effet Groupe, d'un effet Temps ainsi que d'un effet Groupe X Temps à ce niveau se voient donc rejetées.*

Selon le positionnement des moyennes obtenues sur les diverses échelles, l'ensemble des sujets tendent à percevoir les situations de conduite présentées comme normales à assez dangeureuses. Les blessures anticipées dans de telles circonstances sont perçues comme plutôt graves à graves. Les chances d'avoir un accident dans de telles situations sont perçues comme plutôt élevées à élevées. Finalement, les répondants estiment que, face à ces situations, leur contrôle du danger serait de plutôt mauvais à mauvais (tableau 4.4).

4.1.2.2 Perceptions différentielles du risque lié à la conduite

Faisant la différence entre ce que l'individu s'attribue et ce qu'il attribue à un "bon conducteur", les résultats obtenus à l'échelle de perception différentielle de contrôle du danger (mesurée par le questionnaire C.P.S.) permettent également d'écartier les hypothèses d'un effet Groupe, d'un effet Temps ou d'un effet Groupe X Temps à ce niveau (tableau 4.3).

4.1.3 Analyses principales des attitudes face aux comportements risqués

En plus de ces deux séries de variables cibles du processus de conduite (perceptions liées aux habiletés de conduite et perceptions liées aux risques de conduite), la présente étude s'est aussi intéressée aux attitudes face aux risques. On retrouve pour cette variable le seul effet statistiquement significatif retrouvé à travers les analyses principales.

Ainsi, au niveau de l'échelle d'attitude face aux comportements de conduite risqués, l'analyse (tableau 4.5) ne révèle aucune différence significative liée au facteur **Groupe** ou à l'interaction **Groupe - Temps**, mais identifie un effet significatif du facteur **Temps** ($F = 0,00$ $df = 1$ $p > 0,005$). Pour l'ensemble des sujets, les divers comportements risqués sont perçus plus agréables au temps 2 qu'au temps 1 (tableau 4.6).

4.2 ANALYSES COMPLÉMENTAIRES

Les analyses précédentes se sont attardées aux dimensions de perceptions et d'attitudes liées au processus de conduite automobile, variables constituant les principales cibles poursuivies par l'étude. À travers cette présentation, les diverses hypothèses liées à des effets de **Groupe** et d'interaction **Groupe - Temps** ont toutes été rejetées. Avant de passer à la discussion de ces résultats, cette dernière section du chapitre, présente certaines analyses complémentaires entreprises sur d'autres variables mesurées lors de l'étude.

4.2.1 Analyses complémentaires sur les variables comportementales

4.2.1.1 Analyses multivariées complémentaires sur les variables comportementales

En plus des variables cibles liées au processus de conduite, le questionnaire A.C.R. présente deux échelles comportementales reflétant les habitudes relatives aux divers comportements risqués et les intentions de comportements lorsque le conducteur est pressé. Cette deuxième série d'analyses de variance multivariées a donc cherché à identifier d'éventuels effets de **Groupe** ou **Groupe X Temps** sur ces variables comportementales.

Les analyses (tableau 4.7) au niveau de l'échelle d'**habitudes** ainsi qu'au niveau de l'échelle d'**intention de comportement** *indiquent des résultats semblables chez les deux groupes de sujets et ne révèlent donc aucun effet significatif de l'un ou l'autre des facteurs étudiés.*

L'ensemble des sujets rencontrés lors de l'étude disent (tableau 4.8) se comporter rarement à très rarement de la manière décrite à travers l'A.C.R.; en situation où ils sont pressés, ils rapportent des intentions les situant également entre rarement à très rarement.

4.2.1.2 Comparaisons des habitudes et des intentions de conduite

Des test-*t* pairés (tableaux D-33 et D-34) ont été utilisés pour comparer les habitudes rapportées aux intentions dans des situations où les conducteurs sont pressés. Sur l'ensemble des sujets, les scores d'intentions sont significativement supérieurs aux scores d'habitudes et ce, tant à la phase 1 qu'à la phase 2 de l'étude. L'examen séparé des deux sous-groupes permet toutefois d'observer un effet intéressant **Groupe à travers le Temps**. Ainsi, lors de la phase 1, accidentés et non accidentés présentent des scores d'intentions significativement supérieurs aux habitudes rapportées. Toutefois, à la phase 2 de l'étude, seul le groupe des accidentés continue à montrer une telle différence significative, le groupe des non accidentés présentant une certaine tendance mais tombant cependant sous les seuils de signification établis ($p = 0,065$).

4.2.2 Analyses complémentaires sur les styles d'attribution des causes d'accident

4.2.2.1 Analyses multivariées complémentaires sur les variables d'attributions internes et externes

En plus des variables cibles liées au processus de conduite et des variables comportementales, des données sur les styles d'attributions des individus quant aux causes des accidents routiers ont également été recueillies pour fin d'analyses complémentaires. Le questionnaire de lieu de contrôle (L.C.) permet ainsi de mesurer l'attribution des accidents à des causes internes ou à des causes externes. Une troisième et dernière série d'analyses MANOVA explore d'éventuelles différences à ce niveau et pouvant être attribuables aux facteurs de l'étude.

Tant par rapport à l'échelle **Interne** que par rapport à l'échelle **Externe**, les résultats obtenus (tableau 4.9) n'identifient aucun effet lié au facteur **Groupe**, **Temps** ou lié à l'interaction **Groupe X Temps**. Encore, une fois, les hypothèses avancées par l'étude se voient ainsi rejetées.

L'ensemble des participants de l'étude se disent "légèrement en désaccord" tant au niveau des énoncés d'attribution interne qu'au niveau des énoncés d'attribution externe (tableau 4.10).

4.2.2.2 Comparaisons des attributions internes et externes

Des tests *t* pairés (tableaux D-35 et D-36) ont été utilisés pour comparer les attributions internes et externes. Sur l'ensemble des sujets, les attributions externes sont significativement supérieures aux attributions internes et ce, tant à la phase 1 qu'à la phase 2 de l'étude. L'examen séparé des deux sous-groupes permettent toutefois d'observer un intéressant effet **Groupe à travers le Temps**.

Ainsi, lors de la phase 1, les accidentés attribuent davantage les accidents à des causes externes qu'à des causes internes; tout en présentant la même tendance, les différences obtenues auprès des non accidentés n'atteignent pas les seuils de signification établis ($p = 0,072$). À la phase 2 de l'étude, ce sont cette fois les non accidentés qui attribuent davantage les accidents à des causes externes par rapport à des causes internes; tout en présentant la même tendance, ce sont les résultats des accidentés qui n'atteignent alors pas les seuils de significations établis ($p = 0,057$).

4.3 PRÉDICTIONS DES VARIABLES COMPORTEMENTALES

En plus des habitudes et des intentions de comportement mesurées par l'A.C.R., les sujets ont également indiqué à travers le questionnaire général, le nombre de contraventions obtenues ainsi que le nombre d'accidents vécus alors qu'ils étaient au volant. Ces deux variables ont souvent été considérées dans la littérature comme des indicateurs de prise de risque. Utilisant ces quatre indices comportementaux (habitudes, intentions, contraventions et accidents), cette dernière démarche d'analyse explore des pistes d'intervention possibles en matière de sécurité.

Grâce aux diverses échelles de perceptions et d'attitudes, des analyses de régression tentent d'identifier les meilleurs prédicteurs des variables comportementales, isolant ainsi diverses cibles d'intervention. Il est à noter que les échelles INTERNE et EXTERNE du questionnaire L.C. sont aussi ajoutées à la liste de prédicteurs afin de vérifier si les styles d'attribution peuvent être intégrés aux équations obtenues. Les tableaux sont placés à l'annexe D.

4.3.1 Prédiction du nombre d'accident chez les sujets accidentés

Une première analyse de régression est d'abord entreprise sur le nombre d'accident vécu par les sujets du groupe accidenté. Les résultats (tableau D-37) permettent d'identifier qu'un seul prédicteur, soit la perception globale d'habiletés de conduite D.S. L'équation ne représente cependant qu'environ 7 % de la variance.

4.3.2 Prédiction du nombre de contraventions

Une deuxième série d'analyses de régression touche le nombre de contraventions. Lorsque l'ensemble de l'échantillon est considéré, l'analyse (tableau D-38) permet d'identifier qu'un seul prédicteur, soit la perception de probabilité d'accident C.P.S. Encore une fois, l'équation ne représente qu'un faible pourcentage de la variance (2 %). Lorsque sujets accidentés et non accidentés sont considérés séparément (tableaux D-39 et D-40), aucune variable prédictrice ne permet de rencontrer le critère par défaut ($PIN = 0,500$).

4.3.3 Prédiction des habitudes de comportements (échelle B de l'A.C.R.)

La troisième série de régressions vise les habitudes de conduite décrites grâce au questionnaire A.C.R. Il est à noter que les régressions ont été entreprises à la fois sur les scores d'habitudes obtenus à la phase 1 et sur ceux obtenus à la phase 2.

Lorsque l'ensemble de l'échantillon est considéré, l'analyse (tableau D-41) permet d'identifier trois prédicteurs. Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R., la perception d'attitudes de conduite D.S. et la perception différentielle d'attitudes de conduite D.S.** Les équations ainsi obtenues permettent d'expliquer 70 % de la variance à la phase 1 et 73 % de la variance à la phase 2.

Lorsqu'on considère uniquement les sujets accidentés (tableau D-42), l'analyse sur les habitudes à la phase 1 permet d'identifier deux prédicteurs. Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R. et la perception d'attitudes de conduite D.S.** L'équation permet d'expliquer 73 % de la variance. De son côté, l'analyse sur les habitudes à la phase 2 permet d'identifier quatre prédicteurs. Ces derniers sont **l'attitude face aux comportements "risqués" de conduite A.C.R., la perception d'attitudes de conduite D.S., l'attribution des causes d'accident à des causes internes L.C. et la perception différentielle de performance D.S.** L'équation permet d'expliquer 71 % de la variance.

Lorsque l'on considère uniquement les sujets non accidentés (tableau D-43), l'analyse sur les habitudes à la phase 1 permet d'identifier deux prédicteurs. Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R. et la perception différentielle d'attitudes de conduite D.S.** L'équation permet d'expliquer 71 % de la variance. De son côté, l'analyse sur les habitudes à la phase 2 permet d'identifier trois prédicteurs. Ces derniers sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R., la perception différentielle d'attitudes de conduite D.S. et la perception différentielle de performance D.S.** L'équation permet d'expliquer 80 % de la variance.

4.3.4 Prédiction d'intention de comportements (échelle E de l'A.C.R.)

La dernière série de régressions vise les intentions de conduite décrites grâce au questionnaire A.C.R.; les régressions ont été entreprises sur les scores obtenus à la phase 1 et à la phase 2.

Lorsque l'ensemble de l'échantillon est considéré, l'analyse permet d'identifier trois prédicteurs (tableau D-44). Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R.**, **la perception d'attitudes de conduite D.S.** et **l'attribution à des causes internes L.C.**. Les équations ainsi obtenues permettent d'expliquer 65 % de la variance à la phase 1 et 58 % de la variance à la phase 2.

Lorsqu'on considère séparément les sujets accidentés (tableau D-45), l'analyse sur les intentions à la phase 1 permet d'identifier deux prédicteurs. Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R.** et **la perception d'attitudes de conduite D.S.**. L'équation permet d'expliquer 65 % de la variance. De son côté, l'analyse sur les intentions à la phase 2 permet d'identifier trois prédicteurs, ces derniers sont: **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R.**, **la perception globale d'habiletés de conduite D.S.** et **l'attribution des causes d'accident à des causes internes L.C.**. L'équation permet d'expliquer 60 % de la variance.

Pour les sujets non accidentés (tableau D-46), l'analyse à la phase 1 permet d'identifier deux prédicteurs. Ces prédicteurs sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R.** et **la perception différentielle d'attitudes de conduite D.S.**. L'équation permet d'expliquer 64 % de la variance. De son côté, l'analyse sur les intentions à la phase 2 permet d'identifier trois prédicteurs. Ces derniers sont **l'attitude face aux comportements de conduite "risqués" A.C.R.**, **la perception différentielle d'attitudes de conduite D.S.** et **la perception différentielle de performance D.S.**. L'équation permet d'expliquer 57 % de la variance.

TABLEAU 4.1

Tableau sommaire des analyses de variance multivariées pour les variables de perceptions et de perceptions différentielles liées aux habiletés de conduite.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU (QUESTIONNAIRE D.S.)	FACTEUR GROUPE			FACTEUR TEMPS			FACTEUR GROUPE/TEMPS		
	F	dl	p	F	dl	p	F	dl	p
Perception liée à la performance de conduite	3,26	1	0,073	1,12	1	0,291	1,12	1	0,291
Perception liée aux attitudes de conduite	0,27	1	0,607	3,42	1	0,066	2,57	1	0,111
Perception globale liée aux habiletés de conduite	1,93	1	0,167	3,73	1	0,055	3,11	1	0,080
Perception différentielle liée à la performance de conduite	0,21	1	0,645	0,04	1	0,851	0,79	1	0,374
Perception différentielle liée aux attitudes de conduite	0,42	1	0,520	0,46	1	0,500	3,74	1	0,055
Perception différentielle globale liée aux habiletés de conduite	0,01	1	0,944	0,32	1	0,574	3,23	1	0,074

TABLEAU 4.2

Positionnement général des répondants sur les diverses échelles liées aux variables de perceptions liées aux habiletés de conduite.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	POSITIONNEMENT SUR L'ÉCHELLE DE PERCEPTION
Perception liée à la performance de conduite (D.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir <u>plutôt positivement</u> leur performance de conduite.
Perception liée aux attitudes de conduite (D.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir <u>plutôt positivement</u> leur attitude de conduite.
Perception globale liée aux habiletés de conduite (D.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir <u>plutôt positivement</u> leurs habiletés; il est à noter une <i>tendance</i> à percevoir plus positivement ces habiletés à la phase 1 qu'à la phase 2.

TABLEAU 4.3

Tableau sommaire des analyses de variance multivariées pour les variables de perceptions et de perception différentielle du risque lié à la conduite.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	FACTEUR GROUPE			FACTEUR TEMPS			FACTEUR GROUPE/TEMPS		
	F	dl	p	F	dl	p	F	dl	p
Perception de risque (A.C.R.)	0,92	1	0,340	1,58	1	0,211	0,27	1	0,605
Perception de sévérité des blessures (C.P.S.)	0,05	1	0,829	0,51	1	0,475	0,20	1	0,657
Perception de probabilité d'accident (C.P.S.)	0,01	1	0,910	1,53	1	0,219	0,27	1	0,603
Perception de contrôle du danger (C.P.S.)	1,68	1	0,197	1,17	1	0,281	0,05	1	0,830
Perception différentielle de contrôle du danger (C.P.S)	0,56	1	0,450	2,51	1	0,115	1,86	1	0,174

TABLEAU 4.4

Positionnement général des répondants sur les diverses échelles liées aux variables de perceptions du risque lié à la conduite.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	POSITIONNEMENT SUR L'ÉCHELLE DE PERCEPTION
Perception de risque (A.C.R.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir le niveau de risque comme <u>normal à assez dangereux</u> .
Perception de sévérité des blessures (C.P.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir la gravité des blessures comme <u>plutôt graves à graves</u> .
Perception de probabilité d'accident (C.P.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir la probabilité d'occurrence comme <u>plutôt élevée à élevée</u> .
Perception de contrôle du danger (C.P.S.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir avoir un <u>plutôt mauvais à mauvais</u> contrôle du danger.

TABLEAU 4.5

Analyse de variance multivariée sur
l'attitude face aux comportements de conduite risqués.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	FACTEUR GROUPE			FACTEUR TEMPS			FACTEUR GROUPE/TEMPS		
	F	dl	p	F	dl	p	F	dl	p
Attitude face aux risques (A.C.R.)	0,01	1	0,914	9,22	1	0,003	0,00	1	0,977

TABLEAU 4.6

Positionnement général des répondants sur l'échelle
d'attitude face aux comportements de conduite risqués.

VARIABLES CIBLES DU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	POSITIONNEMENT SUR L'ÉCHELLE D'ATTITUDE
Attitude face aux risques (A.C.R.)	L'ensemble des sujets tendent à percevoir <u>plutôt désagréables (moyennement à très désagréables)</u> les comportements risqués présentés; il est à noter que l'on retrouve une attitude significativement plus positive à la phase 2 qu'à la phase 1.

TABLEAU 4.7

Synthèse des analyses de variance multivariées pour les habitudes et intentions liées aux comportements de conduite risqués.

AUTRES VARIABLES LIÉES AU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	FACTEUR GROUPE			FACTEUR TEMPS			FACTEUR GROUPE/TEMPS		
	F	dl	p	F	dl	p	F	dl	p
Habitudes de conduite (A.C.R.)	0,01	1	0,924	2,80	1	0,096	0,06	1	0,814
Intentions de conduite (A.C.R.)	0,17	1	0,684	2,33	1	0,129	0,80	1	0,372

TABLEAU 4.8

Positionnement général des répondants sur les échelles d'habitudes et d'intentions liées aux comportements de conduite risqués.

AUTRES VARIABLES LIÉES AU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	POSITIONNEMENT SUR L'ÉCHELLE
Habitudes de conduite (A.C.R.)	L'ensemble des sujets rapportent qu'ils se comportent de la manière décrite <u>rarement à très rarement</u> .
Intentions de conduite (A.C.R.)	En situation de stress (pressés), l'ensemble des sujets rapportent qu'ils auraient l'intention de se comporter de la manière décrite rarement à très rarement.

TABLEAU 4.9

Synthèse des analyses de variance multivariées pour les variables d'attributions des causes d'accident routier.

AUTRES VARIABLES LIÉES AU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	FACTEUR GROUPE			FACTEUR TEMPS			FACTEUR GROUPE/TEMPS		
	F	dl	p	F	dl	p	F	dl	p
Attribution interne (L.C.)	0,02	1	0,877	0,09	1	0,767	0,37	1	0,545
Attribution externe (L.C.)	0,17	1	0,685	0,82	1	0,365	0,05	1	0,816

TABLEAU 4.10

Positionnement général des répondants sur les échelles d'attribution des causes d'accident routier.

AUTRES VARIABLES LIÉES AU PROCESSUS DE CONDUITE DE L'INDIVIDU	POSITIONNEMENT SUR L'ÉCHELLE
Attribution interne (L.C.)	L'ensemble des sujets tendent généralement à être <u>légèrement en désaccord</u> avec une attribution des accidents à des causes internes.
Attribution externe (L.C.)	L'ensemble des sujets tendent généralement à être <u>légèrement en désaccord</u> avec une attribution des accidents à des causes externes.

CHAPITRE 5

DISCUSSION

5.1 LIMITES DE L'ÉTUDE

Cette étude présente deux limites qui doivent être considérées lors de la discussion des résultats. Ces limites touchent le type d'étude choisi, de même que la définition du terme accidenté communément acceptée dans la littérature.

5.1.1 Type d'étude

Cette recherche est une étude cas-témoins avec test-retest. Comparant accidentés et non accidentés, les résultats dressent un portrait de "l'après accident". Il ne s'agit donc pas d'une étude longitudinale où l'on aurait mesuré les variables de perception et d'attitude des accidentés avant et après leur accident. En conséquence, aucune conclusion ne peut être faite au niveau de différences entre les deux groupes avant l'accident et ayant possiblement conduit à ce dernier.

Les études longitudinales étant habituellement coûteuses, le schéma choisi ici (étude cas-témoins avec test-retest) constitue toutefois une alternative valable qui permet de voir si, après leur accident, les conducteurs accidentés présentent des différences les plaçant davantage à risque dans le futur comparativement aux non accidentés; si c'est le cas, une intervention spécifique auprès de cette population-cible peut s'avérer nécessaire.

5.1.2 Opérationnalisation du terme accidenté

La seconde limite de l'étude se situe au niveau de l'opérationnalisation du terme accidenté et de l'absence de critère de responsabilité. Cette recherche veut comparer des conducteurs accidentés et non accidentés selon diverses variables jugées critiques au niveau des erreurs de conduite et des risques d'accident. Mais qui sont ces conducteurs accidentés?

Comme c'est souvent le cas dans la littérature actuelle, aucune notion de responsabilité n'est ici considérée lors de l'opérationnalisation du terme accidenté. Le terme accidenté peut ainsi

définir l'individu impliqué dans un accident routier suite à une erreur de conduite de sa part; il peut aussi définir l'individu n'ayant commis aucune faute mais victime de l'erreur d'un autre conducteur; il peut également être utilisé dans une situation où aucun conducteur n'est en faute, l'accident pouvant être attribué à des facteurs environnementaux ou mécaniques.

Le terme accidenté est ainsi attribué à tous les conducteurs impliqués dans un accident routier, qu'il ait commis ou non une erreur de conduite. Découlant des politiques actuelles de non responsabilité face à l'accident, les informations disponibles rendent extrêmement difficile (et souvent impossible) l'établissement de responsabilité. L'absence de données claires à ce niveau complique énormément la recherche sur les comportements des conducteurs accidentés et peut conduire à des résultats difficiles à interpréter. Curieusement, la littérature sur le sujet ne soulève à peu près pas ce problème méthodologique qui mérite d'être mis en évidence.

5.2. SYNTHÈSE ET DISCUSSION DES RÉSULTATS OBTENUS

Couvrant une période d'environ six mois, cette étude a comparé des groupes de conducteurs accidentés et non accidentés sur des variables identifiées comme sources majeures d'erreurs humaines par la littérature, de même que sur un certain nombre de variables comportementales (habitudes/intentions). Elle s'est aussi attardée à comparer les styles d'attribution des causes d'accidents. Utilisant les variables liées aux perceptions et attitudes de conduite, l'étude a finalement cherché à prédire les comportements de conduite de l'individu.

5.2.1 Paramètres de prise de décision : attitudes et perceptions de conduite

Les habitudes et intentions de comportements de conduite reposent sur divers paramètres liés aux fonctions perceptuelles et aux attitudes des individus. Selon les résultats d'analyses, ces différents aspects du processus de conduite automobile ne permettent pas de différencier les conducteurs accidentés des non accidentés. Ainsi, tant dans la manière que les groupes décrivent leurs habiletés de conduite, qu'ils évaluent leurs risques d'accident ou qu'ils décrivent leurs attitudes face aux comportements de conduite risqués, les résultats des analyses n'indiquent aucune différence entre les deux groupes.

Si l'on considère ces variables cognitives comme principales sources d'erreurs humaines pouvant contribuer à développer des situations d'accident, les deux groupes présenteraient donc un risque semblable d'avoir un accident dans le futur. Ainsi, se basant sur ces résultats, conducteurs accidentés et non accidentés auraient des besoins similaires en terme de campagnes pour les sensibiliser aux risques ou les amener à modifier leurs attitudes. Ces résultats sont en désaccord avec ceux obtenus par Joly et Bergeron (1987) qui identifiaient pour leur part des différences tant pour ce qui est de la perception de risque qu'au niveau des attitudes face aux comportements de conduite risqués. L'analyse des perceptions différentielles permet cependant d'identifier une tendance qui pourrait nuancer ces résultats contradictoires.

Les résultats obtenus indiquent qu'au niveau de ces perceptions différentielles de contrôle du danger, d'habiletés globales, d'attitudes et de performance de conduite, les deux

groupes tendent clairement à se comporter de la même façon. Comme pour les attitudes et les perceptions présentées précédemment, ceci suggère que si le conducteur accidenté tend à surestimer ses performances ou attitudes de conduite, il ne le fait pas davantage que le non accidenté.

Toutefois, des résultats non significatifs mais très près du critère d'acceptation suggèrent que les conducteurs non accidentés pourraient percevoir un écart d'attitudes encore plus négatif à la deuxième phase de l'étude tandis que les accidentés présenteraient quant à eux une tendance inverse, percevant un écart moindre qu'à la première phase et se rapprochant ainsi du bon conducteur. À travers les mois qui suivent l'accident routier, l'accidenté semblerait s'attribuer ou se réattribuer des attitudes de conduite de plus en plus positives.

Plusieurs auteurs ont abordé le phénomène de surestimation des habiletés de conduite. Finn et Bragg (1986) de même que Matthews et Moran (1986) ont exploré ce phénomène chez un groupe de jeunes conducteurs jugés "à risque". Les conducteurs, se percevant plus performants qu'ils ne le sont en réalité ou croyant posséder des attitudes plus sécuritaires qu'en réalité, peuvent éventuellement se mettre "à risque" dans certaines situations de conduite.

Avec le temps, les accidentés présenteraient-ils des attitudes les amenant à se distinguer plus nettement des non accidentés? Ceci rendrait-il les accidentés plus enclins à prendre des risques? Si c'est le cas, la contradiction entre les résultats obtenus ici et ceux recueillis par Joly et Bergeron (1987) pourrait s'expliquer par le fait que les sujets accidentés rencontrés lors de la présente étude le furent peu de temps après l'accident routier. Éventuellement, les autres perceptions et attitudes pourraient adopter le même processus et des différences semblables à celles rapportées par Joly et Bergeron pourraient être retrouvées. Cependant, seule une plus longue période de suivi pourrait confirmer ou infirmer ces hypothèses.

5.2.2 Comportements habituels de conduite et intentions de prise de risque en situation spécifique

Les analyses complémentaires menées sur les variables comportementales d'habitudes et d'intentions conduisent à des conclusions semblables à celles obtenues pour les variables cognitives de perceptions et d'attitudes. Ainsi, tant au niveau des habitudes qu'au niveau des intentions face aux comportements de conduite risqués, les deux groupes tendent à se décrire de manière semblable. Contrairement à ce qui fut observé sur le terrain par certains auteurs (Evans et Wasielewski, 1982; Hérickx, 1984; Joly et Bergeron, 1987), ces données pourraient suggérer qu'une intervention spécifique auprès des conducteurs accidentés serait superflue; selon les habitudes et intentions de comportements de conduite rapportées, le non accidenté aurait une probabilité tout aussi grande d'être éventuellement impliqué dans un accident routier. Une approche plus globale et visant l'ensemble des conducteurs répondrait davantage à ce qui a été observé ici.

À travers les analyses comparant les habitudes aux intentions de prise de risque en situation de stress, cette similarité des comportements rapportés par les accidentés et les non accidentés se voit encore une fois nuancée. Ainsi, dans une situation où ils sont pressés, les sujets accidentés présenteraient, en effet, une tendance à avoir des intentions (d'agir de manière risquée) nettement supérieures à leurs habitudes, tendance apparaissant beaucoup moins clairement chez les non accidentés. Un parallèle peut ici être fait avec les résultats obtenus par Colbourn (1987) suggérant qu'il est possible d'influencer l'évaluation du risque en manipulant le contexte situationnel.

Chez les accidentés, le niveau de risque toléré pourrait ainsi être davantage influencé par le contexte situationnel, être plus sensible au stress et aux pressions diverses; dans de telles circonstances, l'individu présentant un dossier d'accident pourrait tendre à adopter davantage de comportements de conduite jugés risqués, ce qui augmenterait sa probabilité d'être impliqué dans un accident. Les deux groupes semblent donc différer sur un autre aspect lié aux attitudes, soit la tolérance du risque selon le contexte de conduite. Alors que les analyses, à première vue, suggèrent qu'une approche de modification de comportement sur l'ensemble des conducteurs

serait préférable et souhaitable, une intervention plus spécifique pourrait aider l'accidenté à limiter, voir éliminer, ses prises de risque en situation d'urgence ou de stress.

5.2.3 Valeurs prédictrices des attitudes

Comme l'indique les résultats d'analyse, il semble difficile d'établir un lien clair entre ce que l'individu présente comme perceptions et attitudes à partir des questionnaires et les expériences passées liées aux accidents et aux contraventions, variables considérées comme des indicateurs de prise de risque. Cherchant à prédire ces deux variables comportementales, les analyses de régression indiquent que les variables cognitives injectées présentent de très faibles capacités de prédiction. Il est à noter que cette faible valeur prédictrice se retrouve aussi chez Joly et Bergeron (1987).

En fait, trois explications principales peuvent être données par rapport à cette piètre performance prédictrice des variables perceptuelles et d'attitudes. Premièrement, tel que présenté lors de la discussion des limites de l'étude, le conducteur accidenté n'est pas nécessairement un individu présentant une lacune au niveau de ces variables cognitives puisqu'il peut n'être que la victime de l'erreur d'un autre conducteur ou d'un élément extérieur. D'un autre côté, toute erreur de conduite ne provoque pas nécessairement un accident puisque c'est lorsque le système de conduite ne réussit plus à accommoder l'erreur que l'accident se produit. Finalement, il est généralement admis que le nombre de contraventions sous-représente nettement le nombre d'infractions commises et que certains comportements risqués sont souvent complètement négligés.

Les valeurs prédictrices semblent s'améliorer lorsqu'on considère des variables indirectes de comportements risqués. Globalement, il est intéressant de noter que ce sont systématiquement des variables liées aux dimensions d'attitudes (attitudes A.C.R., attitudes de conduite et perception différentielle d'attitudes de conduite) qui sont apparues comme les meilleures prédictrices des habitudes et intentions de comportements risqués. Cette observation renforce l'idée d'un besoin d'intervention ciblée sur les attitudes des conducteurs. Les deux groupes ayant montré à deux reprises des tendances différentes pour les attitudes, la valeur

prédictrice d'attitudes supporterait également l'hypothèse suivant laquelle les conducteurs accidentés, même s'ils sont souvent semblables aux non accidentés lors de la présente enquête, pourraient bénéficier d'une intervention spécifique à ce niveau.

5.2.4 Attribution des accidents à des causes internes et externes

Finalement, les analyses complémentaires menées sur les styles d'attribution des causes d'accident n'identifient encore une fois aucune différence significative entre les deux groupes interrogés. Par contre, les résultats étant très près des seuils de signification, les deux groupes pourraient tendre à attribuer davantage les accidents routiers à des causes extérieures qu'à des causes liées au conducteur, ce qui suggère le besoin de renforcer la notion de responsabilité de l'individu face à la sécurité routière.

CHAPITRE 6

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

6.1 Perspective de recherche

L'étude n'identifie aucune différence majeure entre accidentés et non accidentés sur la majorité des variables mesurées, même si certaines tendances peuvent tout de même être isolées. Cette absence de différence significative indique-t-elle que les accidentés "fautifs" sont semblables aux non accidentés dans leurs façons de percevoir, leurs attitudes ou même leurs comportements? Il est aussi possible que les différences manifestées par les individus accidentés "fautifs" aient été diluées par les similarités des accidentés "victimes" avec les conducteurs non accidentés. De futurs projets de recherche réussiront, espérons-le, à comparer les conducteurs non accidentés, accidentés "fautifs" et accidentés "victimes" au niveau des diverses variables identifiées dans la présente étude et à jeter un peu plus de lumière sur cette ambiguïté. Le défi sera sans doute de trouver une façon d'opérationnaliser ces distinctions entre les trois groupes de conducteurs.

Il serait intéressant d'explorer plus directement l'impact de l'accident sur les diverses variables identifiées dans notre étude. Mesurant un plus large échantillon de conducteurs à des intervalles de temps réguliers, il serait par exemple possible d'obtenir des données avant et après accident. Une telle démarche permettrait de développer une meilleure compréhension quant à l'effet d'un premier accident, d'accidents subséquents, en plus de continuer à fournir des informations sur les récidivistes qui font déjà l'objet d'étude à la S.A.A.Q.

6.2 Interventions auprès des conducteurs

L'accident routier est une problématique multifactorielle. En ce sens, le D.S.C. du C.H. Ste-Marie s'est d'abord intéressé au facteur environnemental en identifiant sur son territoire des sites du réseau routier jugés dangereux pour la santé de la population. Dans cette seconde étape, il a également cherché à mieux comprendre la place du facteur humain dans ce problème de santé et à explorer les besoins d'interventions à ce niveau.

Nous nous sommes intéressés à l'après accident, et à comparer les individus après une telle expérience. Les processus perceptuels et d'attitudes des conducteurs accidentés ont été aussi explorés afin de voir si ce sous-groupe représente une population cible davantage à risque d'avoir un accident et aurait besoin d'une intervention spécifique.

Les résultats obtenus n'identifient pas de différence marquée entre accidentés et non accidentés et ce, tant au niveau de leur perception d'eux-mêmes qu'au niveau des perceptions liées aux risques attribués aux situations de conduite; les attitudes des accidentés face aux situations dangereuses, de même que leurs habitudes ou leurs intentions face aux comportements de conduite dit risqués semblent aussi très près de celles rapportées par les conducteurs non accidentés. Se faisant, la tentation semble forte de conclure qu'aucune intervention spécifique n'est nécessaire et qu'accidentés et non accidentés présentent autant de probabilité d'être impliqués dans un accident dans le futur.

Ces données contredisent celles recueillies sur le terrain par d'autres auteurs qui décrivent les accidentés comme des individus manifestant davantage de comportements risqués. Essayant d'expliquer ces différences, certaines tendances ont été mises en relief et pourraient appuyer les données de ces auteurs. On voit, par exemple, que certaines variables mesurées chez les accidentés pourraient évoluer avec le temps après l'accident et que ce mouvement pourrait les amener à des comportements de conduite plus risqués. On voit aussi que les accidentés pourraient être davantage influencés par certains contextes de conduite et plus enclins à prendre des risques qu'ils n'auraient pas pris en situation normale. Les observations faites par les autres auteurs pourraient éventuellement être remarquées chez les conducteurs accidentés si ceux-ci étaient suivis pendant une plus longue période ou à travers divers

contextes de conduite. Ceci suggèrerait alors que les accidentés pourraient certainement bénéficier d'une intervention spécifique.

Confirmant certains modèles avancés, l'une des principales cibles d'intervention émergent des présents résultats touche directement les attitudes des individus. Les attitudes comme aimer prendre des risques au volant ou adopter des attitudes de conduite dites préventives, permettent de prédire le nombre d'accidents vécus par les individus. Ce sont justement sur ces attitudes qu'accidentés et non accidentés pourraient différer et où les accidentés semblent enclins à présenter un risque pour le futur. Une intervention à ce niveau pourrait diminuer efficacement les risques de récidives.

Comme l'indique le succès des programmes de type "Opération nez rouge", "conducteurs désignés", des sanctions plus sévères et diverses campagnes de publicité, un nouveau climat social et de nouvelles attitudes face à l'alcool au volant semblent se développer. Non seulement le conducteur est-il davantage conscient des risques liés à de tels comportements, mais la société indique aussi beaucoup plus clairement que ces risques sont inacceptables et ne seront plus acceptés. Non seulement l'individu est-il tenu responsable des vies qu'il met en danger en agissant ainsi, mais chacun d'entre nous est aussi tenu responsable et encouragé à présenter une tolérance nulle face à de tels comportements, à ramener à la raison l'individu qui refuse de se plier à la norme. La prise de risque devient alors non seulement une responsabilité individuelle mais aussi une responsabilité collective.

L'alcool au volant ne constitue pas le seul comportement de prise de risque qui devrait être visé par l'intervention. Il est de notre responsabilité de dire aux conducteurs, qui font des excès de vitesse ou brûlent des feux rouges, que ces comportements mettent en danger non seulement leurs propres vies mais aussi celles des autres usagers de la route. Il faut faire comprendre qu'il ne s'agit pas d'un comportement insignifiant mais de quelque chose de sérieux. Il faut dénormaliser le risque associé à tous les comportements dangereux comme on le fait présentement pour l'alcool. Et à l'exemple des programmes contre l'alcool au volant, cette intervention devrait se faire à la fois globalement sur l'ensemble de la population et spécifiquement sur les individus fautifs.

La complexité de la tâche de conduite a été démontrée au premier chapitre. Par conséquent, en matière d'intervention, il faudrait également débanaliser cette activité en montrant ses difficultés que beaucoup trop de gens ignorent. Cette éducation pourrait être faite le plus tôt possible, à l'école par exemple, pour que les générations futures de conducteurs comprennent la difficulté de la conduite automobile. Il faudrait également les sensibiliser au fait qu'il est inacceptable, et même anti-social, de prendre des risques au volant.

RÉFÉRENCES

- Beaulne G. Les traumatismes au Québec : comprendre pour prévenir. Québec : Ministère de la santé et des services sociaux, 1991.
- Brown ID, Groeger JA. Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics* 1988; 31 : 585-97.
- Colbourn CJ. Perceived risk as a determinant of driver behavior. *Accid Anal Prev* 1978; 10 : 131-41.
- David M. Pas de hausse pour l'assurance-automobile mais peut-être du permis et de l'immatriculation dans *Le Soleil*, 22 mars 1986, p. A-2.
- Dejoy DM. The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accid Anal Prev* 1989; 21 : 333-40.
- Evan L, Wasielewski P. Do accident-involved drivers exhibit riskier everyday driving behavior? *Acc Anal Prev* 1982; 14 : 57-64.
- Finn P, Bragg BWE. Perception of the risk of an accident by young and old drivers. *Accid Anal Prev* 1986; 18 : 289-98.
- Fishbein M, Ajzen F. Belief, attitude, intention and behavior : an introduction to theory and research. Reading, Mass : Addison-Wesley, 1975.
- Herickx J. Les manoeuvres des conducteurs Québécois. Québec : Régie de l'assurance automobile du Québec, 1984.
- Joly P, Bergeron J. "Étude des comportements de risque au volant à l'aide du questionnaire ACR", dans *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference V*, University of Calgary, 1987.
- Jonah BA. Accident risk and risk taking behavior among young drivers. *Accid Anal Prev* 1986; 18 : 255-71.
- Matthews ML, Moran AR. Age differences in male driver' perception of accident risk : The role of perceived driving ability. *Accid Anal Prev* 1986; 18 : 299-313.
- McCormick, Walkey, Green. Comparative perception of driver ability : A confirmation and expansion. *Accid Anal Prev* 1986; 18 : 205-8.
- Molen HH, Bötticher AMT. A hierarchical risk model for traffic participants. *Ergonomics* 1988; 31 : 537-55.
- Montag I, Comrey AL. Internality and externality as correlates of involvements in fatal driving accidents. *J of applied psychology* 1987; 72 : 339-343.
- Nääätänen R, Summala H. Road user behavior and traffic accidents. North Holland : American Elsevier, 1976.

Pérusse M. Dimensions of perceptions and recognition of danger. Thèse de doctorat présentée au Département of Safety and Hygiene, University of Aston in Birmingham, 1980.

Roy L. Etude statistique et psychosociale du phénomène des accidents de la route sur la Côte-Nord : problématique sur les traumatismes routiers. Baie-Comeau : C.R.S.S. 09, 1986.

Roy L, Paquette M. "Culte de l'automobile et responsabilité sociale" dans *Santé et Société*, vol 8, no 4, 1986, pp. 31-2.

Rumar K. Collective risk but individual safety. *Ergonomics* 1989; 31 : 507-18.

S.A.A.Q. Dossier statistique, bilan 1990. Québec : Société de l'assurance automobile du Québec, direction des communications, 1991.

Sergerie D. "Sécurité routière, un virage nécessaire" dans *Santé et Société*, vol 8, no 4, 1986, pp. 25-30.

Sheppard D. Experience of an accident and its influence in driving. Transport and Road Research Laboratory, report 750, 1982.

Shinar D. Psychology on the road : The human factor in traffic safety. New York : John Wiley & sons, 1978.

Sivak M et coll. Cross cultural differences in driver risk-perception. *Accid Anal Prev* 1989; 21 : 355-362.

Summala H. Risk control is not risk adjustement : The zero risk theory of driver behaviour and its applications. *Ergonomics* 1988; 31 : 491-506.

Surry J. Industrial accident research : a human engeneering appraisal. Toronto : Ontario Ministry of Labour, 1969.

Svenson O. Risk of road transportation in a psychological perspective. *Accid Anal Prev* 1978; 10 : 267-80.

Wilde GJS, Murdoch PA. Incentive systems for accident-free and violation free driving in general population. *Ergonomics* 1982; 25 : 879-90.

ANNEXE A

Instruments

Questionnaire 1_(ACR)

No: _____

Consignes:

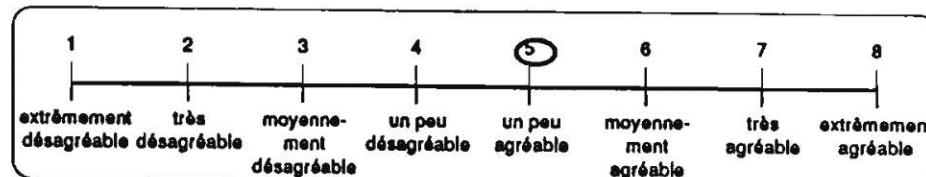
Nous voulons connaître vos sentiments, vos habitudes et vos opinions, en rapport avec différentes situations de conduite automobile. En répondant aux questions suivantes, pensez aux gestes que vous posez dans les circonstances qui vous seront décrites.

Le questionnaire comprend 16 situations de conduite différentes. Pour chaque situation, 5 questions vous seront posées; répondez en encerclant votre choix de réponse directement sur l'échelle correspondante..

EXEMPLE (avec la 1 ère échelle):

Rouler lentement à bicyclette ...

Me comporter de cette façon,
je trouve cela:

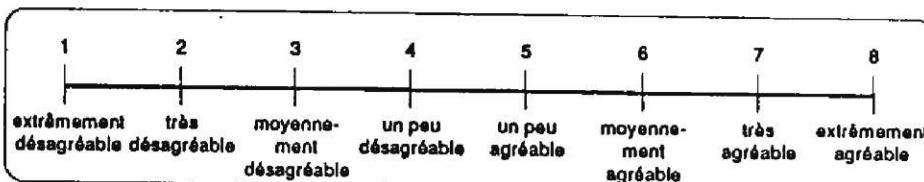


1 Dépasser d'autres véhicules.

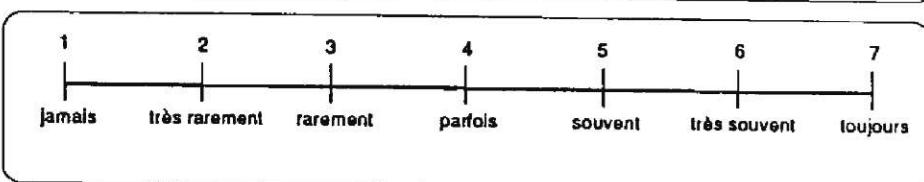
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'Informatique

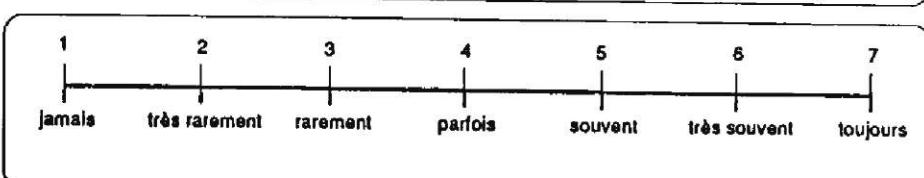
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



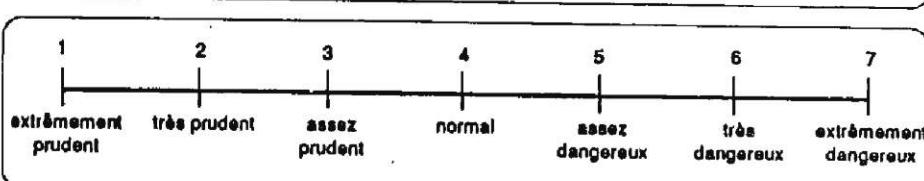
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



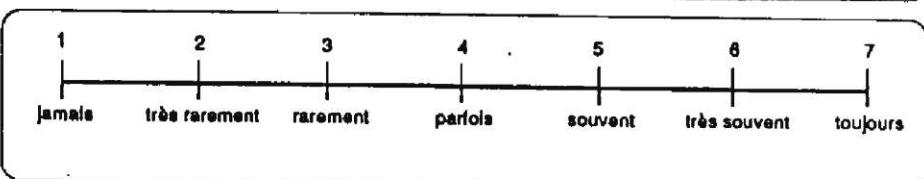
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:

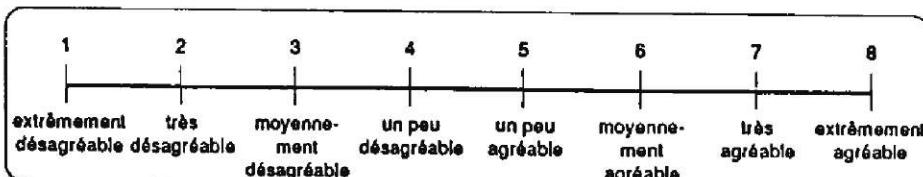


2 Conduire à très grande vitesse.

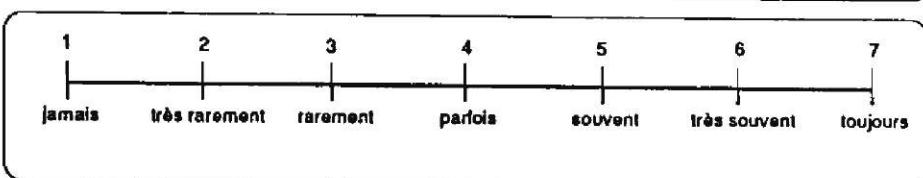
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

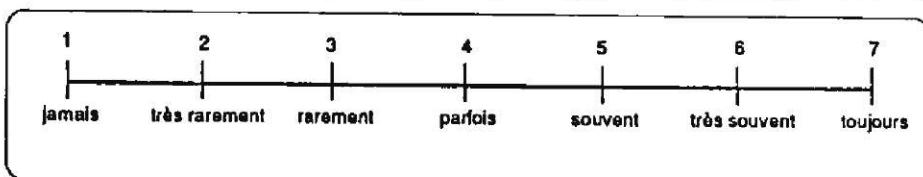
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



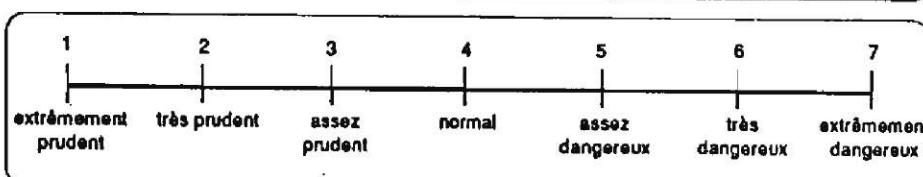
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



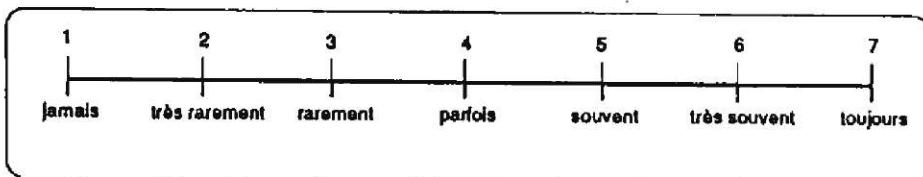
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:

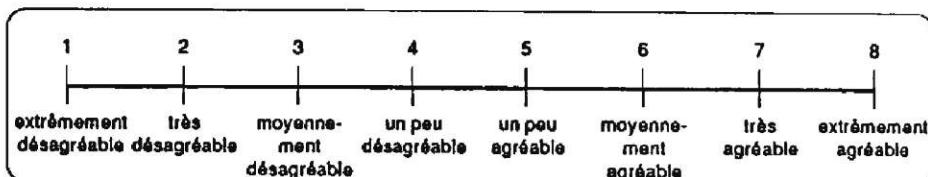


- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:

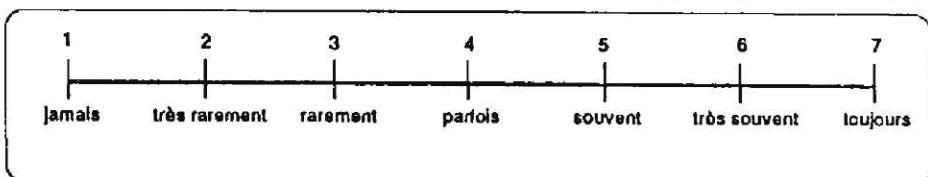


- 3** Après un arrêt (stop), traverser une intersection alors que des véhicules venant sur la droite, et qui n'ont pas à faire d'arrêt, semblent loin de cette intersection.

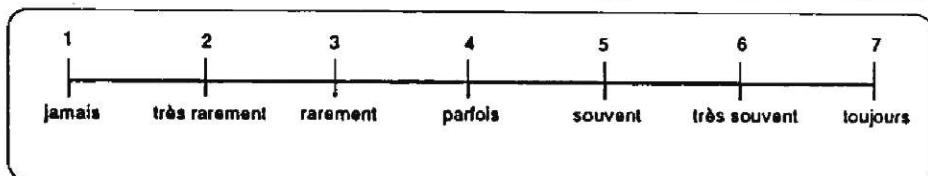
a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



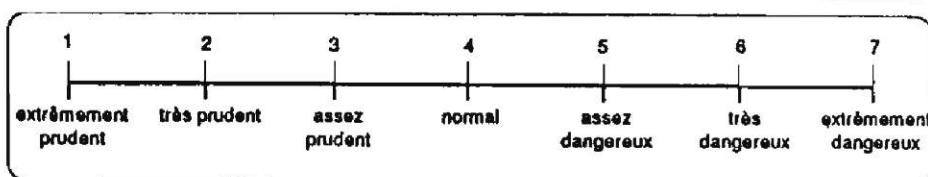
b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



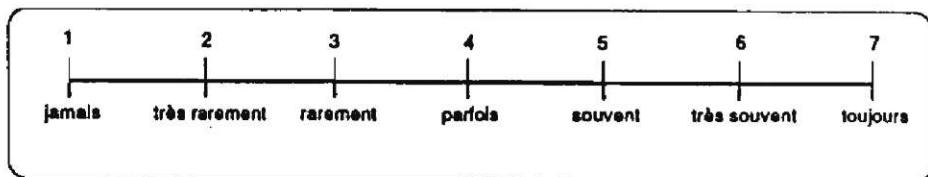
c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



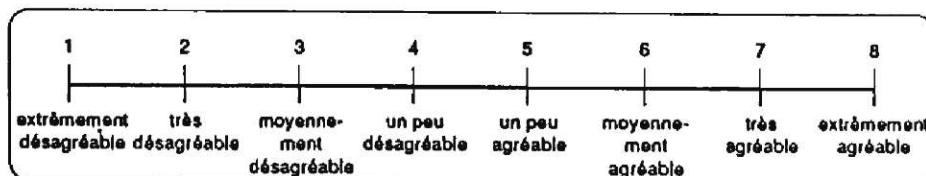
e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



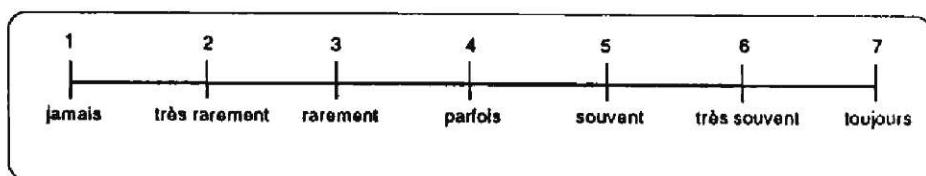
4 Conduire sur une autoroute à circulation rapide.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

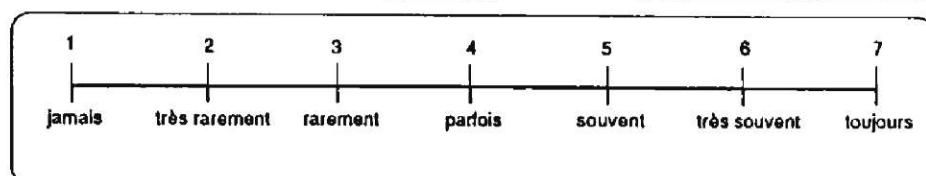
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



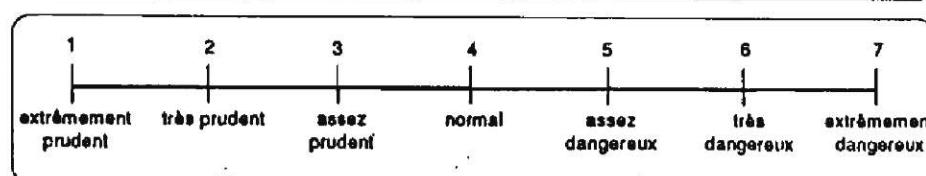
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



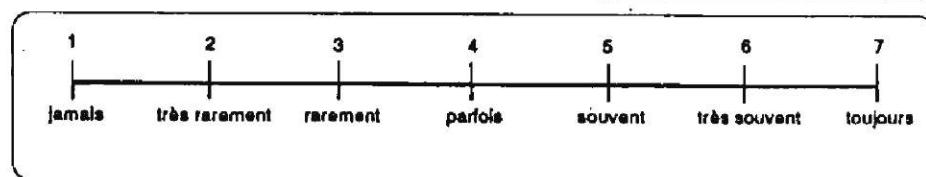
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



Section réservée à l'informatique

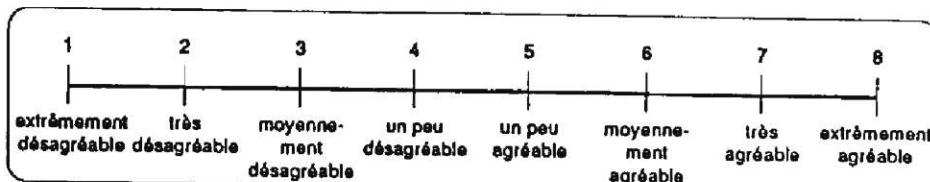


5 Prendre le volant en état d'ébriété.

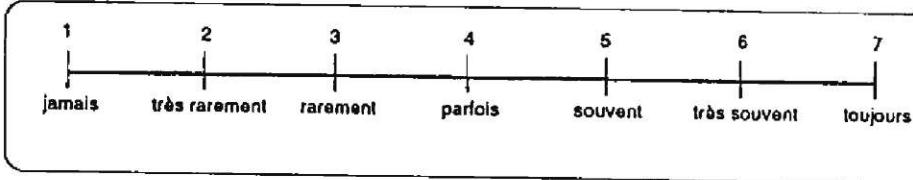
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

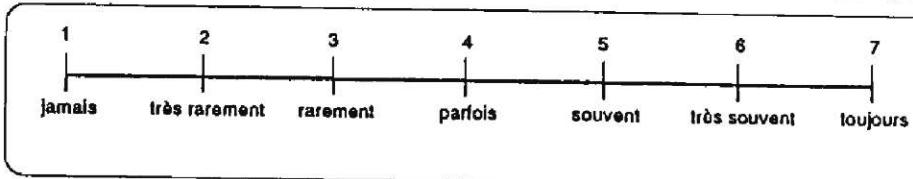
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



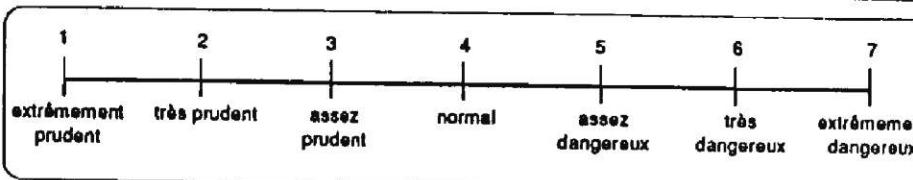
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



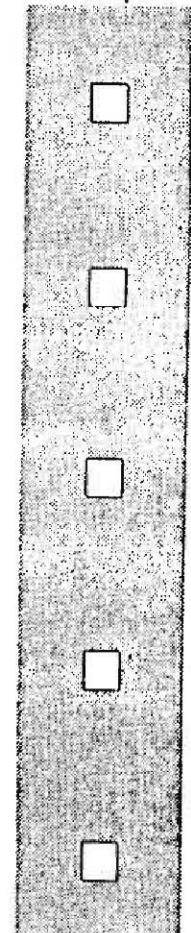
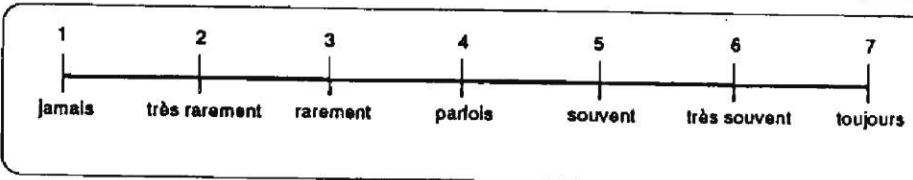
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:

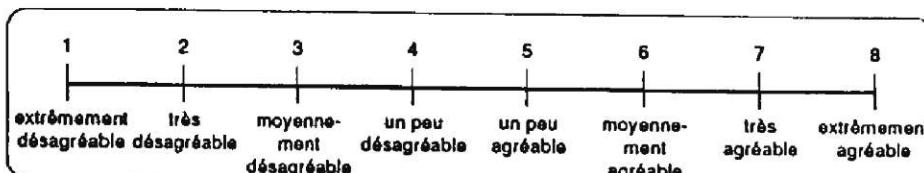


6

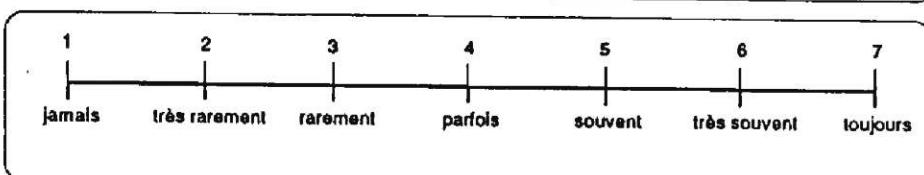
Prendre volontairement des risques en conduisant.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

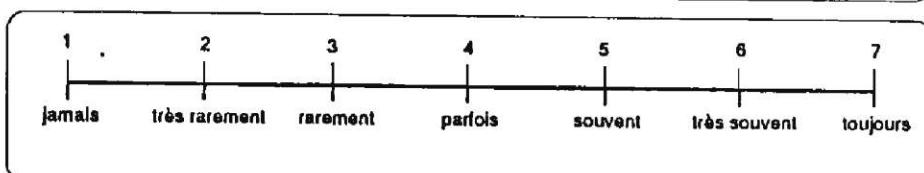
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



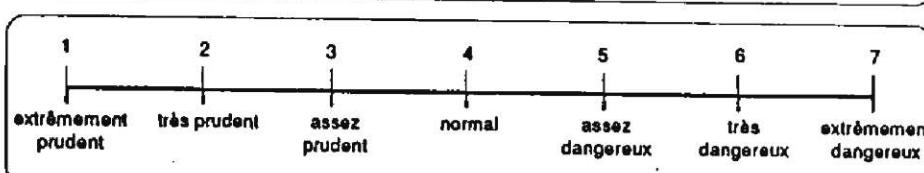
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



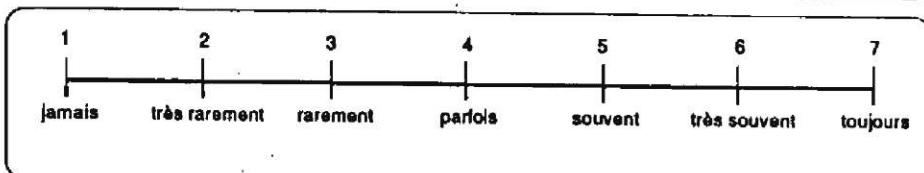
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:

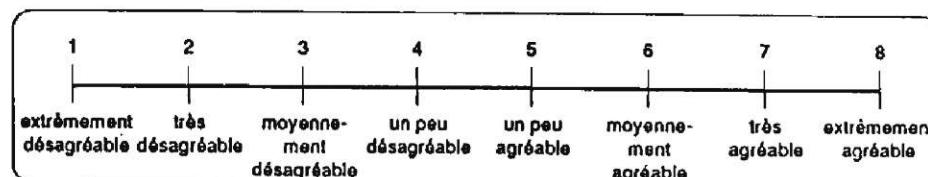


Section réservée à l'informatique

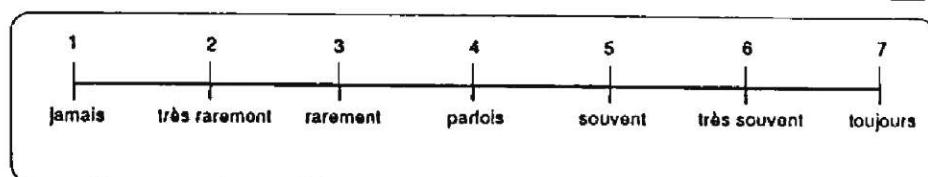
- 7 Sur un boulevard à trois voies, prendre la voie de gauche pour circuler plus rapidement.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

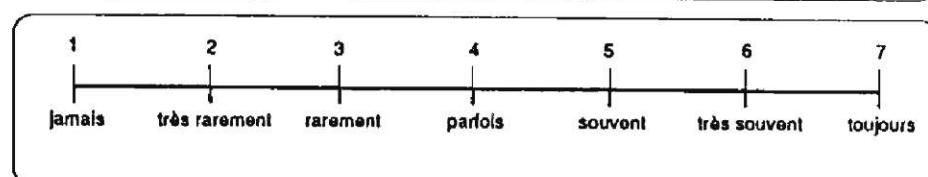
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



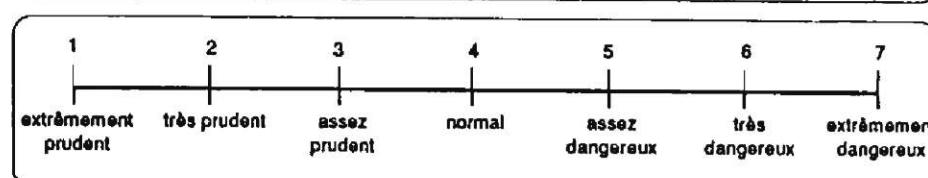
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



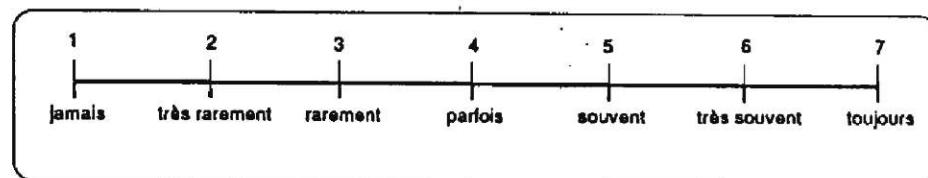
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



Section réservée à l'informatique



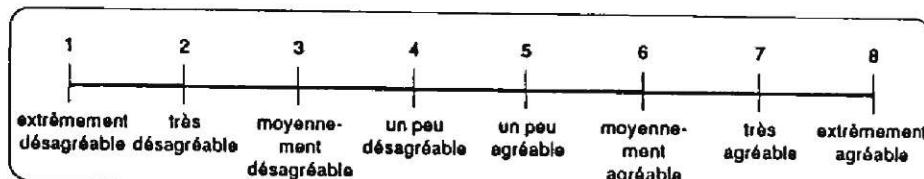
8

A un signal d'arrêt (stop), se contenter de ralentir sans arrêter complètement.

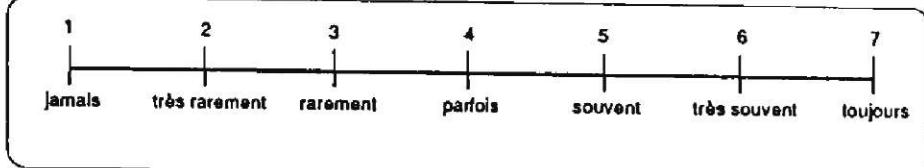
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

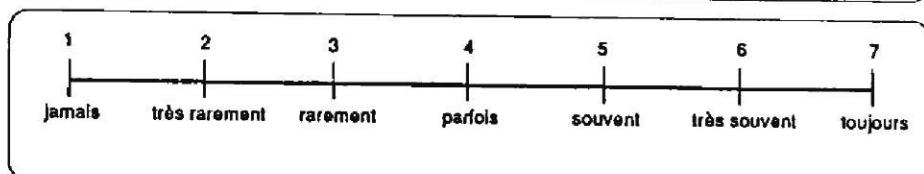
a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



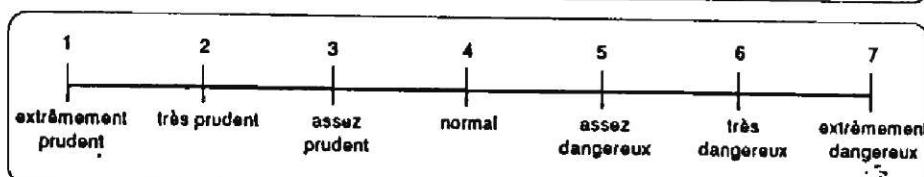
b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



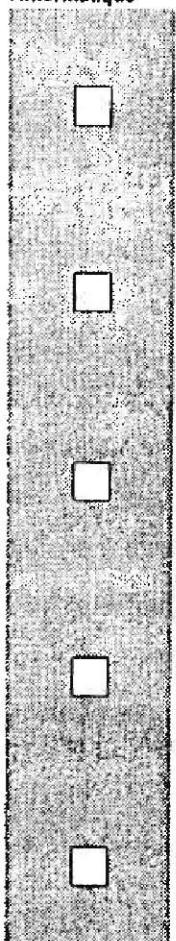
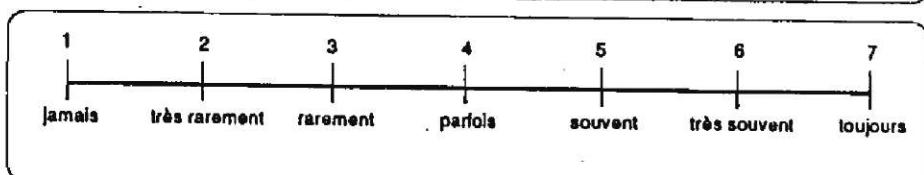
c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



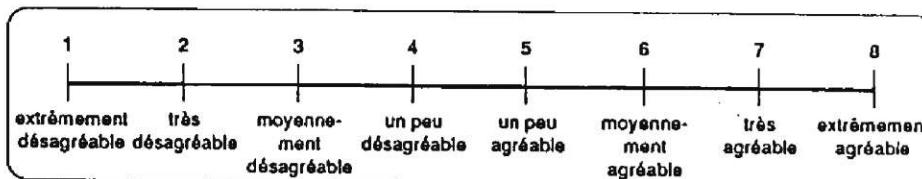
e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



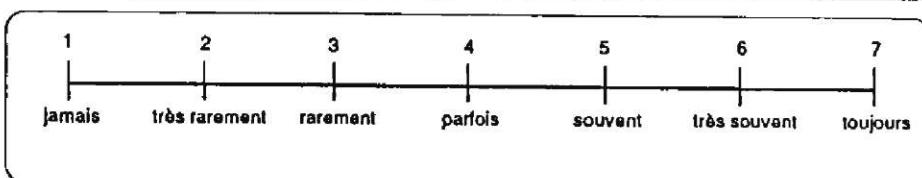
- 9 Sur un boulevard à trois voies, dépasser par la voie de droite pour ensuite revenir sur la voie du centre.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

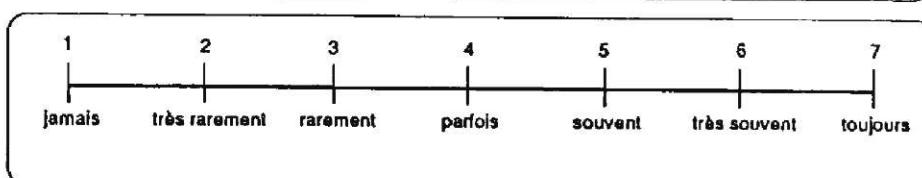
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



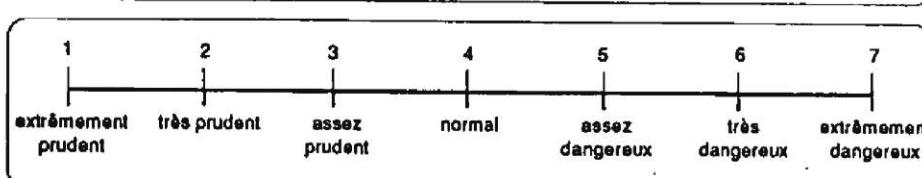
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



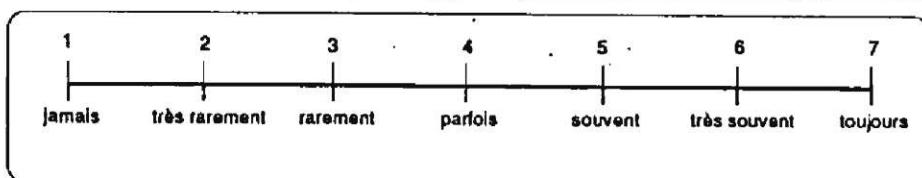
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



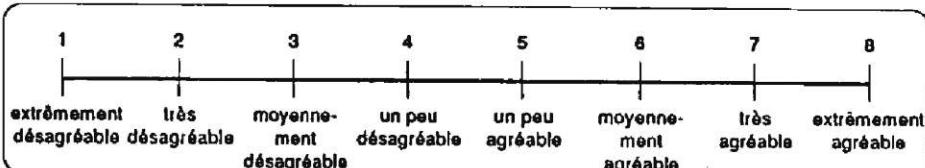
Section réservée à l'Informatique



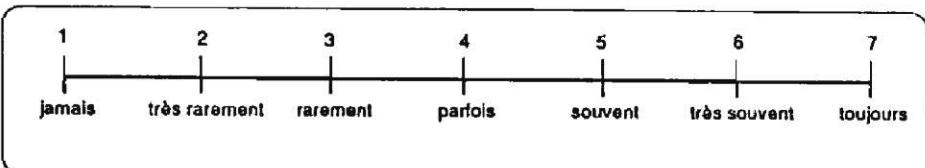
- 10 Prendre les courbes à grande vitesse, sur une route de campagne.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

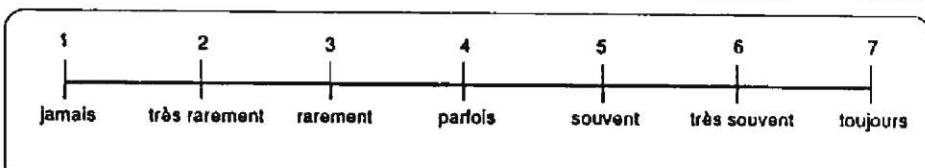
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



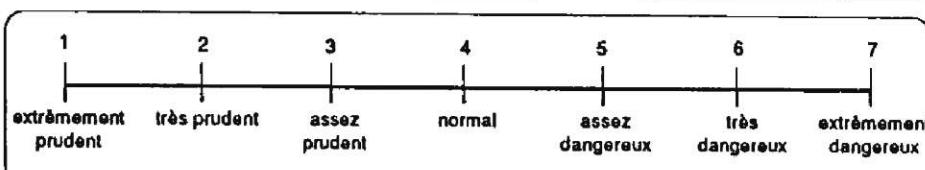
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



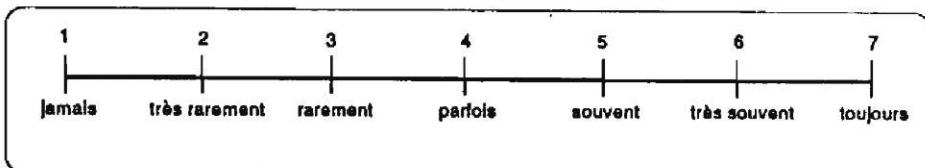
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



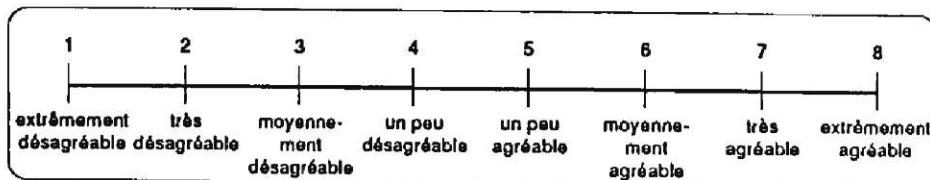
Section réservée à
l'informatique

—
—
G1

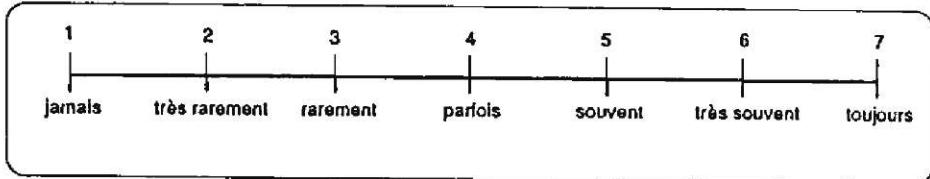
- 11 Après un arrêt (stop), traverser une intersection alors que des véhicules venant sur la droite, et qui n'ont pas à faire d'arrêt, semblent proche de cette intersection.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

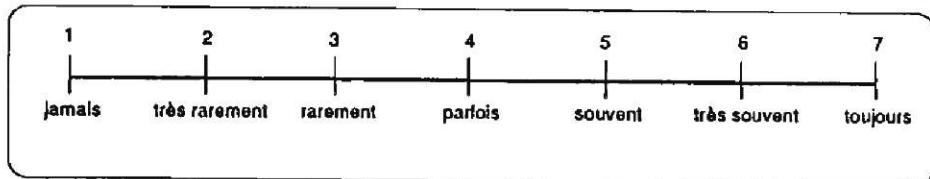
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



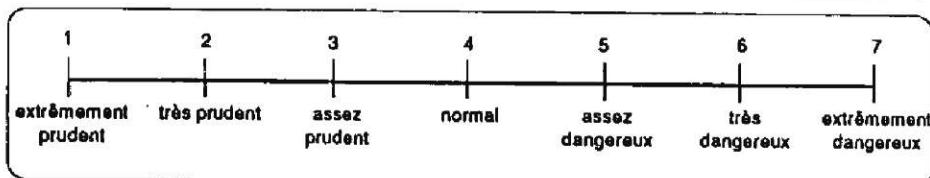
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



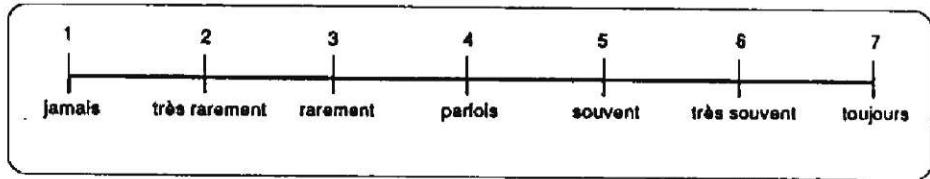
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



**Section réservée à
l'informatique**

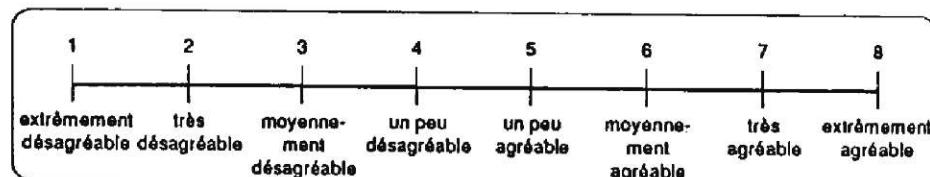


12

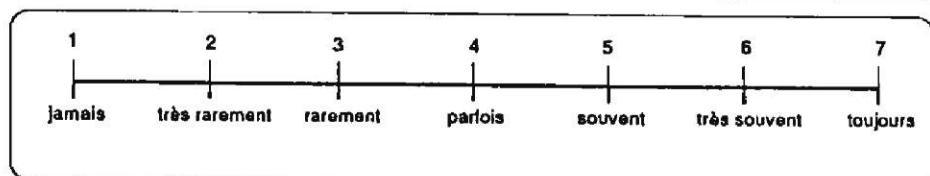
Lorsque le feu passe au vert, essayer de démarrer plus vite qu'un autre conducteur.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

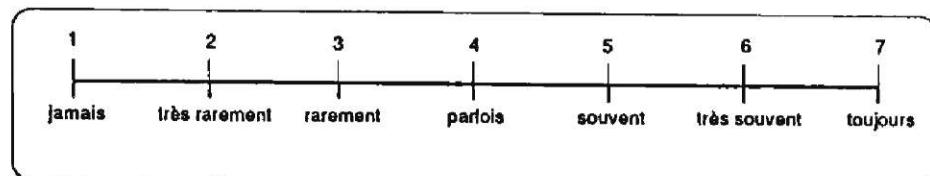
a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



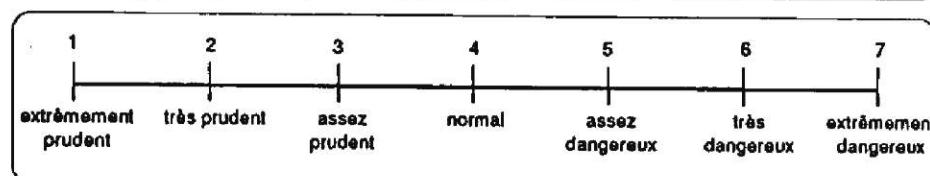
b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



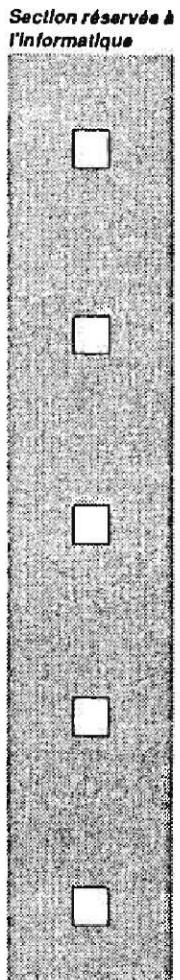
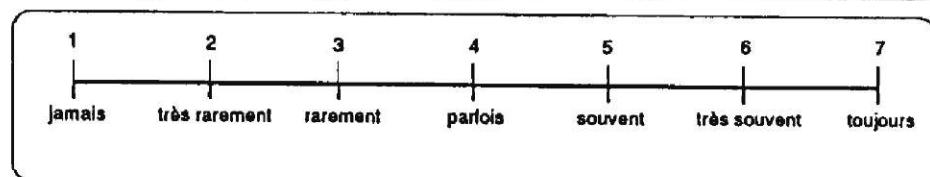
c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



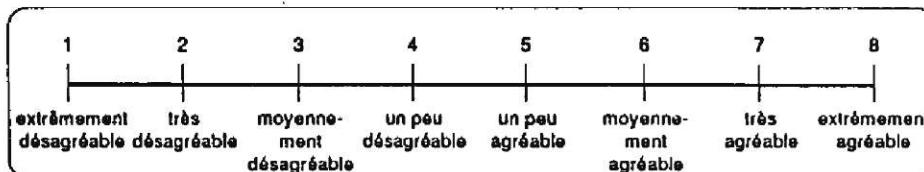
e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



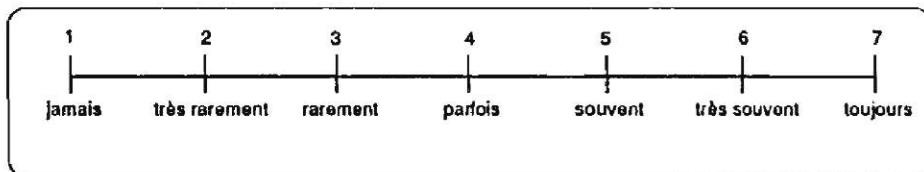
- 13 Conduire à grande vitesse sur une route de campagne tranquille.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

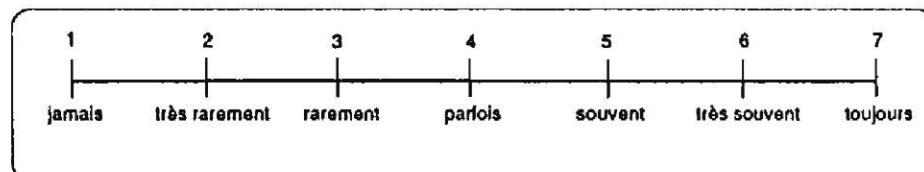
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



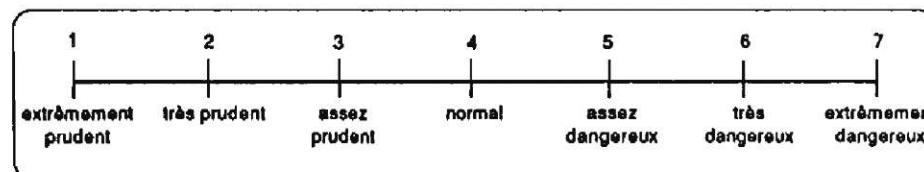
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



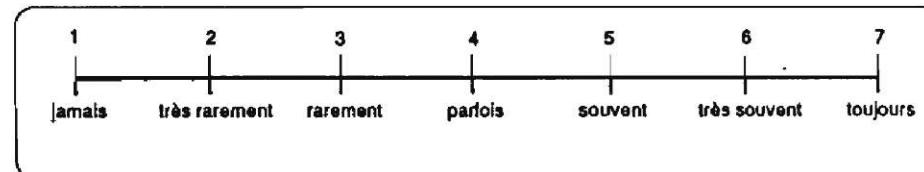
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



Section réservée à l'informatique

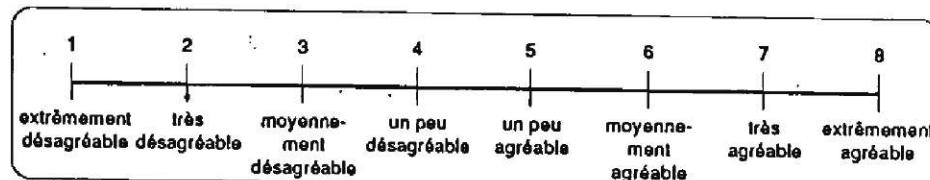


14 **Suivre une auto de près.**

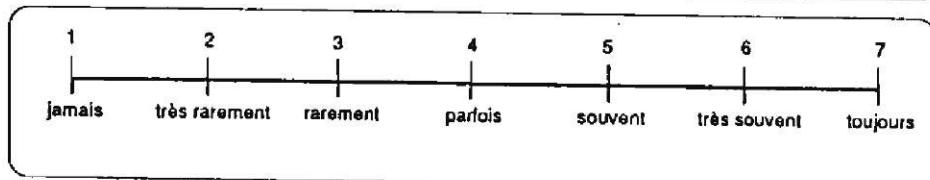
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

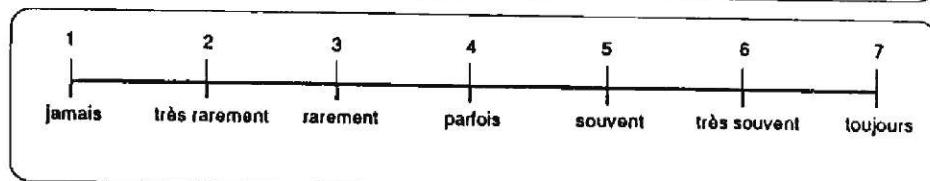
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



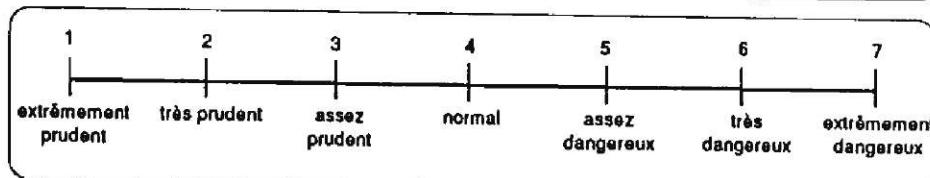
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



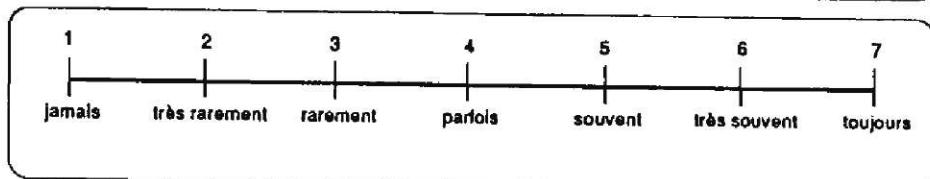
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



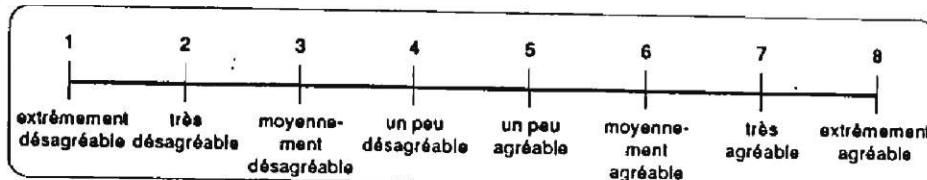
- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



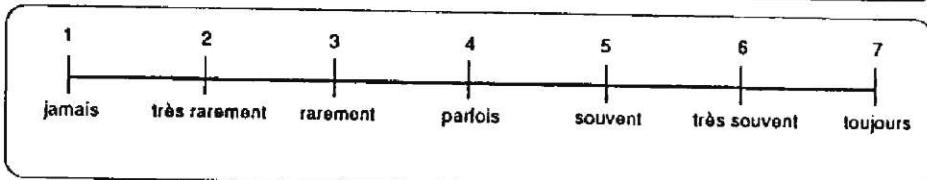
15 Conduire à la même vitesse que d'habitude dans des conditions atmosphériques défavorables.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

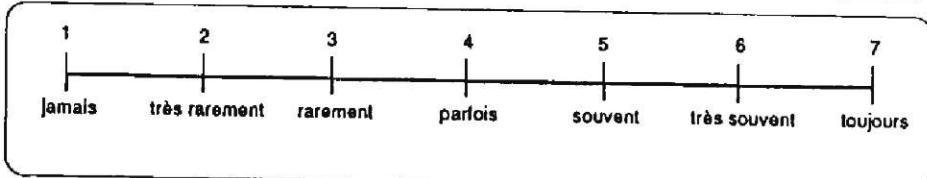
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



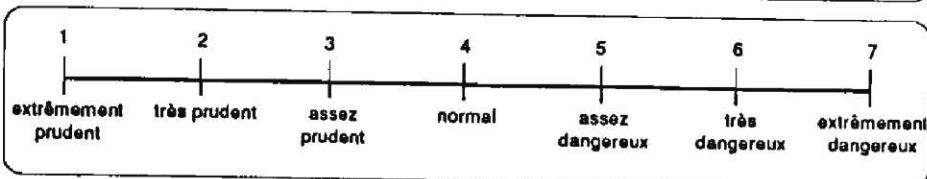
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



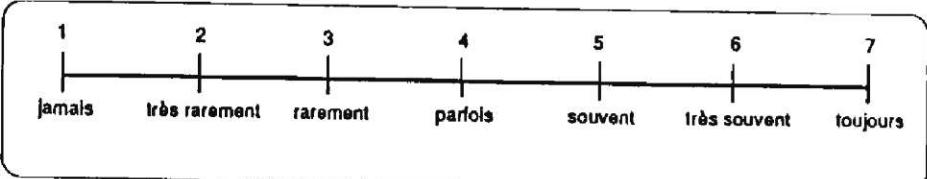
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



Section réservée à l'informatique

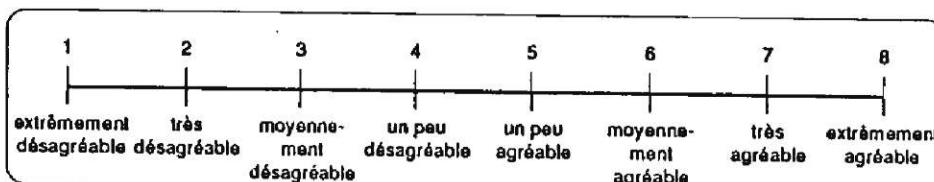


16

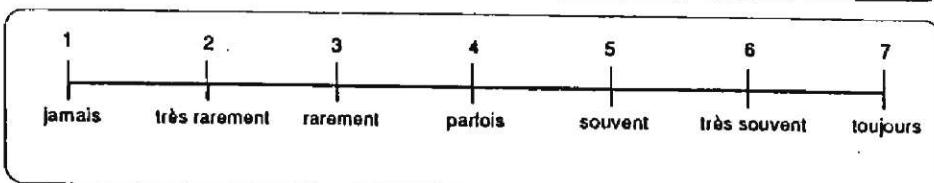
Dépasser un véhicule, en approchant d'une courbe, sur une route de campagne tranquille.

Encerclez la chiffre qui correspond à votre réponse

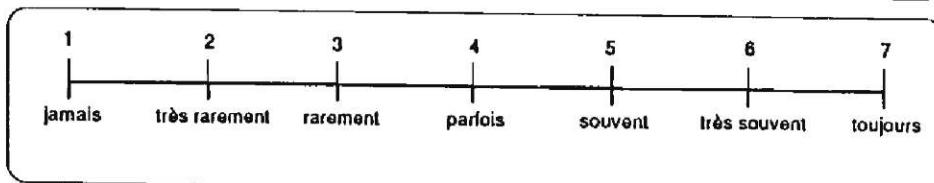
- a) Me comporter de cette façon, je trouve cela:



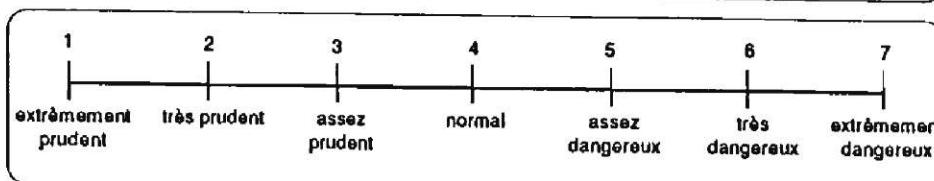
- b) Au cours des deux dernières années, quand l'occasion s'est présentée, je me suis comporté(e) de cette façon:



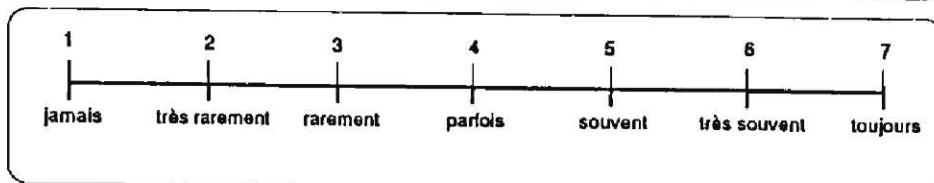
- c) Mes amis pensent que je devrais me comporter de cette façon:



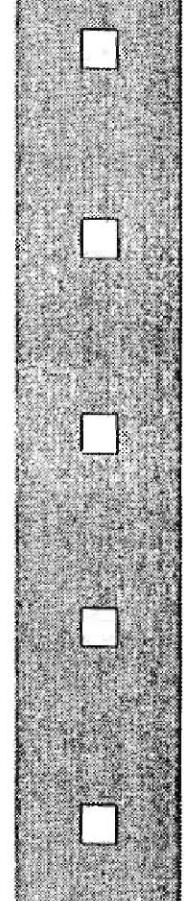
- d) Étant donné mes habiletés de conducteur, me comporter de cette façon est:



- e) Dans les situations où je suis pressé(e), je pense me comporter de cette façon:



Section réservée à
l'informatique



Questionnaire 3_(CPS)

No: _____

Consignes:

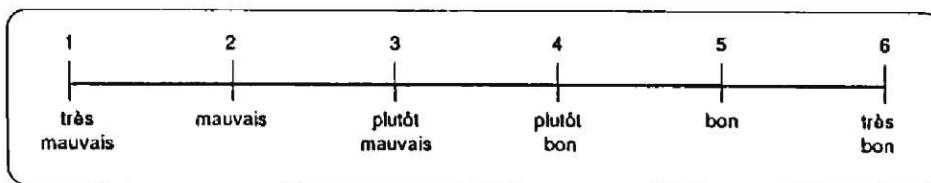
Le questionnaire comprend 10 situations de conduite. Il comporte également 10 photographies illustrant ces diverses situations; ces photos présentent ce que vous verriez si vous étiez au volant. En utilisant le texte de chaque situation de conduite ainsi que la photographie s'y rattachant, répondez aux 5 questions qui vous seront posées. Encerclez votre choix de réponse directement sur l'échelle.

Vous remarquerez peut-être que les situations présentées sont semblables à celles utilisées dans le questionnaire reçu à la maison. Il est toutefois inutile de chercher à vous souvenir des réponses que vous aviez alors données, les questions maintenant posées étant différentes. Répondez-y spontanément, sans vous préoccuper des réponses antérieures.

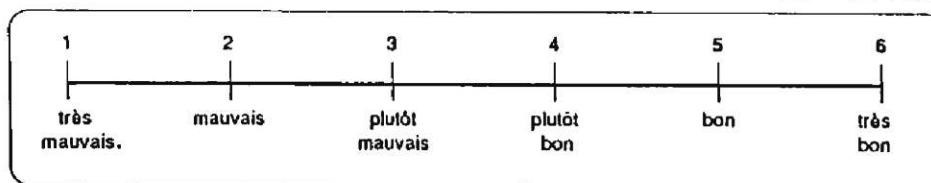
- 1 Dépasser un véhicule, en approchant d'une courbe, sur une route de campagne tranquille. Le camion roule à une vitesse de 70 Km / hr.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

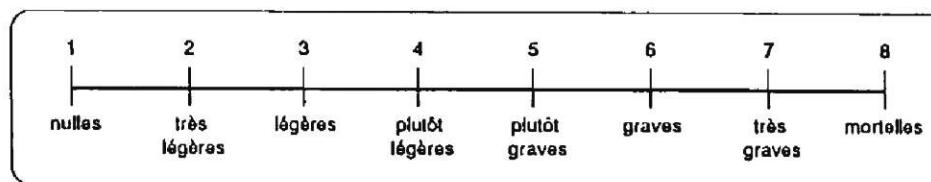
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



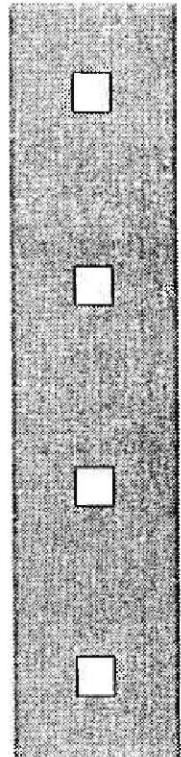
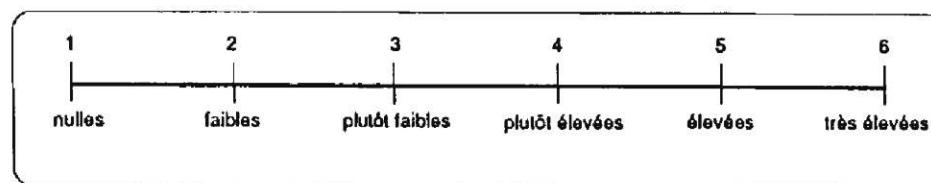
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



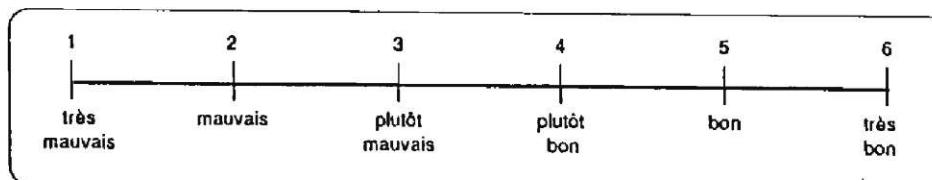
- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



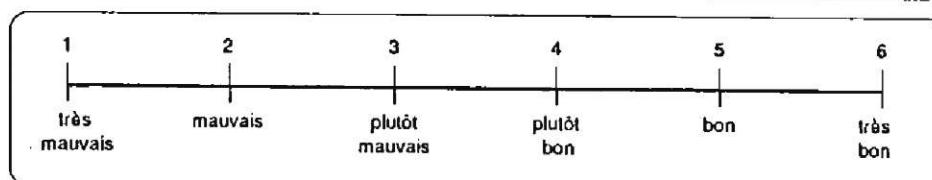
2 Conduire sur une autoroute à circulation rapide.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

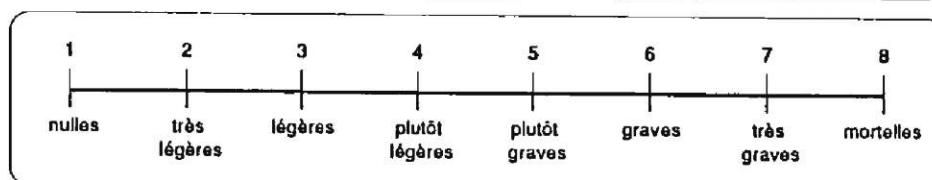
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



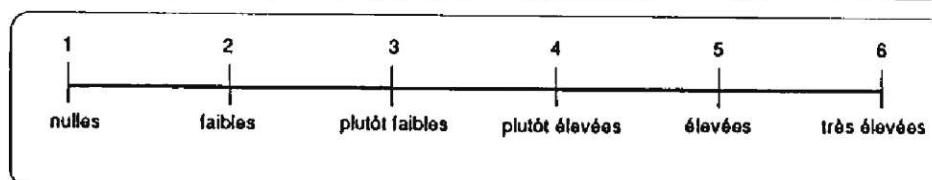
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



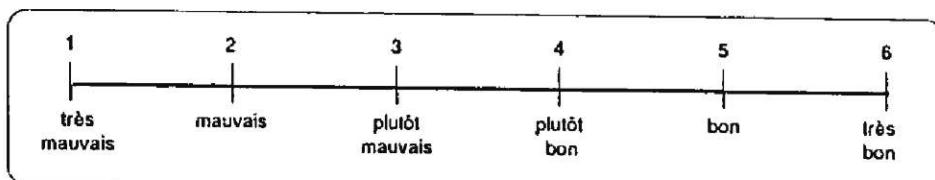
Section réservée à l'informatique



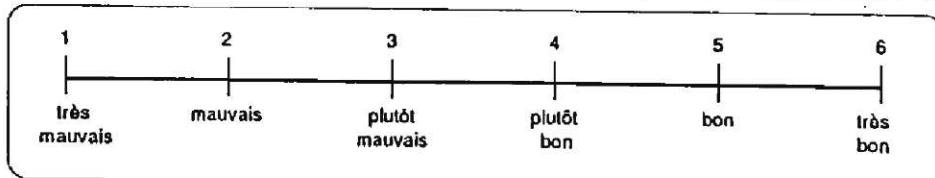
- 3 Sur un boulevard à trois voies, prendre la voie de gauche pour circuler plus rapidement.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

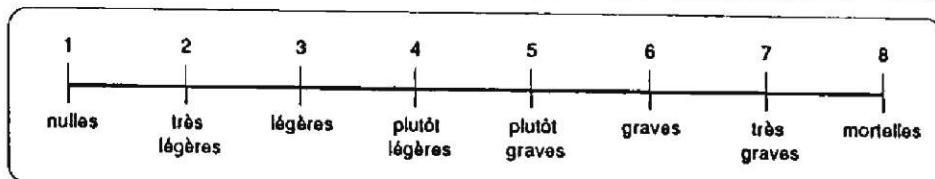
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



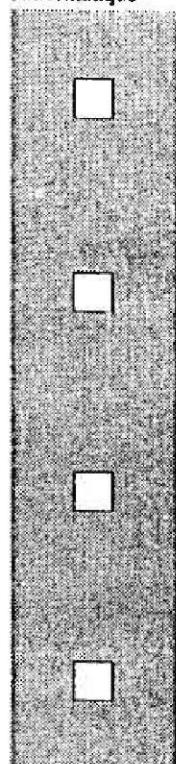
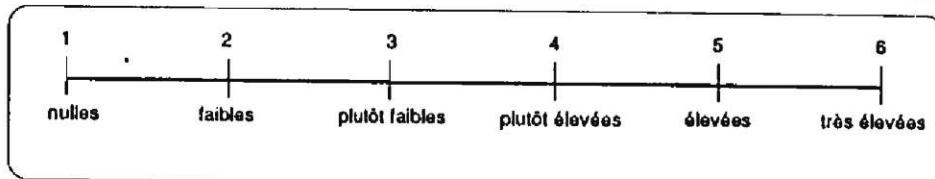
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



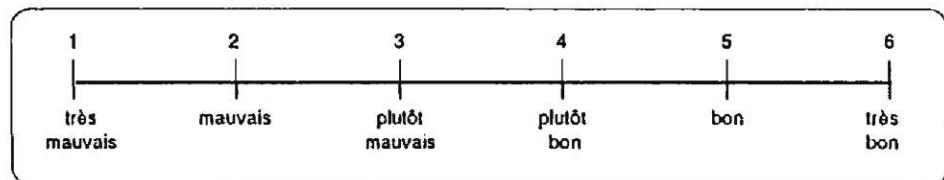
- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



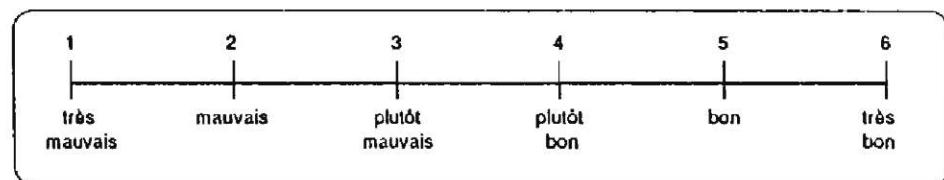
- 4 A un signal d'arrêt (stop), se contenter de ralentir (10 Km / hr) sans arrêter complètement. La voiture blanche roule à vitesse normale (50 Km / hr).

Encernez le chiffre qui correspond à votre réponse

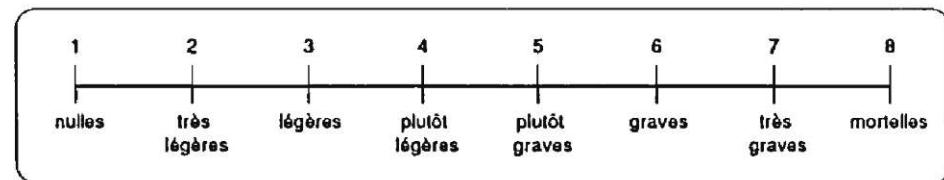
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



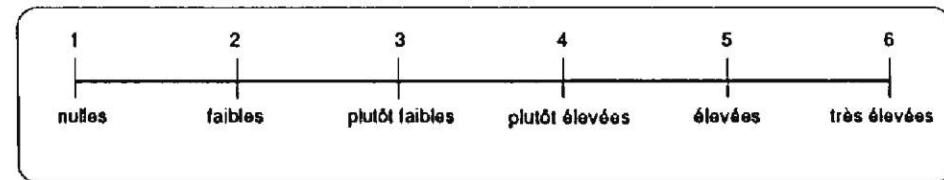
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



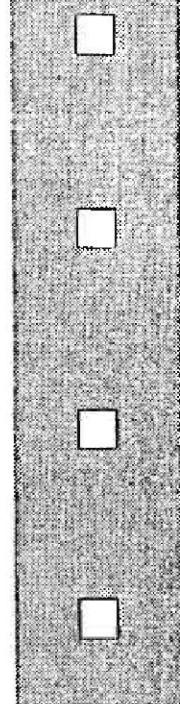
- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



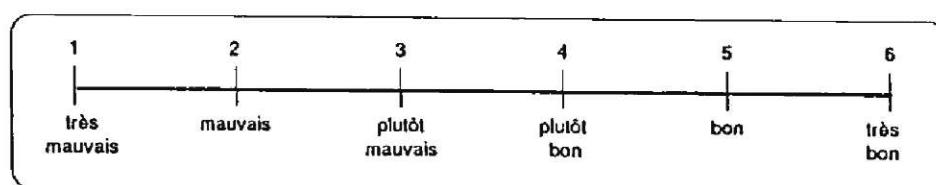
Section réservée à l'informatique



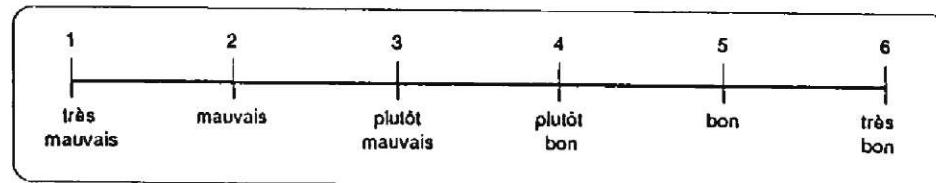
- 5 Sur un boulevard à trois voies, dépasser par la droite la voiture grise pour ensuite revenir sur la voie du centre. La voiture grise roule à 90 Km / hr.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

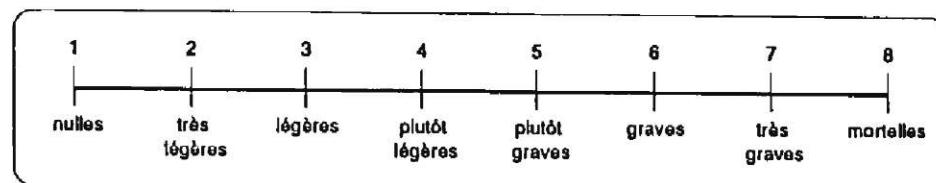
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



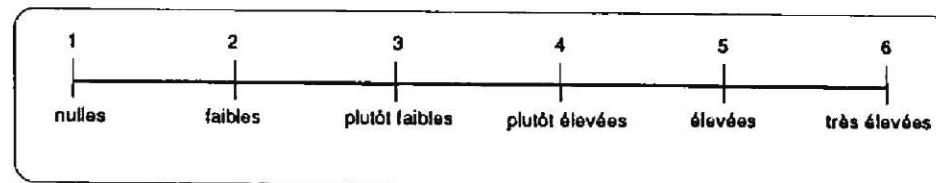
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



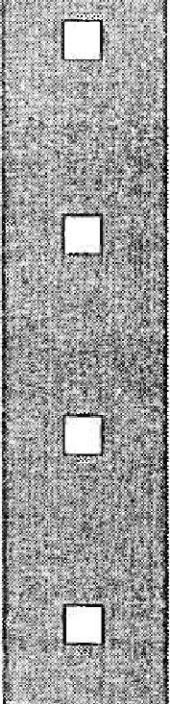
- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



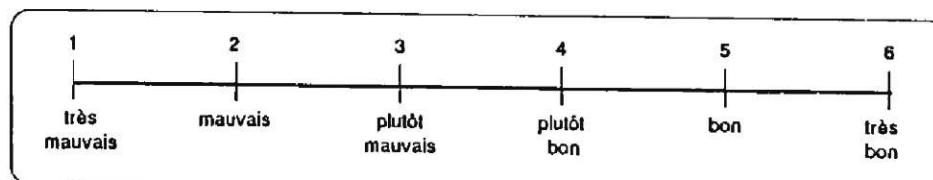
Section réservée à l'informatique



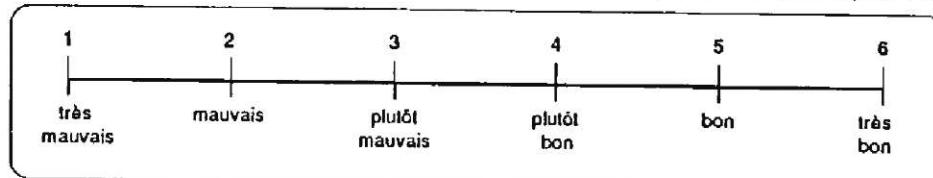
- 6 Prendre des courbes à grande vitesse (100 Km / hr), sur une route de campagne.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

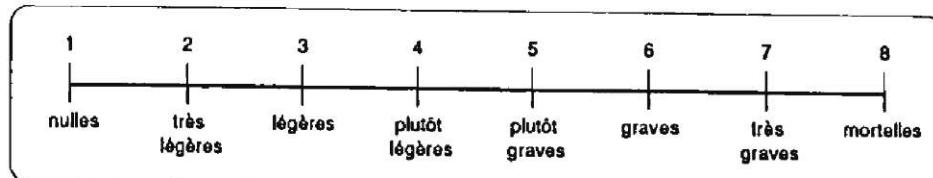
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



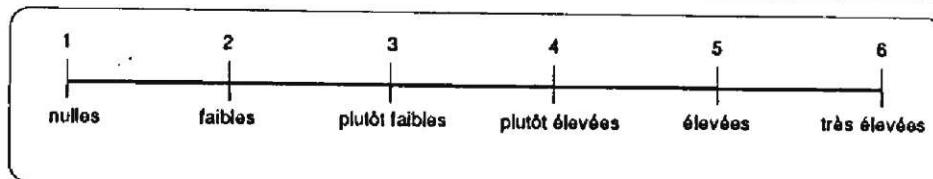
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



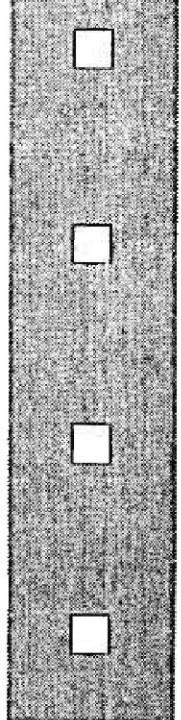
- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



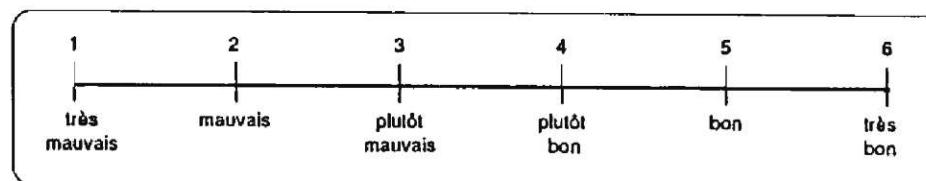
Section réservée à
l'informatique



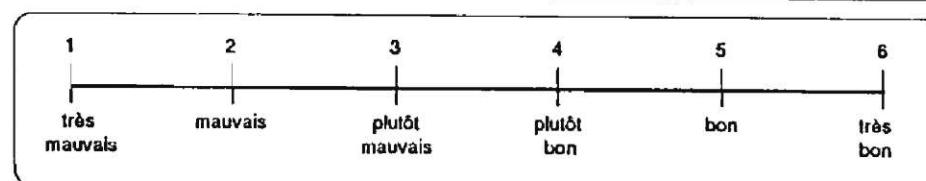
- 7 Après un arrêt (stop), traverser une intersection alors que la voiture rouge venant sur la droite à une vitesse de 50 Km / hr, et qui n'a pas à faire d'arrêt (stop), semble proche de cette intersection.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

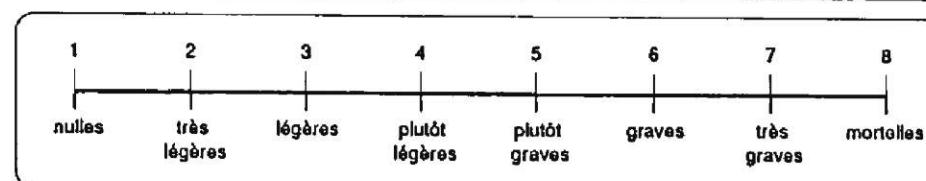
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



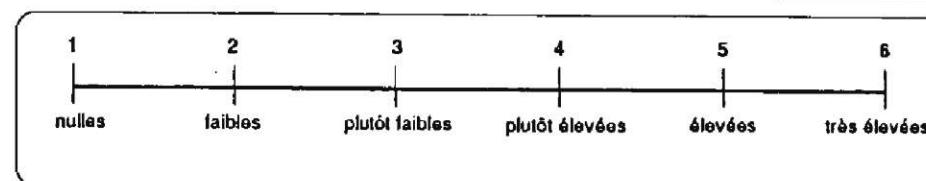
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



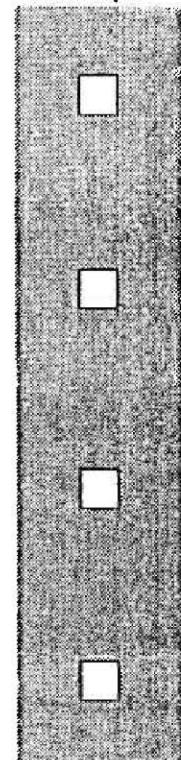
- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



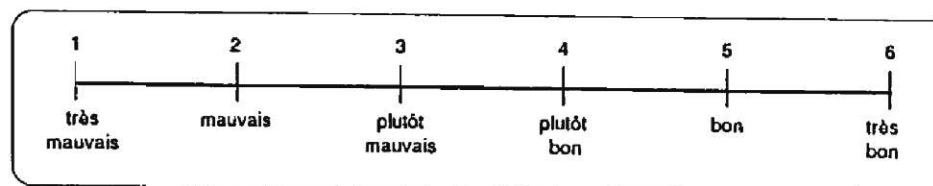
Section réservée à l'informatique



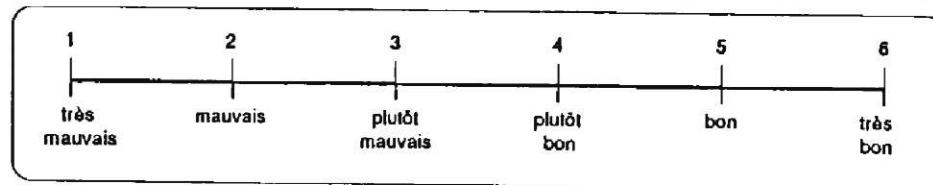
- 8 Conduire à grande vitesse (105 Km / hr) sur une route de campagne tranquille.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

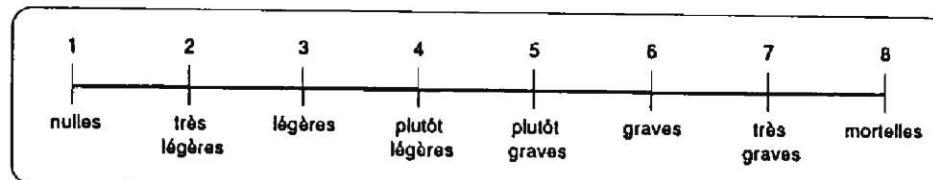
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



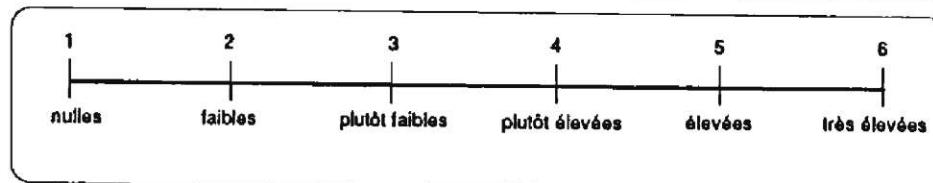
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



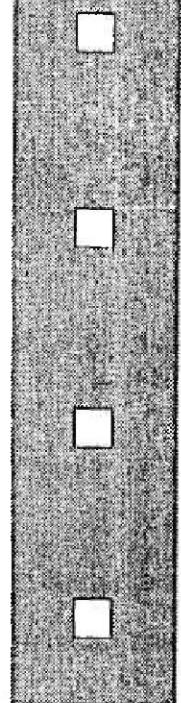
- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



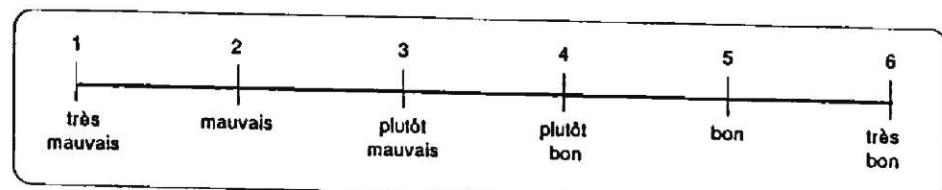
Section réservée à l'informatique



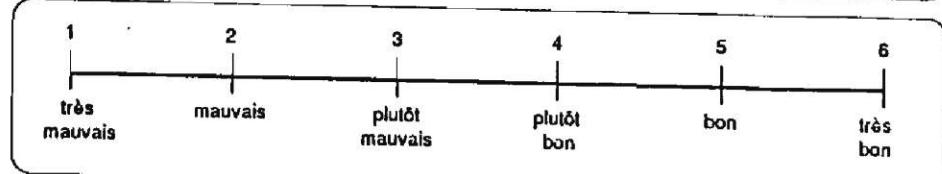
- 9 **Suivre une auto de près. Les deux voitures roulent à une vitesse de 100 Km / hr.**

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

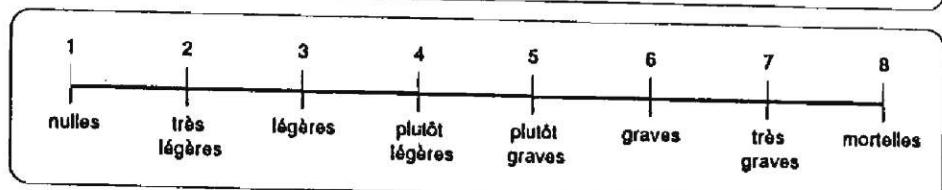
a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



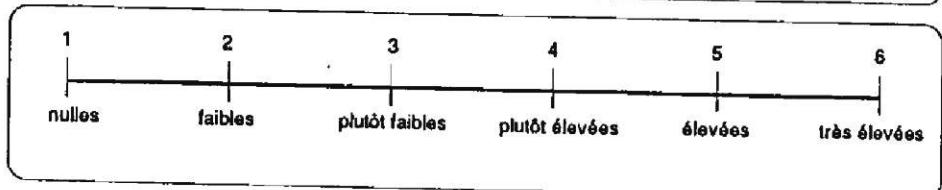
b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



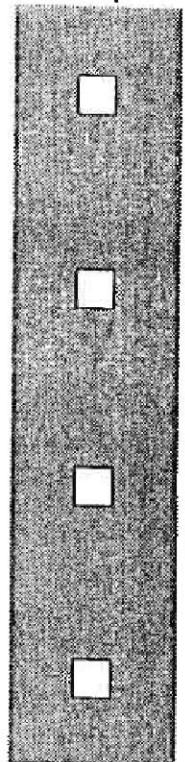
c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



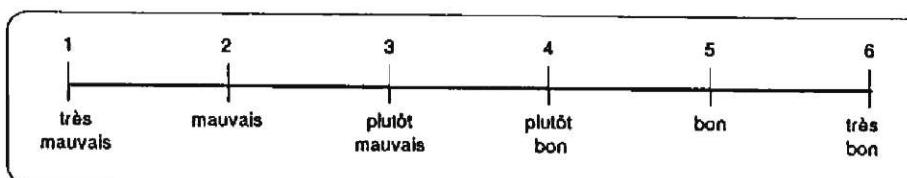
Section réservée à l'informatique



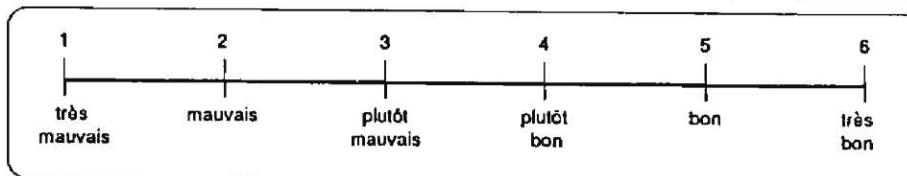
- 10 Après un arrêt (stop), traverser une intersection alors que la voiture grise venant sur la droite à 50 Km / hr, et qui n'a pas à faire d'arrêt (stop), semble loin de cette intersection.

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

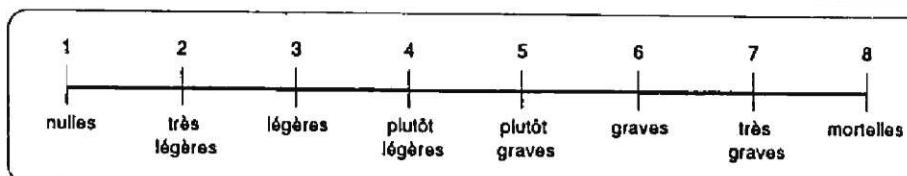
- a) Si je me comporte de cette façon, j'ai un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



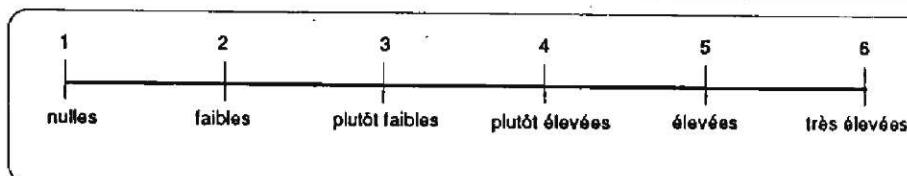
- b) Si un bon conducteur se comporte de cette façon, il a un contrôle du danger que peut présenter une telle manœuvre.



- c) Si un accident se produisait suite à une telle manœuvre, les blessures qui en découleraient seraient



- d) Si je me comporte de cette façon, mes chances d'avoir un accident sont



Questionnaire 2 (DS)

No: _____

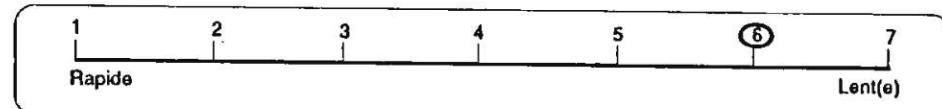
Consignes:

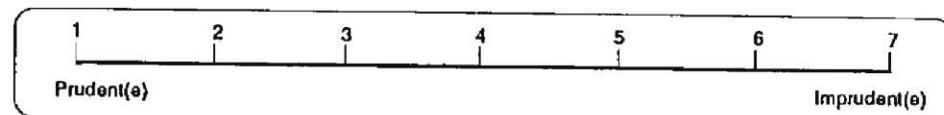
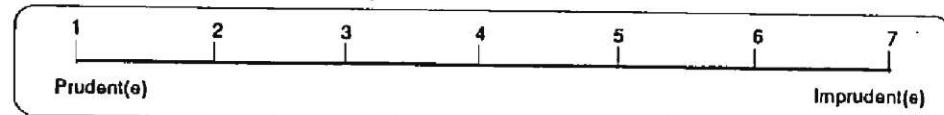
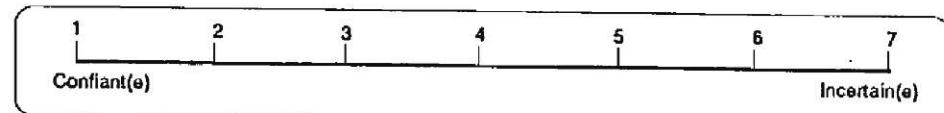
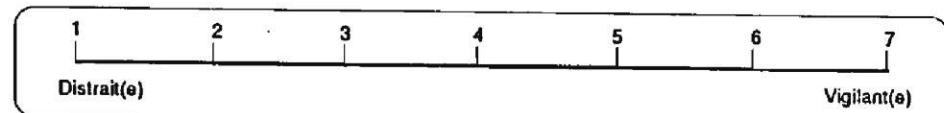
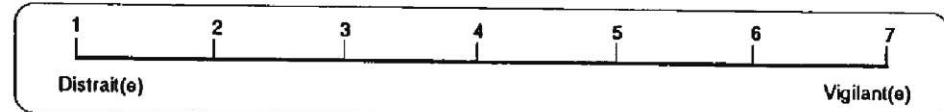
Ce questionnaire vise à connaître votre perception relativement à 2 catégories de conducteurs(trices): 1) vous-même; 2) le(la) bon(ne) conducteur(trice).

Pour faire connaître votre perception, 9 paires de qualificatifs seront utilisées. Indiquez comment vous percevez chacune des catégories de conducteurs(trices) en encerclant, directement sur l'échelle correspondante, votre choix de réponse.

EXEMPLE (avec l'échelle fictive Rapide / Lent):

Le(la) cycliste moyen(ne) est...



1 Prudent(e) / Imprudent(e)**Je suis un(e) conducteur(trice)...***Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse***Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...****2 Confiant(e) / Incertain(e)****Je suis un(e) conducteur(trice)...****Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...****3 Distrait(e) / Vigilant(e)****Je suis un(e) conducteur(trice)...****Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...**

4 Habile / Maladroite(e)

Je suis un(e) conducteur(trice)...

Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

1	2	3	4	5	6	7
Habile				Maladroite(e)		

Section réservée à
l'informatique

5 Patient(e) / Impatient(e)

Je suis un(e) conducteur(trice)...

1	2	3	4	5	6	7
Patient(e)				Impatient(e)		

6 Courtois(e) / Discourtois(e)

Je suis un(e) conducteur(trice)...

1	2	3	4	5	6	7
Courtois(e)				Discourtois(e)		

Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...

1	2	3	4	5	6	7
Courtois(e)				Discourtois(e)		

7 Inexpérimenté(e) / Expérimenté(e)**Je suis un(e) conducteur(trice)...***Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse*

1	2	3	4	5	6	7
Inexpérimenté(e)				Expérimenté(e)		

Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...

1	2	3	4	5	6	7
Inexpérimenté(e)				Expérimenté(e)		

8 Irrespectueux(se) / Respectueux(se) des lois**Je suis un(e) conducteur(trice)...**

1	2	3	4	5	6	7
Irrespectueux(se)				Respectueux(se)		

Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...

1	2	3	4	5	6	7
Irrespectueux(se)				Respectueux(se)		

9 Calme / Nerveux(se)**Je suis un(e) conducteur(trice)...**

1	2	3	4	5	6	7
Calm				Nerveux(se)		

Le(la) bon(ne) conducteur(trice) est...

1	2	3	4	5	6	7
Calm				Nerveux(se)		

Renseignements généraux:

Section réservée à
l'Informatique

1 Indiquez votre date de naissance: Jour _____ Mois _____ Année _____

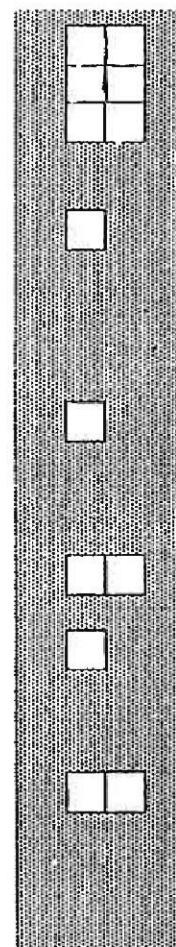
2 Indiquez votre sexe: Féminin Masculin

3 Indiquez votre état civil:
Marié(e) Divorcé(e) Séparé(e) Célibataire
Veuf(ve) Vivant Maritalement

4 Indiquez votre profession ou votre occupation: _____

Temps partiel
Temps plein

5 Indiquez le nombre d'années d'études que vous avez complétées: _____ années de scolarité



SECTION 1:

No. |__|__|__|__|

RENSEIGNEMENTS GENERAUX II

THEME: UTILISATION DE L'AUTOMOBILE EN TANT QUE CONDUCTEUR DEPUIS LES SIX DERNIERS MOIS

- 1) J'ai mon permis, mais je ne conduis jamais ou presque.
- 2) Mes déplacements sont rares et/ou sur de très courtes distances. Je me considère donc comme une personne conduisant moins que la moyenne des gens.
- 3) Je me déplace assez régulièrement, mais se sont le plus souvent les autres qui sont au volant. Je me considère donc comme une personne conduisant moins que la moyenne des gens.
- 4) Je conduis régulièrement une automobile pour me déplacer au cours de mes activités (travail, courses, amis...). Je me considère donc comme une personne conduisant comme la moyenne des gens.
- 5) Je me déplace assez régulièrement pour mes activités. Toutefois, ces activités sur des distances plus longues (ex.: demeurer à Louiseville, mais travailler à Trois-Rivières). Pour cette raison, je me considère comme une personne conduisant un peu plus que la moyenne des gens.
- 6) Sans être 8 heures par jour sur la route, mes activités m'amènent à souvent utiliser un véhicule pour me déplacer. Je me considère donc comme une personne conduisant un peu plus que la moyenne des gens.
- 7) De par mon travail et/ou mes autres activités, je passe la majorité de mon temps à me déplacer avec mon véhicule. Je me considère donc comme une personne conduisant beaucoup plus que la moyenne des gens.

THEME: ACCIDENTS ROUTIERS

Depuis les six derniers mois, combien d'accidents avez-vous vécus?

- 1) En tant que conducteur, nombre d'accidents sans blessé: | | |
- 2) En tant que conducteur, nombre d'accidents avec blessés: | | |
- 3) En tant que conducteur, date du dernier accident avec ou sans blessé: | | |
- 4) En tant que passager, nombre d'accidents sans blessé: | | |
- 5) En tant que passager, nombre d'accidents avec blessés: | | |

THEME: LES CONTRAVICTIONS

- 1) Depuis les six derniers mois, combien de contraventions avez-vous reçues? | | |
- 2) Depuis les six derniers mois, combien de points démeritaires avez-vous "perdus"? | | |
- 3) Combien de points récupérerez-vous dans les six prochains mois? | | |

Questionnaire 4 (LC)

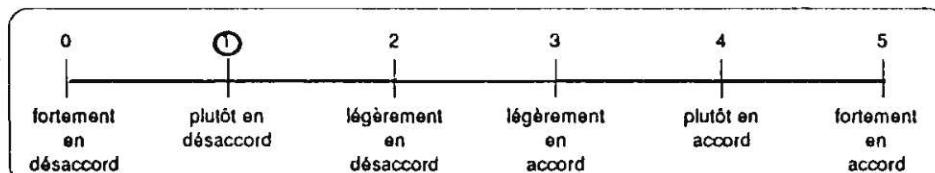
No: _____

Consignes:

Ce questionnaire comprend 20 affirmations sur la conduite automobile. Indiquez votre niveau d'accord ou de désaccord par rapport à chacune de ces affirmations. Pour cela, encerclez sur l'échelle placée à droite de l'énoncé, le chiffre correspondant à votre réponse. Répondez spontanément.

EXAMPLE:

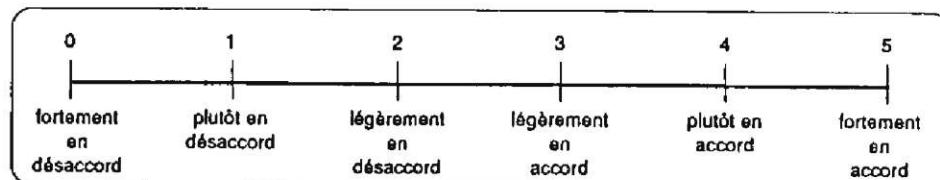
Les jeunes sont très prudents lorsqu'ils roulent à bicyclette ...



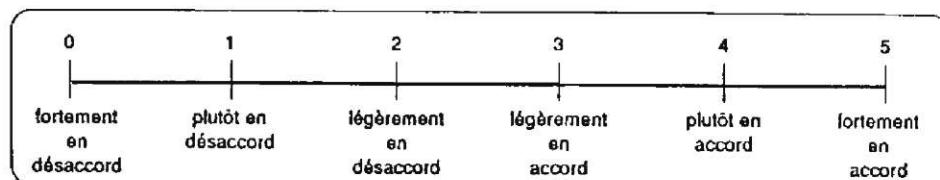
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

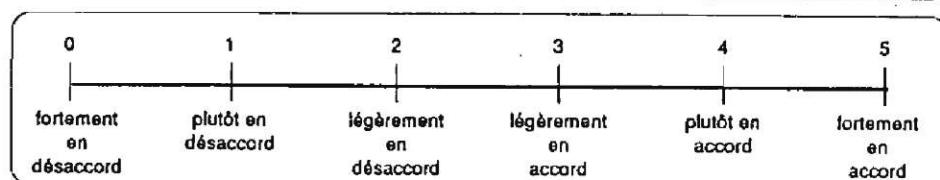
- 1 Conduire sans accident, c'est d'abord une question de chance.



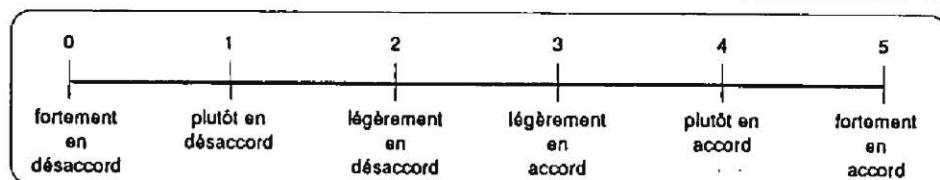
- 2 Les accidents sont dûs principalement à divers événements imprévisibles.



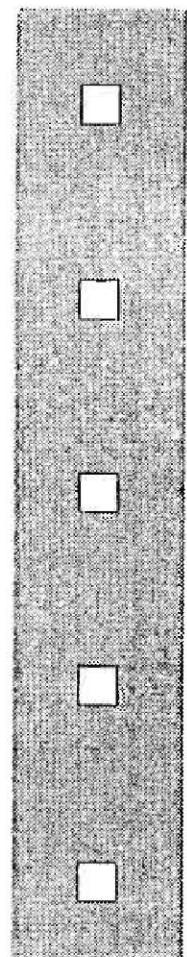
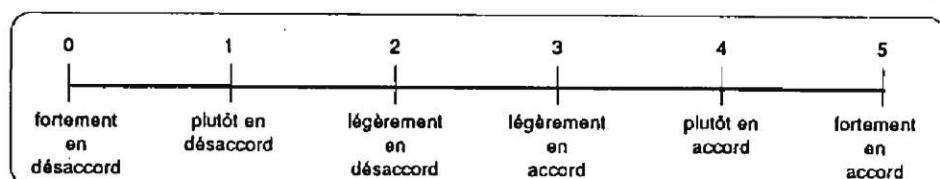
- 3 Les gens qui conduisent beaucoup sans avoir d'accident sont simplement chanceux; ce n'est pas parce qu'ils sont plus prudents.



- 4 Le conducteur prudent peut éviter n'importe quel accident.

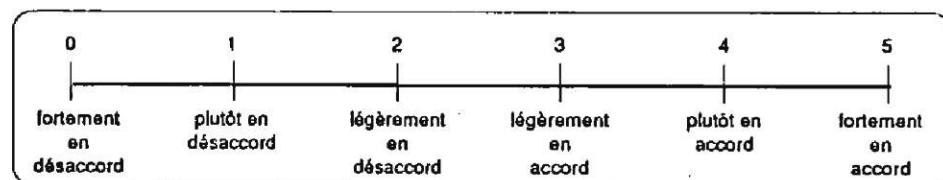


- 5 Lorsqu'un conducteur est impliqué dans un accident, c'est qu'il n'a pas conduit comme il le devait.

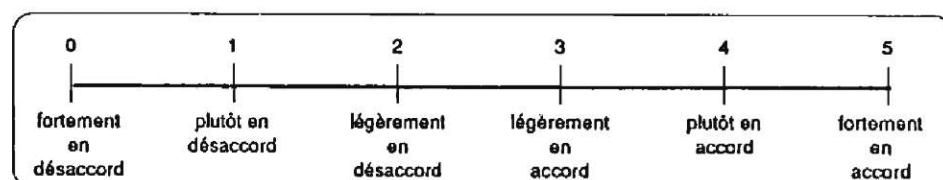


Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

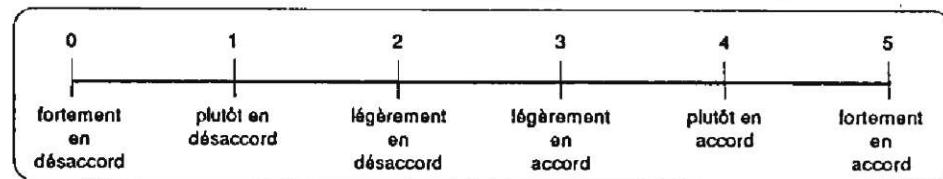
- 6 Lorsqu'un conducteur est impliqué dans un accident, c'est qu'il n'était pas attentif en conduisant.



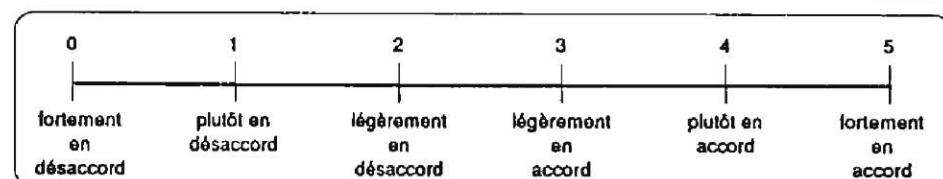
- 7 Les accidents ne sont que le résultat d'erreurs commises par le conducteur.



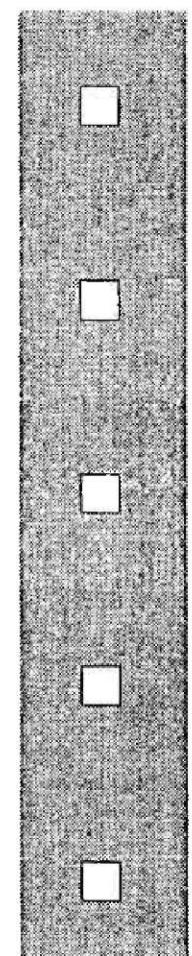
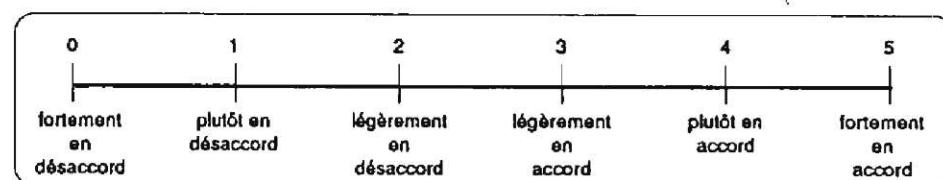
- 8 Le conducteur est presque toujours à blamer lorsque survient un accident.



- 9 Il est difficile d'éviter les accidents dans de mauvaises conditions comme l'obscurité, la pluie, les routes étroites, les courbes, etc.



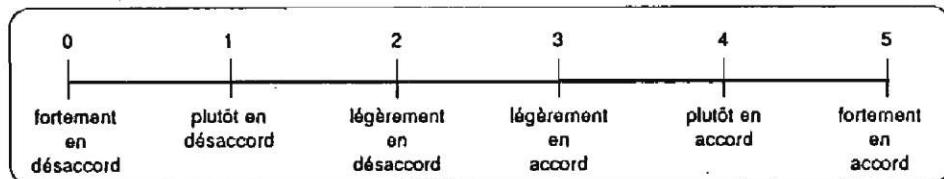
- 10 La plupart des accidents sont dûs à des routes en mauvaises conditions, à l'absence de signalisation appropriée, etc.



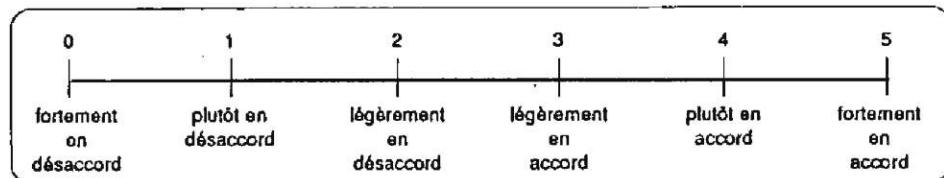
Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

Section réservée à l'informatique

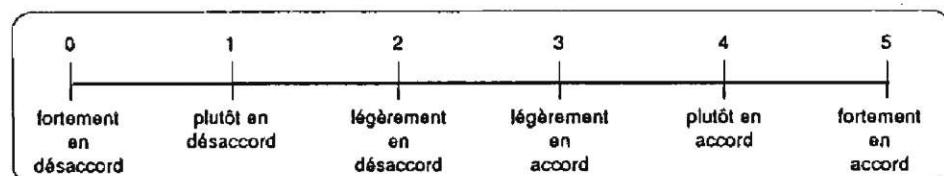
- 11 Il est très difficile d'éviter les accidents impliquant des piétons sortant brusquement d'entre deux voitures stationnées.



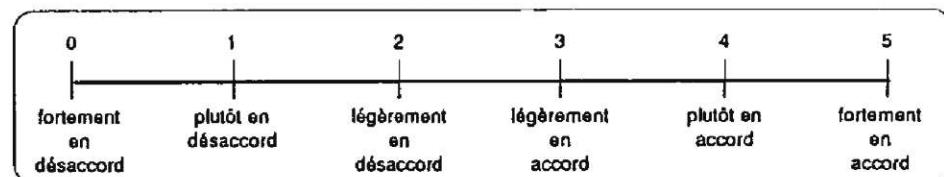
- 12 Les accidents impliquant des enfants sont difficiles à prévenir, les enfants ne connaissant pas la prudence.



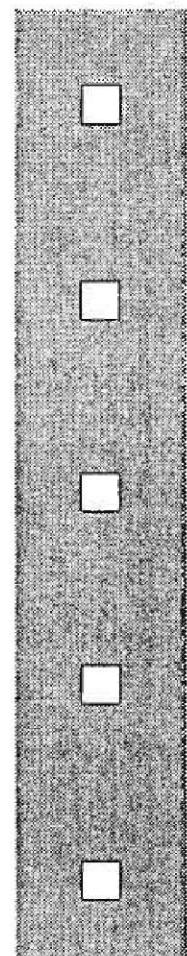
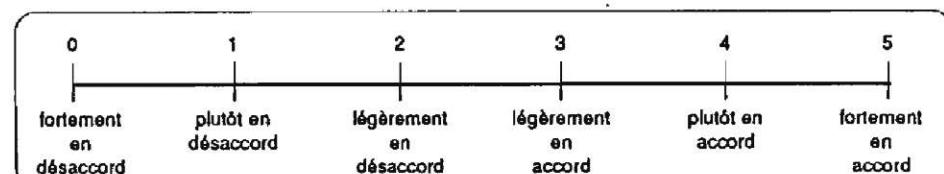
- 13 Parce que leur ouïe et leur vue font souvent défauts, il est très difficile d'éviter les accidents impliquant des personnes âgées.



- 14 Il est toujours possible de prédire ce qui arrivera sur la route; il est donc possible d'éviter presque n'importe quel accident.

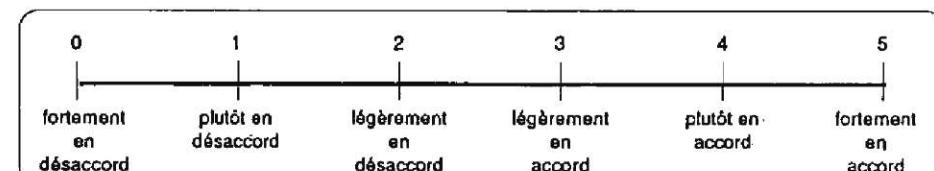


- 15 Les accidents se produisent lorsque le conducteur ne fait pas assez d'efforts pour déceler toutes les sources de danger en conduisant.

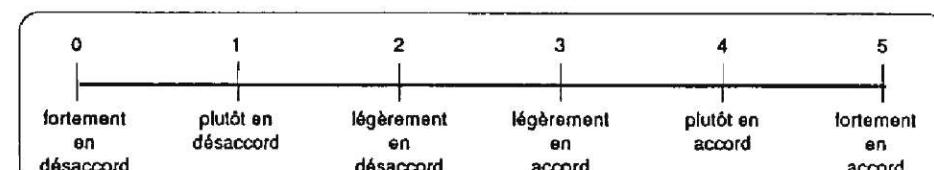


Encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse

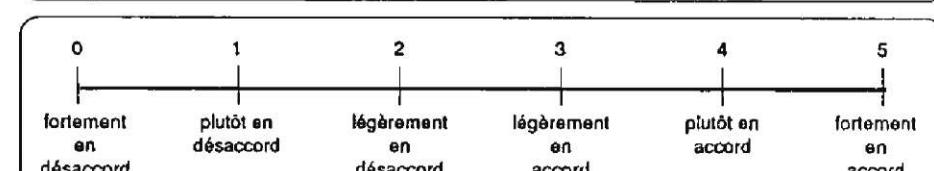
- 16 La plupart des accidents sont dûs au manque de connaissance ou à la paresse du conducteur.



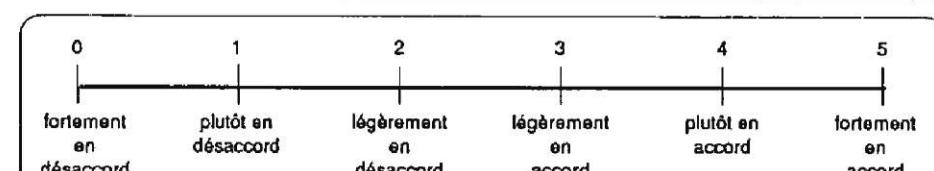
- 17 Si vous avez à être impliqué dans un accident, cela arrivera, quoi que vous fassiez.



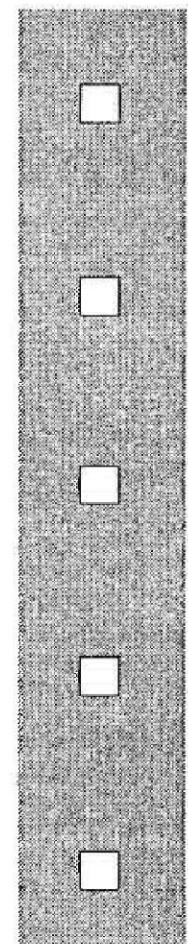
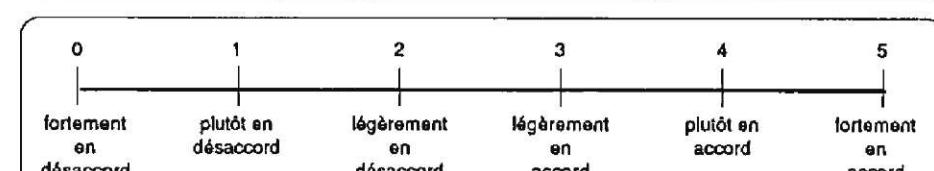
- 18 Le conducteur n'a pas assez de contrôle sur ce qui se produit sur la route.



- 19 Le conducteur peut toujours prévoir ce qui arrivera; c'est pourquoi il n'y a pas de place pour les surprises sur la route.



- 20 La prévention des accidents dépend uniquement du conducteur, de son tempérament et non de facteurs extérieurs.



ANNEXE B

Liste des municipalités

LISTE DES MUNICIPALITÉS

Annaville	St-Maurice
Aston-Jonction	St-Narcisse
Baie-du-Febvre	St-Paulin
Batiscan	St-Pierre-les-Becquets
Bécancour	St-Prosper
Cap-de-la-Madeleine	St-Raphaël (partie sud)
Champlain	St-Sévère
Deschaillons	St-Stanislas
Deschaillons-sur-St-Laurent	St-Sylvère
Forterville	St-Thomas-de-Pierreville
Grand-St-Esprit	St-Wenceslas
Hunterstown	St-Zéphirin-de-Courval
La Pérade	Ste-Angèle
La Visitation-de-Yamaska	Ste-Anne-de-Yamachiche
Lac-au-Sorcier	Ste-Anne-de-la-Pérade
Lac-Marcotte	Ste-Cécile-de-Lévrard
Lemieux	Ste-Eulalie
Les Becquets	Ste-Françoise
Louiseville	Ste-Geneviève-de-Batiscan
Manseau	Ste-Marie-de-Blandford
Maskinongé	Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine
Nicolet	Ste-Monique
Nicolet-Sud	Ste-Perpétue
Notre-Dame-de-Pierreville	Ste-Philomène-de-Forterville
Odanak	Ste-Sophie-de-Lévrard
Parisville	Ste-Ursule
Pierreville	Trois-Rivières
Pointe-du-Lac	Trois-Rivières-Ouest
St-Alexis-des-Monts	Wôlinak
St-Antoine-de-la-Rivière-du-Loup	Yamachiche
St-Barnabé	
St-Célestin	
St-Edouard-de-Maskinongé	
St-Elphège	
St-Etienne-des-Grès	
St-François-du-Lac	
St-Jean-Baptiste-de-Nicolet	
St-Joseph-de-Blandford	
St-Joseph-de-Maskinongé	
St-Justin	
St-Léon-le-Grand	
St-Léonard	
St-Léonard-d'Aston	
St-Louis-de-France	
St-Luc	

ANNEXE C

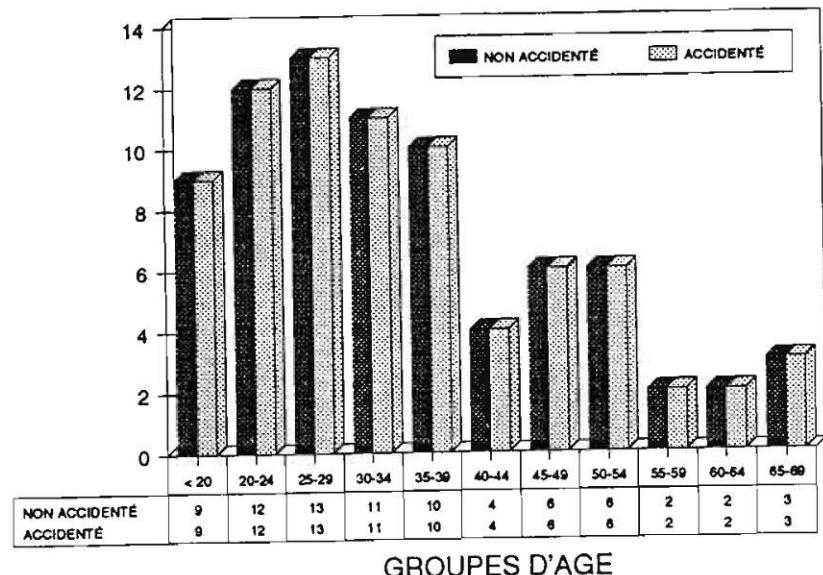
Tableaux supplémentaires du chapitre 3

Tableau C-1

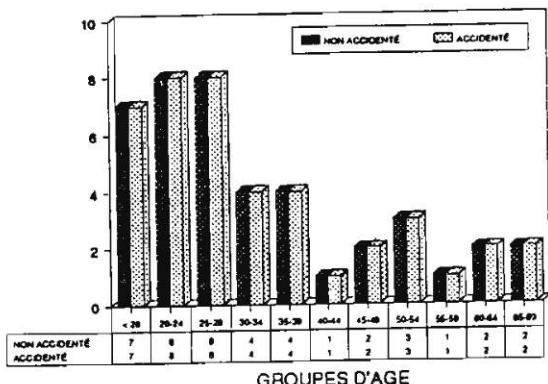
Distribution de l'échantillon selon l'âge et le sexe

Figure 3
Distribution des groupes non accidenté et accidenté
selon l'âge et le sexe

DISTRIBUTION DES GROUPES D'AGE



DISTRIBUTION DES SUJETS MASCULINS



DISTRIBUTION DES SUJETS FÉMININS

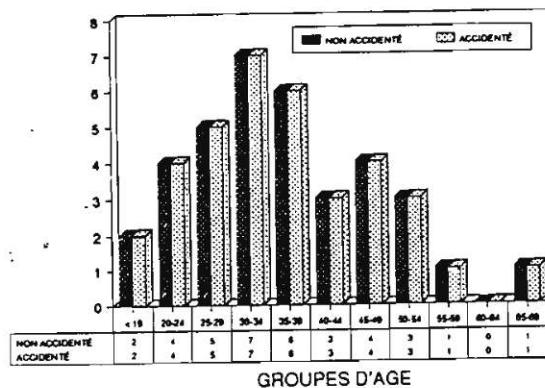


Tableau C-2

Analyse de variance sur l'âge des sujets

CELL MEANS

TOTAL POPULATION

34,42
(156)

SEX

	1	2
33,20	35,85	
(84)	(72)	

GROUPES

	1	2
34,51	34,33	
(78)	(78)	

GROUPES

	1	2
--	---	---

SEX

	1	33,50	32,90
(2)	(42)		
	2	35,69	36,00
(36)	(36)		

ANALYSIS OF VARIANCE

Source of Variation	Sum of Squares	DF	Mean Square	F	Signif F
Main Effects	272,454	2	136,227	0,771	0,464
SEX	271,198	1	271,198	1,536	0,217
GROUPES	1,256	1	1,256	0,007	0,933
2-way Interactions	7,865	1	7,865	0,045	0,833
SEX GROUPES	7,865	1	7,865	0,045	0,833
Explained	280,319	3	93,440	0,529	0,663
Residual	26839,758	152	176,577		
Total	27120,077	155	174,968		

Tableau C-3

Analyse factorielle sur le questionnaire D.S. (phase 1)

ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** D.S. **
STRUCTURE FACTORIELLE DU QUESTIONNAIRE

FACTOR ANALYSIS

Final Statistics :

Variable	Communality	*	Factor	Eigenvalue	Pct of Var	Cum Pct
QUALIT1A	0,62834	*	1	3,19634	35,5	35,5
QUALIT2A	0,70688	*	2	1,80406	20,0	55,6
QUALIT3A	0,45659	*				
QUALIT4A	0,62340	*				
QUALIT5A	0,64901	*				
QUALIT6A	0,53029	*				
QUALIT7A	0,46737	*				
QUALIT8A	0,44895	*				
QUALIT9A	0,48958	*				

Varimax Rotation 1, Extraction 1, Analysis 1 - Kaiser Normalization.

Varimax converged in 3 iterations.

Rotated Factor Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
QUALIT1A	0,33812	0,71695
QUALIT2A	0,84041	0,02447
QUALIT3A	0,63872	0,22051
QUALIT4A	0,78609	0,07392
QUALIT5A	0,00919	0,80556
QUALIT6A	0,01558	0,72804
QUALIT7A	0,68200	0,04741
QUALIT8A	0,08542	0,66457
QUALIT9A	0,69478	0,08284

Factor Transformation Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
FACTOR 1	0,84661	0,53222
FACTOR 2	-0,53222	0,84661

Tableau C-4

Analyse factorielle sur le questionnaire D.S. (phase 2)

ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** D.S. **
STRUCTURE FACTORIELLE DU QUESTIONNAIRE

FACTOR ANALYSIS

Final Statistics :

Variable	Communality *	Factor	Eigenvalue	Pct of Var	Cum Pct
KUALIT1A	0,58848	1	3,66955	40,8	40,8
KUALIT2A	0,76587	2	1,57071	17,5	58,2
KUALIT3A	0,40769	*			
KUALIT4A	0,70993	*			
KUALIT5A	0,61628	*			
KUALIT6A	0,57953	*			
KUALIT7A	0,45605	*			
KUALIT8A	0,65450	*			
KUALIT9A	0,46193	*			

Varimax Rotation 1, Extraction 1, Analysis 1 - Kaiser Normalization.

Varimax converged in 3 iterations.

Rotated Factor Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
KUALIT1A	0,26868	0,71854
KUALIT2A	0,87501	0,01483
KUALIT3A	0,56590	0,29571
KUALIT4A	0,83105	0,13886
KUALIT5A	0,17571	0,76512
KUALIT6A	0,12797	0,75043
KUALIT7A	0,60063	0,30869
KUALIT8A	0,07979	0,80507
KUALIT9A	0,67000	0,11418

Factor Transformation Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
FACTOR 1	0,73741	0,67545
FACTOR 2	-0,67545	0,73741

Tableau C-5

Test de consistance interne sur le questionnaire D.S. (phase 1)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** D.S. **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (GLOBAL 1)

1.	QUALIT1A	1-IMPRUDENT	-----	7-PRUDENT
2.	QUALIT2A	1-INCERTAIN	-----	7-CONFIANT
3.	QUALIT3A	1-DISTRAIT	-----	7-VIGILANT
4.	QUALIT4A	1-MALADROIT	-----	7-HABILE
5.	QUALIT5A	1-IMPATIENT	-----	7-PATIENT
6.	QUALIT6A	1-DISCOURTOIS	-----	7-COURTOIS
7.	QUALIT7A	1-INEXPÉRIM.	-----	7-EXPÉRIMENTÉ
8.	QUALIT8A	1-IRRESPECT.	-----	7-RESPECTUEUX
9.	QUALIT9A	1-NERVEUX	-----	7-CALME

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 9

ALPHA = 0,7489

' RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (PERF 1)

1.	QUALIT2A	1-INCERTAIN	-----	7-CONFIANT
2.	QUALIT4A	1-MALADROIT	-----	7-HABILE
3.	QUALIT7A	1-INEXPÉRIM.	-----	7-EXPÉRIMENTÉ
4.	QUALIT9A	1-NERVEUX	-----	7-CALME
5.	QUALIT3A	1-DISTRAIT	-----	7-VIGILANT

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 5

ALPHA = 0,7745

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ATTIT 1)

1.	QUALIT1A	1-IMPRUDENT	-----	7-PRUDENT
2.	QUALIT5A	1-IMPATIENT	-----	7-PATIENT
3.	QUALIT6A	1-DISCOURTOIS	-----	7-COURTOIS
4.	QUALIT8A	1-IRRESPECT.	-----	7-RESPECTUEUX

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 4

ALPHA = 0,7007

Tableau C-6

Test de consistance interne sur le questionnaire D.S. (phase 2)

ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** D.S. **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (GLOBAL 2)

1. KUALIT1A
2. KUALIT2A
3. KUALIT3A
4. KUALIT4A
5. KUALIT5A
6. KUALIT6A
7. KUALIT7A
8. KUALIT8A
9. KUALIT9A

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 9

ALPHA = 0,8047

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (PERF2)

1. KUALIT2A
2. KUALIT4A
3. KUALIT7A
4. KUALIT9A
5. KUALIT3A

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 5

ALPHA = 0,7644

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ATTIT2)

1. KUALIT1A
2. KUALIT5A
3. KUALIT6A
4. KUALIT8A

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 155

N OF ITEMS = 4

ALPHA = 0,7690

Tableau C-7

Test de consistance interne sur le questionnaire C.P.S. (phase 1)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** CPS **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (CONTR1)

- | | |
|-------------|--|
| 1. QUES1A | DÉPASSER CAMION PROCHE COURBE SUR ROUTE |
| 2. QUESTA | CONDUIRE AUTOROUTE CIRCULATION RAPIDE |
| 3. QUES3A | 3 VOIES, PRENDRE GAUCHE POUR ALLER + VIT |
| 4. QUES4A | STOP, RALENTIR SEULEMENT |
| 5. QUES5A | 3 VOIES, DÉPASSER PAR LA DROITE ET REVEN |
| 6. QUES6A | PRENDRE COURBES GRANDE VITESSE ROUTE CAM |
| 7. QUES7A | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO PROCHE INTE |
| 8. QUES8A | CONDUIRE GRANDE VITESSE ROUTE CAMPAGNE |
| 9. QUES9A | SUIVRE DE PRÈS |
| 10. QUES10A | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO LOIN INTERS |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,7180

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (SEVER1)

- | | |
|-------------|--|
| 1. QUES1C | DÉPASSER CAMION PROCHE COURBE SUR ROUTE |
| 2. QUES2C | CONDUIRE AUTOROUTE CIRCULATION RAPIDE |
| 3. QUES3C | 3 VOIES, PRENDRE GAUCHE POUR ALLER + VIT |
| 4. QUES4C | STOP, RALENTIR SEULEMENT |
| 5. QUES5C | 3 VOIES, DÉPASSER PAR LA DROITE ET REVEN |
| 6. QUES6C | PRENDRE COURBES GRANDE VITESSE ROUTE CAM |
| 7. QUES7C | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO PROCHE INTE |
| 8. QUES8C | CONDUIRE GRANDE VITESSE ROUTE CAMPAGNE |
| 9. QUES9C | SUIVRE DE PRÈS |
| 10. QUES10C | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO LOIN INTERS |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8198

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (PROBAB1)

- | | |
|-------------|--|
| 1. QUES1D | DÉPASSER CAMION PROCHE COURBE SUR ROUTE |
| 2. QUES2D | CONDUIRE AUTOROUTE CIRCULATION RAPIDE |
| 3. QUES3D | 3 VOIES, PRENDRE GAUCHE POUR ALLER + VIT |
| 4. QUES4D | STOP, RALENTIR SEULEMENT |
| 5. QUES5D | 3 VOIES, DÉPASSER PAR LA DROITE ET REVEN |
| 6. QUES6D | PRENDRE COURBES GRANDE VITESSE ROUTE CAM |
| 7. QUES7D | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO PROCHE INTE |
| 8. QUES8D | CONDUIRE GRANDE VITESSE ROUTE CAMPAGNE |
| 9. QUES9D | SUIVRE DE PRÈS |
| 10. QUES10D | STOP, TRAVERSER-> AUTRE AUTO LOIN INTERS |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8131

Tableau C-8

Test de consistance interne sur le questionnaire C.P.S. (phase 2)

ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** C.P.S **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (CONTR 2)

1. KUES1A
2. KUES2A
3. KUES3A
4. KUES4A
5. KUES5A
6. KUES6A
7. KUES7A
8. KUES8A
9. KUES9A
10. KUES10A

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,7816

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (SEVER 2)

1. KUES1C
2. KUES2C
3. KUES3C
4. KUES4C
5. KUES5C
6. KUES6C
7. KUES7C
8. KUES8C
9. KUES9C
10. KUES10C

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8336

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (PROBAB 2)

1. KUES1D
2. KUES2D
3. KUES3D
4. KUES4D
5. KUES5D
6. KUES6D
7. KUES7D
8. KUES8D
9. KUES9D
10. KUES10D

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 152

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8378

Tableau C-9

Test de consistance interne sur le questionnaire A.C.R. (phase 1)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** ACR **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ATTIT1)

- | | |
|--------------|---|
| 1. QUEST1A | DÉPASSER D'AUTRES VÉHICULES |
| 2. QUEST2A | CONDUIRE À TRÈS GRANDE VITESSE |
| 3. QUEST3A | STOP, TRAVERSER AUTRE AUTO LOIN |
| 4. QUEST4A | CONDUIRE AUTOROUTE CIRCULATION RAPIDE |
| 5. QUEST5A | CONDUIRE ÉTAT ÉBRIÉTÉ |
| 6. QUEST6A | PRENDRE VOLONTAIREMENT DES RISQUES |
| 7. QUEST7A | 3 VOIES, PRENDRE GAUCHE (+ VITE) |
| 8. QUEST8A | STOP, RALENTIR SEULEMENT |
| 9. QUEST9A | 3 VOIES, DÉPASSER PAR LA DROITE |
| 10. QUEST10A | PRENDRE COURBES GRANDE VITESSE (CAMPAGNE) |
| 11. QUEST11A | STOP, TRAVERSER AUTRE AUTO PROCHE |
| 12. QUEST12A | AU FEU VERT, DÉMARRER + VITE QUE L'AUTRE |
| 13. QUEST13A | CONDUIRE GRANDE VITESSE ROUTE CAMPAGNE |
| 14. QUEST14A | SUIVRE DE PRÈS |
| 15. QUEST15A | CONDUIRE MÊME VITESSE -CONDITIONS DÉFAVO |
| 16. QUEST16A | DÉPASSER DANS UNE COURBE -CAMPAGNE |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,8936

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (HABIT1)

- | | |
|--------------|---|
| 1. QUEST1B | DÉPASSER D'AUTRES VÉHICULES |
| 2. QUEST2B | CONDUIRE À TRÈS GRANDE VITESSE |
| 3. QUEST3B | STOP, TRAVERSER AUTRE AUTO LOIN |
| 4. QUEST4B | CONDUIRE AUTOROUTE CIRCULATION RAPIDE |
| 5. QUEST5B | CONDUIRE ÉTAT ÉBRIÉTÉ |
| 6. QUEST6B | PRENDRE VOLONTAIREMENT DES RISQUES |
| 7. QUEST7B | 3 VOIES, PRENDRE GAUCHE (+ VITE) |
| 8. QUEST8B | STOP, RALENTIR SEULEMENT |
| 9. QUEST9B | 3 VOIES, DÉPASSER PAR LA DROITE |
| 10. QUEST10B | PRENDRE COURBES GRANDE VITESSE (CAMPAGNE) |
| 11. QUEST11B | STOP, TRAVERSER AUTRE AUTO PROCHE |
| 12. QUEST12B | AU FEU VERT, DÉMARRER + VITE QUE L'AUTRE |
| 13. QUEST13B | CONDUIRE GRANDE VITESSE ROUTE CAMPAGNE |
| 14. QUEST14B | SUIVRE DE PRÈS |
| 15. QUEST15B | CONDUIRE MÊME VITESSE -CONDITIONS DÉFAVO |
| 16. QUEST16B | DÉPASSER DANS UNE COURBE -CAMPAGNE |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,9050

Tableau C-10

Test de consistance interne sur le questionnaire A.C.R. (phase 2)

ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** ACR **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ATTIT2)

1. KUEST1A
2. KUEST2A
3. KUEST3A
4. KUEST4A
5. KUEST5A
6. KUEST6A
7. KUEST7A
8. KUEST8A
9. KUEST9A
10. KUEST10A
11. KUEST11A
12. KUEST12A
13. KUEST13A
14. KUEST14A
15. KUEST15A
16. KUEST16A

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,9034

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (HABIT2)

1. KUEST1B
2. KUEST2B
3. KUEST3B
4. KUEST4B
5. KUEST5B
6. KUEST6B
7. KUEST7B
8. KUEST8B
9. KUEST9B
10. KUEST10B
11. KUEST11B
12. KUEST12B
13. KUEST13B
14. KUEST14B
15. KUEST15B
16. KUEST16B

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,9133

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE ** ACR **
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (RISKUE2)

1. KUEST1D
2. KUEST2D
3. KUEST3D
4. KUEST4D
5. KUEST5D
6. KUEST6D
7. KUEST7D
8. KUEST8D
9. KUEST9D
10. KUEST10D
11. KUEST11D
12. KUEST12D
13. KUEST13D
14. KUEST14D
15. KUEST15D
16. KUEST16D

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,9463

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (INTEN2)

1. KUEST1E
2. KUEST2E
3. KUEST3E
4. KUEST4E
5. KUEST5E
6. KUEST6E
7. KUEST7E
8. KUEST8E
9. KUEST9E
10. KUEST10E
11. KUEST11E
12. KUEST12E
13. KUEST13E
14. KUEST14E
15. KUEST15E
16. KUEST16E

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 140

N OF ITEMS = 16

ALPHA = 0,9347

Tableau C-11

Analyse factorielle sur le questionnaire L.C. (phase 1)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE LIEU DE CONTRÔLE
STRUCTURE FACTORIELLE DU QUESTIONNAIRE**

FACTOR ANALYSIS

Final Statistics :

Variable	Communality	*	Factor	Eigenvalue	Pct of Var	Cum Pct
QUEST1	0,21970	*	1	4,54911	22,7	22,7
QUEST2	0,45145	*	2	3,69751	18,5	41,2
QUEST3	0,20978	*				
QUEST4	0,43364	*				
QUEST5	0,49114	*				
QUEST6	0,55751	*				
QUEST7	0,37506	*				
QUEST8	0,27139	*				
QUEST9	0,49686	*				
QUEST10	0,39898	*				
QUEST11	0,38686	*				
QUEST12	0,53969	*				
QUEST13	0,44125	*				
QUEST14	0,53554	*				
QUEST15	0,49229	*				
QUEST16	0,44064	*				
QUEST17	0,27218	*				
QUEST18	0,42726	*				
QUEST19	0,50867	*				
QUEST20	0,29673	*				

Varimax Rotation 1, Extraction 1, Analysis 1 - Kaiser Normalization.

Varimax converged in 3 iterations.

Rotated Factor Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
QUEST1	0,00634	0,46868
QUEST2	-0,08433	0,66659
QUEST3	0,09132	0,44882
QUEST4	0,65801	0,02589
QUEST5	0,69842	0,05782
QUEST6	0,74270	0,07689
QUEST7	0,61237	-0,00828
QUEST8	0,51631	0,06940
QUEST9	-0,02916	0,70428
QUEST10	-0,01252	0,63153
QUEST11	-0,20461	0,58736
QUEST12	0,00160	0,73464
QUEST13	0,16282	0,64400
QUEST14	0,72136	-0,12323
QUEST15	0,67611	-0,18753
QUEST16	0,65600	-0,10151
QUEST17	-0,02421	0,52114
QUEST18	-0,11940	0,64265
QUEST19	0,71317	-0,00784
QUEST20	0,54425	-0,02281

Factor Transformation Matrix :

	FACTOR 1	FACTOR 2
FACTOR 1	0,92508	-0,37978
FACTOR 2	0,37978	0,92508

Tableau C-12

Analyse factorielle sur le questionnaire L.C. (phase 2)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE LIEU DE CONTRÔLE
STRUCTURE FACTORIELLE DU QUESTIONNAIRE**

F A C T O R A N A L Y S I S

Final Statistics :

Variable	Communality	*	Factor	Eigenvalue	Pct of Var	Cum Pct
KUEST1	0,16771	*	1	4,78464	23,9	23,9
KUEST2	0,37733	*	2	3,52427	17,6	41,5
KUEST3	0,22163	*				
KUEST4	0,34350	*				
KUEST5	0,52819	*				
KUEST6	0,49056	*				
KUEST7	0,41709	*				
KUEST8	0,45395	*				
KUEST9	0,39994	*				
KUEST10	0,36580	*				
KUEST11	0,46394	*				
KUEST12	0,58506	*				
KUEST13	0,52324	*				
KUEST14	0,55412	*				
KUEST15	0,58404	*				
KUEST16	0,44073	*				
KUEST17	0,32392	*				
KUEST18	0,28574	*				
KUEST19	0,43849	*				
KUEST20	0,34391	*				

Tableau C-13

Test de consistance interne sur le questionnaire L.C. (phase 1)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE LIEU DE CONTRÔLE
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (INTERNAL)

- | | |
|-------------|--|
| 1. QUEST4 | ...PRUDENT PEUT ÉVITER N'IMPORTE QUEL |
| 2. QUEST5 | ...ACCIDENT, PAS CONDUIT COMME IL DEVAIT |
| 3. QUEST6 | ...ACCIDENT, PAS ATTENTIF EN CONDUISANT |
| 4. QUEST7 | ...RESULTAT ERREURS DU CONDUCTEUR |
| 5. QUEST8 | ...CONDUCTEUR TOUJOURS À BLÂMER ... |
| 6. QUEST14 | ...TOUJOURS POSSIBLE DE PRÉDIRE ... |
| 7. QUEST15 | ...ACCIDENT= CONDUCTEUR PAS ASSEZ EFFORT |
| 8. QUEST16 | ...ACCIDENT=MANQUE DE CONNAISSANCE-PARES |
| 9. QUEST19 | ...PAS DE PLACE POUR SURPRISES SUR LA RO |
| 10. QUEST20 | ...ACCIDENT=TEMPÉRAMENT/ PAS FACT. EXTER |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 151

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8501

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (EXTERNAL)

- | | |
|-------------|---|
| 1. QUEST1 | ...QUESTION DE CHANCE |
| 2. QUEST2 | ...DIVERS ÉVÉNEMENTS IMPRÉVISIBLES |
| 3. QUEST3 | ...CHANCEUX, PAS PARCE QUE PRUDENTS |
| 4. QUEST9 | ...DIFFICILE ÉVITER-MAUVAISES CONDITIONS |
| 5. QUEST10 | ...ACCIDENT=CONDITIONS, SIGNALISATION ... |
| 6. QUEST11 | ...DIFFICILE ÉVITER ACCIDENT AVEC PIÉTON |
| 7. QUEST12 | ...AVEC ENFANTS DIFFICILES À PRÉVENIR |
| 8. QUEST13 | ...DIFFICILE ÉVITER ACCIDENT AVEC ÂGES |
| 9. QUEST17 | ...ACCIDENT, CELA ARRIVERA DE TOUTE FAÇO |
| 10. QUEST18 | ...C. PAS ASSEZ DE CONTRÔLE SUR CE QUI S |

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 151

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8125

Tableau C-14

Test de consistance interne sur le questionnaire L.C. (phase 2)

**ANALYSES PRÉLIMINAIRES SUR QUESTIONNAIRE LIEU DE CONTRÔLE
CONSISTANCE INTERNE DES SCORES CRÉÉS PAR ADDITION D'ITEMS**

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (INTERNAL)

1. KUEST4
2. KUEST5
3. KUEST6
4. KUEST7
5. KUEST8
6. KUEST14
7. KUEST15
8. KUEST16
9. KUEST19
10. KUEST20

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 151

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8531

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (EXTERNAL)

1. KUEST1
2. KUEST2
3. KUEST3
4. KUEST9
5. KUEST10
6. KUEST11
7. KUEST12
8. KUEST13
9. KUEST17
10. KUEST18

RELIABILITY COEFFICIENTS

N OF CASES = 151

N OF ITEMS = 10

ALPHA = 0,8129

ANNEXE D

Tableaux supplémentaires du chapitre 4

TABLEAU D-1

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception de performance de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	216,66	154	1,41			
Groupes	4,58	1	4,58	3,26		0,073
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F		p
Erreur résiduelle	26,75	154	0,17			
Temps	0,20	1	0,20	1,12		0,291
Groupes par temps	0,20	1	0,20	1,12		0,291

TABLEAU D-2

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception de performance de conduite D.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	5,403	0,925
Non accidentés	78	5,695	0,869
Total	156	5,549	0,906

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	5,403	0,917
Non accidentés	78	5,595	0,842
Total	156	5,499	0,883

TABLEAU D-3

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception des attitudes de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreurs résiduelle		176,91	153	1,16		
Groupes		0,31	1	0,31	0,27	0,607
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION		SC	dl	CM	F	p
Erreurs résiduelle		31,73	153	0,21		
Temps		0,71	1	0,71	3,42	0,066
Groupes par temps		0,53	1	0,53	2,57	0,111

TABLEAU D-4

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception des attitudes de conduite D.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	5,724	0,764
Non accidentés	77	5,870	0,839
Total	155	5,797	0,803

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.- type
Accidentés	78	5,712	0,812
Non accidentés	77	5,692	0,885
Total	155	5,702	0,846

TABLEAU D-5

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception d'habiletés de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	P
SOURCE DE VARIATION						
Erreurs résiduelle	132,71	153		0,87		
Groupes	1,68	1		1,68	1,93	0,167
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	P	
Erreurs résiduelle	17,32	153	0,11			
Temps	0,42	1	0,42	3,73		0,055
Groupes par temps	0,35	1	0,35	3,11		0,080

TABLEAU D-6

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception d'habiletés de conduite D.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	5,563	0,680
Non accidentés	77	5,778	0,657
Total	155	5,670	0,675

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	5,557	0,715
Non accidentés	77	5,637	0,745
Total	155	5,597	0,729

TABLEAU D-7

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception différentielle de performance de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	213,08	154	1,38			
Groupes	0,30	1	0,30	0,21		0,645
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreur résiduelle	35,89	154	0,23			
Temps	0,01	1	0,01	0,04		0,851
Groupes par temps	0,19	1	0,19	0,79		0,374

TABLEAU D-8

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception différentielle de performance de conduite D.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,797	1,014
Non accidentés	78	0,687	0,816
Total	156	0,742	0,919

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,759	0,961
Non accidentés	78	0,746	0,784
Total	156	0,753	0,874

TABLEAU D-9

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception différentielle d'attitude de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS

SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	151,90	153	0,99		
Groupes	0,41	1	0,41	0,42	0,520

TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS

SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	37,14	153	0,24		
Temps	0,11	1	0,11	0,46	0,500
Groupes par temps	0,91	1	0,91	3,74	0,055

TABLEAU D-10

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception différentielle d'attitude de conduite D.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,782	0,710
Non accidentés	77	0,747	0,914
Total	155	0,765	0,815

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,712	0,734
Non accidentés	77	0,893	0,772
Total	155	0,802	0,756

TABLEAU D-11

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception différentielle d'habiletés de conduite D.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	120,48	153	0,79			
Groupes	0,00	1	0,00	0,01		0,944
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreur résiduelle	23,15	153	0,15			
Temps	0,05	1	0,05	0,32		0,574
Groupes par temps	0,49	1	0,49	3,23		0,074

TABLEAU D-12

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception différentielle d'habiletés de conduite D.S."**

PHASE 1			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,790	0,693
Non accidentés	77	0,718	0,684
Total	155	0,754	0,687
PHASE 2			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	78	0,735	0,711
Non accidentés	77	0,822	0,651
Total	155	0,778	0,681

TABLEAU D-13

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception de risque A.C.R."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	P
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	363,11	145	2,50			
Groupes	2,30	1	2,30	0,92		0,340
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	P	
Erreur résiduelle	61,41	145	0,42			
Temps	0,67	1	0,67	1,58		0,211
Groupes par temps	0,11	1	0,11	0,27		0,605

TABLEAU D-14

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception de risque A.C.R."**

PHASE 1			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	70	4,673	1,239
Non accidentés	77	4,536	1,296
Total	147	4,601	1,267
PHASE 2			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	70	4,808	1,080
Non accidentés	77	4,592	1,205
Total	147	4,695	1,149

TABLEAU D-15

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception de sévérité des blessures C.P.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	153,80	152	1,01			
Groupes	0,05	1	0,05	0,05	0,05	0,829
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreur résiduelle	37,56	152	0,25			
Temps	0,13	1	0,13	0,51	0,475	
Groupes par temps	0,05	1	0,05	0,20	0,657	

TABLEAU D-16

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception de sévérité des blessures C.P.S."**

PHASE 1			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	5,750	0,858
Non accidentés	78	5,800	0,782
Total	154	5,775	0,818
PHASE 2			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	5,816	0,732
Non accidentés	78	5,815	0,796
Total	154	5,816	0,763

Tableau D-17

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception de probabilité d'accident C.P.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	101,42	152	0,67			
Groupes	0,01	1	0,01	0,01		0,910
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEURS TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreur résiduelle	20,99	152	0,14			
Temps	0,21	1	0,21	1,53		0,219
Groupes par temps	0,04	1	0,04	0,27		0,603

TABLEAU D-18

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception de probabilité d'accident C.P.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	4,349	0,623
Non accidentés	78	4,337	0,679
Total	154	4,343	0,650

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	4,379	0,642
Non accidentés	78	4,412	0,592
Total	154	4,395	0,615

TABLEAU D-19

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception de contrôle du danger C.P.S."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreurs résiduelle	77,14	152	0,51			
Groupes	0,85	1	0,85	1,68		0,197
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreurs résiduelle	21,14	152	0,14			
Temps	0,16	1	0,16	1,17		0,281
Groupes par temps	0,01	1	0,01	0,05		0,830

TABLEAU D-20

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception de contrôle du danger C.P.S."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	2,407	0,546
Non accidentés	78	2,292	0,595
Total	154	2,349	0,572

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	2,443	0,603
Non accidentés	78	2,347	0,528
Total	154	2,395	0,566

TABLEAU D-21

Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Perception différentielle de contrôle du danger C.P.S."

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	20,30	151		0,13		
Groupes	0,07	1		0,07	0,56	0,450
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F		p
Erreur résiduelle	6,84	151	0,05			
Temps	0,11	1	0,11	2,51		0,115
Groupes par temps	0,08	1	0,08	1,86		0,174

TABLEAU D-22

Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Perception différentielle de contrôle du danger C.P.S."

PHASE 1			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	75	0,089	0,335
Non accidentés	78	0,154	0,332
Total	153	0,122	0,334
PHASE 2			
Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	75	0,084	0,250
Non accidentés	78	0,082	0,273
Total	153	0,083	0,261

TABLEAU D-23

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Attitude face aux risques A.C.R."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreur résiduelle	245,88	146	1,68			
Groupes	0,02	1	0,02	0,01		0,914
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreur résiduelle	21,66	146	0,15			
Temps	1,37	1	1,37	9,22		0,003
Groupes par temps	0,00	1	0,00	0,00		0,977

TABLEAU D-24

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Attitude face aux risques A.C.R."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	71	2,808	0,971
Non accidentés	77	2,793	0,905
Total	148	2,800	0,934

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	71	2,945	0,953
Non accidentés	77	2,928	0,998
Total	148	2,936	0,973

TABLEAU D-25

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Habitudes de conduite A.C.R."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreurs résiduelle	176,74	147	1,20			
Groupes	0,01	1	0,01	0,01		0,924
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p	
Erreurs résiduelle	21,79	147	0,15			
Temps	0,42	1	0,42	2,80		0,096
Groupes par temps	0,01	1	0,01	0,06		0,814

TABLEAU D-26

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Habitudes de conduite A.C.R."**

PHASE 1				
Groupe	N	Moy.	Éc.-type	
Accidentés	72	2,623	0,809	
Non accidentés	77	2,601	0,850	
Total	149	2,612	0,827	
PHASE 2				
Groupe	N	Moy.	Éc.-type	
Accidentés	72	2,687	0,783	
Non accidentés	77	2,686	0,840	
Total	149	2,687	0,811	

TABLEAU D-27

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Intentions de conduite A.C.R."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS		SC	dl	CM	F	p
SOURCE DE VARIATION						
Erreurs résiduelle	240,40	146	1,65			
Groupes	0,27	1	0,27	0,17		0,684
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS						
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F		p
Erreurs résiduelle	29,52	146	0,20			
Temps	0,47	1	0,47	2,33		0,129
Groupes par temps	0,16	1	0,16	0,80		0,372

TABLEAU D-28

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Intentions de conduite A.C.R."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	72	2,766	0,943
Non accidentés	76	2,659	0,956
Total	148	2,711	0,948

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	72	2,799	0,962
Non accidentés	76	2,785	0,983
Total	148	2,792	0,970

TABLEAU D-29

**Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
"Attribution interne L.C."**

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS**SOURCE DE VARIATION**

	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	187,25	151	1,24		
Groupes	0,03	1	0,03	0,02	0,877

TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS**SOURCE DE VARIATION**

	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	45,29	151	0,30		
Temps	0,03	1	0,03	0,09	0,767
Groupes par temps	0,11	1	0,11	0,37	0,545

TABLEAU D-30

**Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
"Attribution interne L.C."**

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	1,955	0,878
Non accidentés	77	2,013	0,903
Total	153	1,984	0,889

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	2,012	0,909
Non accidentés	77	1,994	0,816
Total	153	2,003	0,861

TABLEAU D-31

Analyse de variance multivariée (MANOVA) pour la variable
 "Attribution externe L.C."

TEST DE L'EFFET INTERSUJETS					
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	162,33	151	1,08		
Groupes	0,18	1	0,18	0,17	0,685
TEST DE L'EFFET INTRASUJETS INCLUANT LE FACTEUR TEMPS					
SOURCE DE VARIATION	SC	dl	CM	F	p
Erreur résiduelle	24,59	151	0,16		
Temps	0,13	1	0,13	0,82	0,365
Groupes par temps	0,01	1	0,01	0,05	0,816

TABLEAU D-32

Moyennes aux phases 1 et 2 pour la variable
 "Attribution externe L.C."

PHASE 1

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	2,338	0,850
Non accidentés	77	2,279	0,753
Total	153	2,308	0,801

PHASE 2

Groupe	N	Moy.	Éc.-type
Accidentés	76	2,286	0,805
Non accidentés	77	2,248	0,734
Total	153	2,267	0,768

TABLEAU D-33

**Comparaison des habitudes et des intentions à la
phase 1 : résultats des test-t**

ENSEMBLE DES SUJETS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	151	2,5919	0,822	-4,54	150	0,000
Intentions	151	2,7020	0,942			

SUJETS ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	74	2,6115	0,801	-4,37	73	0,000
Intentions	74	2,7576	0,932			

SUJETS NON ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	77	2,5731	0,846	-2,17	76	0,033
Intentions	77	2,6485	0,954			

TABLEAU D-34

**Comparaison des habitudes et des intentions à la
phase 2 : résultats des test-t**

ENSEMBLE DES SUJETS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	151	2,6875	0,806	-3,18	150	0,002
Intentions	151	2,7993	0,961			

SUJETS ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	74	2,6892	0,774	-2,90	73	0,005
Intentions	74	2,8049	0,948			

SUJETS NON ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Habitudes	77	2,6859	0,840	-1,87	76	0,065
Intentions	77	2,7938	0,979			

TABLEAU D-35

**Comparaison des attributions interne et externe à la
phase 1 : résultats des test-t**

ENSEMBLE DES SUJETS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Interne	151	1,9894	0,892	-3,06	150	0,003
Externe	151	2,3000	0,803			

SUJETS ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Interne	75	1,9547	0,884	-2,47	74	0,016
Externe	75	2,3307	0,854			

SUJETS NON ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	P
Interne	76	2,0237	0,904	-1,83	75	0,072
Externe	76	2,2697	0,754			

TABLEAU D-36

**Comparaison des attributions interne et externe à la
phase 2 : résultats des test-t**

ENSEMBLE DES SUJETS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Interne	156	1,9910	0,860	-2,81	155	0,006
Externe	156	2,2679	0,762			

SUJETS ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Interne	78	1,9872	0,911	-1,93	77	0,057
Externe	78	2,2897	0,797			

SUJETS NON ACCIDENTÉS

Variable	N	Moy.	Éc.-type	t	dl	p
Interne	78	1,9949	0,811	-2,09	77	0,040
Externe	78	2,2462	0,729			

Tableau D-37

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"NOMBRE D'ACCIDENTS" (Sujets accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Listwise Deletion of Missing Data

Equation Number 1 Dependent Variable ACCID_C

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KDSGLOB

Multiple R	0,28756
R Square	0,08269
Adjusted R Square	0,06765
Standard Error	1,27402

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	1	8,92536	8,92536
Residual	61	99,01115	1,62313
F = 5,49885		Signif F = 0,0223	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KDSGLOB	0,559194	0,238466	0,287560	2,345	0,0223
(Constant)	-1,110421	1,322665		-0,840	0,4044

Tableau D-38

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"NOMBRE DE CONTRAVENTIONS" (Ensemble des sujets)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 2 Dependent Variable THEMEC1

NB CONTRAVENTIONS A VIE

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1.QCPSPRO

Multiple R	0,17799
R Square	0,03168
Adjusted R Square	0,02445
Standard Error	2,42216

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	1	25,72010	25,72010
Residual	134	786,16225	5,86688
$F = 4,38395$		Signif F = 0,0382	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QCPSPRO	0,668668	0,319358	0,177988	2,094	0,0382
(Constant)	-1,415499	1,393965		-1,015	0,3117

Tableau D-39

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"NOMBRE DE CONTRAVENTIONS" (Sujets accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 2 Dependent Variable THEMEC1

NB CONTRAVENTIONS A VIE

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

End Block Number 1 PIN = 0,050 Limits reached.

No variables entered for this block.

Tableau D-40

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"NOMBRE DE CONTRAVENTIONS" (Sujets non accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 2 Dependent Variable THEMEC1

NB CONTRAVENTIONS A VIE

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

End Block Number 1 PIN = 0,050 Limits reached.

No variables entered for this block.

Tableau D-41

Analyse de régression sur la variable comportementale

"HABITUDES (A.C.R.)" (Ensemble des sujets)

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 3 Dependent Variable QACRHAB

HABITUDES LIEES AUX COMPORTEMENTS RISQUES

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,81213
R Square	0,65956
Adjusted R Square	0,65702
Standard Error	0,48750

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,83524
R Square	0,69763
Adjusted R Square	0,69308
Standard Error	0,46115

Variable(s) Entered on Step Number : 3. KDS#ATTI

Multiple R	0,84304
R Square	0,71072
Adjusted R Square	0,70415
Standard Error	0,45276

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	66,48120	22,16040
Residual	132	27,05921	0,20499
F = 108,10265 Signif F = 0,0000			

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,593241	0,053019	0,652403	11,189	0,0000
QDSATTI	-0,217277	0,065067	-0,200779	-3,339	0,0011
KDS#ATTI	0,139847	0,057212	0,126124	2,444	0,0158
(Constant)	2,112635	0,483757		4,367	0,0000

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 5 Dependent Variable KACRHAB

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,82374
R Square	0,67855
Adjusted R Square	0,67615
Standard Error	0,45998

Variable(s) Entered on Step Number : 2. KDS#ATTI

Multiple R	0,84755
R Square	0,71834
Adjusted R Square	0,71410
Standard Error	0,43219

Variable(s) Entered on Step Number : 3. QDSATTI

Multiple R	0,85636
R Square	0,73335
Adjusted R Square	0,72729
Standard Error	0,42210

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	64,68135	21,56045
Residual	132	23,51830	0,17817
F = 121,01128 Signif F = 0,0000			

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,575632	0,044324	0,690037	12,987	0,0000
KDS#ATTI	0,185016	0,053520	0,171839	3,457	0,0007
QDSATTI	-0,157200	0,057663	-0,149598	-2,726	0,0073
(Constant)	1,786562		0,421117	4,242	0,0000

Tableau D-42

Analyse de régression sur la variable comportementale

"HABITUDES (A.C.R.)" (Sujets accidentés)

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 3 Dependent Variable QACRHAB

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,82011
R Square	0,67257
Adjusted R Square	0,66720
Standard Error	0,48157

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,84217
R Square	0,70924
Adjusted R Square	0,69955
Standard Error	0,45757

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	2	30,64327	15,32163
Residual	60	12,56221	0,20937
$F = 73,17961$		Signif F = 0,0000	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,577731	0,071020	0,687984	8,135	0,0000
QDSATTI	-0,267007	0,097060	-0,232655	-2,751	0,0078
(Constant)	2,559643	0,692220		3,698	0,0005

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 5 Dependent Variable KACRHAB

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,78100
R Square	0,60996
Adjusted R Square	0,60357
Standard Error	0,49711

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,82491
R Square	0,68047
Adjusted R Square	0,66982
Standard Error	0,45367

Variable(s) Entered on Step Number : 3. KLC_INT

Multiple R	0,83923
R Square	0,70431
Adjusted R Square	0,68927
Standard Error	0,44011

Variable(s) Entered on Step Number : 4. QDS#PERF

Multiple R	0,85246
R Square	0,72669
Adjusted R Square	0,70784
Standard Error	0,42675

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	4	28,08528	7,02132
Residual	58	10,56291	0,18212

F = 38,55342 Signif F = 0,0000

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,544510	0,064843	0,672066	8,397	0,0000
QDSATTI	0,337911	0,085681	-0,311314	-3,944	0,0002
KLC_INT	0,159033	0,069179	0,159386	2,299	0,0251
QDS#PERF	0,109267	0,050135	0,151394	2,179	0,0334
(Constant)	2,660897	0,631178		4,216	0,0001

Tableau D-43

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"HABITUDES (A.C.R.)" (Sujets non accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 3 Dependent Variable QACRHAB

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,80870
R Square	0,65399
Adjusted R Square	0,64912
Standard Error	0,49399

Variable(s) Entered on Step Number : 2. KDS#ATTI

Multiple R	0,84828
R Square	0,71958
Adjusted R Square	0,71157
Standard Error	0,44788

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	2	36,03219	18,01609
Residual	70	14,04155	0,20059
F = 89,81393	Signif F = 0,0000		

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,657415	0,071057	0,668058	9,252	0,0000
KDS#ATTI	0,331411	0,081902	0,292183	4,046	0,0001
(Constant)	0,481854	0,180143		2,675	0,0093

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 5 Dependent Variable KACRHAB

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,85862
R Square	0,73723
Adjusted R Square	0,73353
Standard Error	0,42698

Variable(s) Entered on Step Number : 2. KDS#ATTI

Multiple R	0,89372
R Square	0,79874
Adjusted R Square	0,79299
Standard Error	0,37633

Variable(s) Entered on Step Number : 3. QDS#PERF

Multiple R	0,90161
R Square	0,81291
Adjusted R Square	0,80477
Standard Error	0,36546

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	40,04278	13,34759
Residual	69	9,21589	0,13356
$F = 99,93439$		Signif F = 0,0000	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,591020	0,052033	0,691788	11,359	0,0000
KDS#ATTI	0,369646	0,070431	0,328578	5,248	0,0000
QDS#PERF	0,128406	0,056176	-0,126386	-2,286	0,0253
(Constant)	0,730178	0,145178		5,030	0,0000

Tableau D-44

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"INTENTIONS (A.C.R.)" (Ensemble des sujets)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 4 Dependent Variable QACRINT

INTENTIONS FACE AUX COMPORTEMENTS RISQUES

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,78171
R Square	0,61107
Adjusted R Square	0,60817
Standard Error	0,59994

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,80191
R Square	0,64306
Adjusted R Square	0,63769
Standard Error	0,57689

Variable(s) Entered on Step Number : 3. KLC_INT

Multiple R	0,80831
R Square	0,65337
Adjusted R Square	0,64549
Standard Error	0,57065

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	81,02171	27,00724
Residual	132	42,98469	0,32564

F = 82,93547 Signif F = 0,0000

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,681677	0,066277	0,651090	10,285	0,0000
QDSATTI	-0,275947	0,078874	-0,221466	-3,499	0,0006
KLC_INT	0,120443	0,060791	0,101531	1,981	0,0496
(Constant)	2,196657	0,599454		3,664	0,0004

M U L T I P L E R E G R E S S I O N

Equation Number 6 Dependent Variable KACRINT
 Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,72410
R Square	0,52432
Adjusted R Square	0,52077
Standard Error	0,67225

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,74791
R Square	0,55937
Adjusted R Square	0,55275
Standard Error	0,64944

Variable(s) Entered on Step Number : 3. KLC_INT

Multiple R	0,76591
R Square	0,58662
Adjusted R Square	0,57722
Standard Error	0,63141

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	74,68048	24,89349
Residual	132	52,62639	0,39868
$F = 62,43904$		Signif F = 0,0000	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,621766	0,065614	0,620386	9,476	0,0000
QDSATTI	-0,270005	0,082579	-0,213870	-3,270	0,0014
KLC_INT	0,198637	0,067343	0,165262	2,950	0,0038
(Constant)	2,159921	0,624269		3,460	0,0007

Tableau D-45

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"INTENTIONS (A.C.R.)" (Sujets accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 4 Dependent Variable QACRINT

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,79676
R Square	0,63482
Adjusted R Square	0,62884
Standard Error	0,58531

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSATTI

Multiple R	0,81248
R Square	0,66012
Adjusted R Square	0,64879
Standard Error	0,56936

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	2	37,77685	18,88843
Residual	60	19,45058	0,32418
F = 58,26591	Signif F = 0,0000		

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,663985	0,088371	0,687034	7,514	0,0000
QDSATTI	-0,255204	0,120774	-0,193217	-2,113	0,0388
(Constant)	2,421642	0,861345		2,811	0,0067

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 6 Dependent Variable.. KACRINT

Block Number 1. Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,72731
R Square	0,52898
Adjusted R Square	0,52126
Standard Error	0,67693

Variable(s) Entered on Step Number : 2. QDSGLOB

Multiple R	0,76398
R Square	0,58367
Adjusted R Square	0,56979
Standard Error	0,64170

Variable(s) Entered on Step Number : 3. QLC_INT

Multiple R	0,78505
R Square	0,61630
Adjusted R Square	0,59679
Standard Error	0,62124

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	36,57330	12,19110
Residual	59	22,77045	0,38594
$F = 31,58809$		Signif F = 0,0000	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,635383	0,086747	0,632875	7,325	0,0000
QDSGLOB	-0,459634	0,135125	-0,305447	-3,402	0,0012
QLC_INT	0,212289	0,094779	0,188374	2,240	0,0289
(Constant)	3,092149	0,853400		3,623	0,0006

Tableau D-46

**Analyse de régression sur la variable comportementale
"INTENTIONS (A.C.R.)" (Sujets non accidentés)**

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 4 Dependent Variable QACRINT

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. QACRATT

Multiple R	0,77226
R Square	0,59639
Adjusted R Square	0,59071
Standard Error	0,61096

Variable(s) Entered on Step Number : 2. KDS#ATTI

Multiple R	0,80495
R Square	0,64795
Adjusted R Square	0,63789
Standard Error	0,57467

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	2	42,54690	21,27345
Residual	70	23,11684	0,33024
F = 64,41803		Signif F = 0,0000	

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
QACRATT	0,729742	0,091173	0,647569	8,004	0,0000
KDS#ATTI	0,336483	0,105088	0,259056	3,202	0,0021
(Constant)	0,357477	0,231140		1,547	0,1265

MULTIPLE REGRESSION

Equation Number 6 Dependent Variable KACRINT

Block Number 1 Method : Forward Criterion PIN 0,0500

Variable(s) Entered on Step Number : 1. KACRATT

Multiple R	0,72003
R Square	0,51845
Adjusted R Square	0,51167
Standard Error	0,67758

Variable(s) Entered on Step Number : 2. KDS#ATTI

Multiple R	0,75273
R Square	0,56661
Adjusted R Square	0,55423
Standard Error	0,64738

Variable(s) Entered on Step Number : 3. QDS#PERF

Multiple R	0,76935
R Square	0,59190
Adjusted R Square	0,57416
Standard Error	0,63274

Analysis of Variance

	DF	Sum of Squares	Mean Square
Regression	3	40,06689	13,35563
Residual	69	27,62467	0,40036

F = 33,35925 Signif F = 0,0000

----- Variables in the Equation -----

Variable	B	SE B	Beta	T	Sig T
KACRATT	0,558386	0,090086	0,557545	6,198	0,0000
KDS#ATTI	0,411231	0,121939	0,311825	3,372	0,0012
QDS#PERF	0,201137	0,097259	-0,168882	-2,068	0,0424
(Constant)	0,945641	0,251352		3,762	0,0003

V00045
16-8-93.
\$15.00 *ath.*

P 8685
Ex. 2

Bernier, Sylvie

AUTEUR Dumont, Daniel

Perception des habiletés de conduite
évaluation du risque d'accident
attitude face aux comportements

P 8685
Ex. 2