



HAL
open science

Facteurs psychosociaux et stratégies de conduite : recherche auprès des jeunes conducteurs et ancrage régional

Anita Bec-Gérion

► **To cite this version:**

Anita Bec-Gérion. Facteurs psychosociaux et stratégies de conduite : recherche auprès des jeunes conducteurs et ancrage régional. Psychologie. Université d'Angers, 2021. Français. NNT : 2021ANGE0068 . tel-03859642

HAL Id: tel-03859642

<https://theses.hal.science/tel-03859642>

Submitted on 18 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE DE DOCTORAT DE PSYCHOLOGIE

L'UNIVERSITE D'ANGERS

ECOLE DOCTORALE N° 603
Education, Langages, Interaction, Cognition, Clinique
Spécialité : Psychologie sociale

Anita BEC-GERION

**Facteurs psychosociaux et stratégies de conduite :
Recherche auprès des jeunes conducteurs et ancrage régional.**

Thèse présentée et soutenue à Angers, le 06 décembre 2021
Unité de recherche : Laboratoire de Psychologie des Pays de la Loire
Thèse N° : 1

Rapporteurs avant soutenance :

Anne-Marie Costalat-Founeau, Professeur, Université Montpellier 3
Dario Paez, Professeur, Université du Pays Basque, Espagne

Composition du Jury :

Président : Anne-Marie Costalat-Founeau, Professeur, Université Montpellier 3
Examineurs : Dario Paez, Professeur, Université du Pays Basque, Espagne
Christine Roland-Levy, Professeur, Université de Reims
Dir. de thèse : Sandrine Gaymard Professeur, Université d'Angers

L'auteur du présent document vous autorise à le partager, reproduire, distribuer et communiquer selon les conditions suivantes :

Vous devez le citer en l'attribuant de la manière indiquée par l'auteur (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'il approuve votre utilisation de l'œuvre).

Vous n'avez pas le droit d'utiliser ce document à des fins commerciales.

Vous n'avez pas le droit de le modifier, de le transformer ou de l'adapter.

Consulter la licence creative commons complète en français :

<http://creativecommons.org/licences/by-nc-nd/2.0/fr/>

Si effectuer une thèse est une aventure passionnante, c'est également un marathon pour lequel être bien entouré est indispensable ; en particulier quand la moitié s'effectue pendant une pandémie !

Je souhaite remercier toutes les personnes qui, de près comme de loin, ont contribué à l'aboutissement de cette thèse.

Je remercie en premier lieu Sandrine Gaymard qui a dirigé ce travail de thèse. Je vous remercie de m'avoir fait confiance et d'avoir défendu ce projet. Vos conseils et votre disponibilité m'ont permis de mener à terme ce travail. Ces trois années à vos côtés ont été particulièrement enrichissantes !

Je remercie les professeurs Anne-Marie Costalat-Founeau, Dario Paez et Christine Roland-Lévy pour avoir accepté de faire partie de ce jury de thèse, pour leur travail de relecture et d'évaluation.

Je remercie également Stéphane Daeschner, président de l'association Prévention Routière, et Anne Lavaud, directrice générale, pour m'avoir accueillie au sein de l'association dans le cadre d'une Convention Industrielle de Formation par la Recherche (CIFRE). Leur confiance et soutien ont contribué au bon déroulement de cette thèse.

Mes remerciements se tournent naturellement vers Christophe Ramond, qui m'a encadrée à l'association pendant ces trois années. Tu m'as permis de découvrir le monde associatif en m'intégrant à de nombreux projets. J'espère que d'autres doctorants auront le plaisir de travailler avec toi !

Je remercie tous les salariés et bénévoles de l'association que j'ai pu croiser, et qui m'ont toujours accueillie avec bienveillance. C'est grâce à leur implication que l'association œuvre depuis 70 ans pour changer les comportements sur la route et sauver des vies.

Merci à tous les membres du LPPL pour leur accueil.

J'ai une pensée particulière pour mes (supers) voisins de bureau : Jihene, Sadil et Maxime. Merci pour tous les moments passés ensemble, ces trois années auraient été bien tristes sans vous !

Je remercie également Isabelle et Boris, pour avoir patiemment subi mes questions et m'avoir aiguillée quand j'en avais besoin.

REMERCIEMENTS

Et puis il y a celles et ceux qui, indépendamment du monde universitaire, m'ont permis de garder la tête hors de l'eau pendant les périodes de confinement et de rédaction :

Kévin, je pense que je n'ai jamais autant apprécié de danser que ces derniers mois. Le pouvoir d'une samba ou d'un jive sur la santé mentale est encore trop sous-estimé !

La *team des expat* : Cathie et Claire, pour avoir été des colocataires au top, ainsi qu'Alex, Clara et Linda. Merci pour tous nos jeudis qui m'ont aéré l'esprit. La vie parisienne à vos côtés va me manquer !

Je remercie particulièrement ma famille, Lucie et Lucas pour tous les moments passés ensemble et les futurs concerts et voyages de prévu. Et bien sûr mes parents ! Quelques lignes ne suffiraient pas à exprimer à quel point je vous suis reconnaissante. Merci pour toutes les relectures, la gestion des crises existentielles, les vacances ensemble, la participation aux (nombreux) déménagements ... et tout simplement, pour m'avoir toujours soutenue !

Enfin, Maxime. Trois confinements et une thèse plus tard, je pense que l'on peut être fiers de ne pas s'être entretués. Tu sais déjà à quel point ta présence m'aura permis de finir cette thèse dans de bonnes conditions, et d'éviter une reconversion dans l'élevage de lamas. Merci pour tout, j'ai hâte de voir où nos prochaines aventures vont nous mener !

*À Éliane et Simone,
Guillaume et Sébastien.*

RESUME

Ce travail de recherche propose d'étudier l'ancrage régional des déterminants psychosociaux et des stratégies de conduite en lien avec les comportements routiers au sein d'une population de jeunes conducteurs (N=791). Notre approche s'appuie sur une évaluation multicritère afin de questionner l'impact de différents niveaux d'analyse pertinents dans les comportements de conduite, qui relèvent à la fois de variables individuelles et sociales. Cette recherche mobilise les concepts de représentations sociales, de personnalité et de théorie des jeux.

Notre travail s'organise en deux axes. Le premier axe propose une lecture régionalisée des résultats selon six départements sélectionnés en fonction de leurs caractéristiques en matière d'environnement de sécurité routière. Le deuxième axe propose une lecture affinée des résultats en questionnant la variabilité de nos indicateurs au regard des départements et du sexe des conducteurs. La prise en compte du sexe permet de souligner les contributions singulières du contexte sur les variables considérées.

La lecture régionalisée précise que les variables individuelles et sociales contribuent conjointement à l'élaboration des pratiques. Nous soulignons l'impact des variables de personnalité dans les choix risqués, en particulier de la facette recherche de sensations pour quatre de nos zones d'étude. Il apparaît toutefois que les forces prédictives des différents niveaux d'analyse ne sont pas similaires selon les départements. Les résultats indiquent également la présence de différents systèmes normatifs, permettant aux individus de légitimer les transgressions routières. En outre, les variations régionales sont plus présentes au niveau de la pensée sociale qu'au niveau des mesures de personnalité ou des mesures de stratégies, en particulier pour la population des jeunes femmes.

Mots clés : Représentations sociales – Normes – Personnalité – Stratégie – Ancrage régional – Jeunes conducteurs

ABSTRACT

This research proposes to study the regional anchoring of psychosocial determinants and driving strategies related to road behavior in a population of young drivers (N=791). Our approach is based on a multi-criteria evaluation in order to question the impact of different levels of analysis relevant to driving behavior, involving both individual and social variables. This research mobilizes the concepts of social representations, personality, and game theory. Our work is based on two axes. The first axis proposes a regionalized reading of the results according to six departments selected according to their characteristics in terms of road safety culture. The second axis proposes a refined reading of the results by questioning the variability of our indicators with regard to the departments and the drivers' gender. Taking gender into account allows us to highlight the singular contributions of the context on the variables considered.

The regionalized reading specifies that individual and social variables contribute jointly to the development of practices. We emphasize the impact of personality variables on risk choices, in particular the sensation-seeking aspect for four of our study areas. However, it appears that the predictive strengths of the different levels of analysis are not similar across departments. The results indicate the presence of different normative systems, allowing individuals to legitimize road transgressions. A closer look reveals that regional variations are more present on social thinking than on personality or strategy measures, particularly for the young female population.

Key words: Social representations - Norms - Personality - Strategy - Regional anchoring - Young drivers

TABLE DES MATIERES

RESUME	6
ABSTRACT.....	7
TABLE DES MATIERES.....	8
LISTE DES ABREVIATIONS.....	10
LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX.....	11
FIGURES	11
TABLEAUX	11
INTRODUCTION GENERALE	16
PARTIE 1. ÉLÉMENTS THEORIQUES	21
1. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	22
1.1 LES JEUNES CONDUCTEURS : UNE PROBLEMATIQUE MONDIALE.....	22
1.2 DES MODELES EXPLICATIFS POUR COMPRENDRE LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE ET LES ACCIDENTS...	26
RESUME	30
2. LES REPRESENTATIONS SOCIALES	31
2.1 APPORTS THEORIQUES	31
2.2 L'APPROCHE STRUCTURALE.....	48
2.3 LA THEORIE DE LA CONDITIONNALITE	54
RESUME	58
3. LA PERSONNALITÉ	59
3.1 LE MODELE DU <i>BIG FIVE</i>	59
3.2 LOCUS OF CONTROL	68
RESUME	74
4. PRISE DE DECISION	76
4.1 ELEMENTS THEORIQUES	76
4.2 LA NOTION DE STRATEGIE.....	86
RESUME	92
PARTIE 2. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES.....	93
1. PROBLEMATIQUE	94
2. HYPOTHESES	96

PARTIE 3. METHODOLOGIE	98
1. OUTILS	99
2. PASSATION	103
3. POPULATION	103
3.1 CRITERES DES CHOIX DES DEPARTEMENTS.....	103
3.2 PARTICIPANTS.....	105
4. STRATEGIES D'ANALYSE	107
4.1 ANALYSES QUALITATIVES.....	107
4.2 ANALYSES QUANTITATIVES	109
PARTIE 4. RESULTATS	111
1. LECTURE REGIONALISEE	112
1.1 DEPARTEMENT 06 : ALPES-MARITIMES.....	112
1.2 DEPARTEMENT 13 : BOUCHES-DU-RHONE.....	125
1.3 DEPARTEMENT 33 : GIRONDE	138
1.4 DEPARTEMENT 56 : MORBIHAN	151
1.5 DEPARTEMENT 59 : NORD.....	165
1.6 DEPARTEMENT 67 : BAS-RHIN.....	178
SYNTHESE DES RESULTATS	191
2. LECTURE COMPAREE	194
2.1 LECTURE COMPAREE ENTRE LES DEPARTEMENTS	194
2.2 LECTURE COMPAREE ENTRE LES CONDUCTEURS ET LES CONDUCTRICES	209
2.3 LECTURE COMBINEE.....	221
SYNTHESE DES RESULTATS	235
PARTIE 5. DISCUSSION	240
1. DISCUSSION	241
FACTEURS PSYCHOSOCIAUX ET PRISE DE DECISIONS : ANCRAGE REGIONAL	242
VARIATIONS REGIONALES : QUELS IMPACTS SUR LES COMPORTEMENTS ?.....	251
CONDUCTEURS ET CONDUCTRICES : IMPACT DU SEXE SUR LES DIFFERENCES REGIONALES.....	255
2. CONCLUSION ET PERSPECTIVE	264
BIBLIOGRAPHIE	266
ANNEXES	285

LISTE DES ABREVIATIONS

Big Five : taxonomie des cinq traits de personnalité

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation

CSP : Catégorie Socio Professionnelle

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

FUB : Fédération française des usagers de la bicyclette

IPIP : International Personality Item Pool

LOC : Locus of control

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

QSC : Questionnaire des Scripts Conditionnels

T-LOC : Traffic Locus of Control

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

FIGURES

Figure 1 : Étape lors de la prise de décision dans le cadre d'un comportement rationnel	80
Figure 2 : Psychologie du jugement et de la décision : vue d'ensemble du domaine étudié (Cadet & Chasseigne, 2009, p.422).....	85

TABLEAUX

Tableau 1 : Décalage entre le niveau discursif et cognitif (Flament,1994a, p.51).....	55
Tableau 2 : Traits et facettes des Big Five (Costa & McCrae, 1992)	64
Tableau 3 : Caractéristiques de nos départements sélectionnés selon les différents indicateurs envisagés	105
Tableau 4 : Répartition des participants selon le département et le sexe	106
Tableau 5 : Répartition de la population en fonction du sexe (Alpes-Maritimes)	112
Tableau 6 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Alpes-Maritimes)	112
Tableau 7 : Structure de la RS du 80km/heure (Alpes-Maritimes).....	114
Tableau 8 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Alpes-Maritimes).....	115
Tableau 9 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Alpes-Maritimes)...	115
Tableau 10 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Alpes-Maritimes)	116
Tableau 11: Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Alpes-Maritimes).	117
Tableau 12: Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Alpes-Maritimes)	117
Tableau 13 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Alpes-Maritimes).....	118
Tableau 14 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Alpes-Maritimes) ..	119
Tableau 15 : Troisième quartile pour chaque situation (Alpes-Maritimes)	120
Tableau 16 : Distribution des choix à la loterie (Alpes-Maritimes).....	122
Tableau 17 : Répartition de la population en fonction du sexe (Bouches-du-Rhône)	125
Tableau 18 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Bouches-du-Rhône).....	125
Tableau 19 : Structure de la RS du 80km/heure (Bouches-du-Rhône)	127
Tableau 20 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Bouches-du-Rhône)	128
Tableau 21: Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Bouches-du-Rhône)	128

Tableau 22 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Bouches-du-Rhône)	129
Tableau 23 : Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Bouches-du-Rhône)	129
Tableau 24 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Bouches-du-Rhône)	130
Tableau 25 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Bouches-du-Rhône)	131
Tableau 26 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Bouches-du-Rhône)	131
Tableau 27 : Troisième quartile pour chaque situation (Bouches-du-Rhône)	133
Tableau 28 : Distribution des choix à la loterie (Bouches-du-Rhône)	135
Tableau 29 : Répartition de la population en fonction du sexe (Gironde)	138
Tableau 30 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Gironde)	138
Tableau 31 : Structure de la RS du 80km/heure (Gironde)	140
Tableau 32 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Gironde)	140
Tableau 33 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Gironde)	141
Tableau 34 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Gironde)	142
Tableau 35 : Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Gironde)	142
Tableau 36 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Gironde)	143
Tableau 37 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Gironde)	143
Tableau 38 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Gironde)	144
Tableau 39 : Troisième quartile pour chaque situation (Gironde)	146
Tableau 40 : Distribution des choix à la loterie (Gironde)	148
Tableau 41 : Répartition de la population en fonction du sexe (Morbihan)	151
Tableau 42 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Morbihan)	151
Tableau 43 : RS du 80km/heure (Morbihan)	153
Tableau 44 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Morbihan)	154
Tableau 45 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Morbihan)	154
Tableau 46 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Morbihan)	155
Tableau 47 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Morbihan)	155
Tableau 48 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Morbihan)	156
Tableau 49 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Morbihan)	157
Tableau 50 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Morbihan)	158
Tableau 51 : Troisième quartile pour chaque situation (Morbihan)	159
Tableau 52 : Distribution des choix à la loterie (Morbihan)	162
Tableau 53 : Répartition de la population en fonction du sexe (Nord)	165

Tableau 54 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Nord)	165
Tableau 55 : Structure de la RS du 80km/heure (Nord).....	167
Tableau 56 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Nord).....	167
Tableau 57 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Nord).....	168
Tableau 58 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Nord).....	169
Tableau 59 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes du T-LOC (Nord).....	169
Tableau 60 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Nord)	170
Tableau 61 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Nord).....	170
Tableau 62 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Nord)	171
Tableau 63 : Troisième quartile pour chaque situation (Nord)	173
Tableau 64 : Distribution des choix à la loterie (Nord).....	175
Tableau 65 : Répartition de la population en fonction du sexe (Bas-Rhin)	178
Tableau 66 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Bas-Rhin)	178
Tableau 67 : Structure de la RS du 80km/heure (Bas-Rhin).....	180
Tableau 68 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Bas-Rhin).....	181
Tableau 69 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Bas-Rhin).....	181
Tableau 70 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Bas-Rhin).....	182
Tableau 71 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes du T-LOC (Bas-Rhin).....	182
Tableau 72 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Bas-Rhin)	183
Tableau 73 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Bas-Rhin).....	184
Tableau 74 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Bas-Rhin)	185
Tableau 75 : Troisième quartile pour chaque situation (Bas-Rhin)	186
Tableau 76 : Distribution des choix à la loterie (Bas-Rhin).....	188
Tableau 77 : Indices de diversité et de rareté par département.	194
Tableau 78 : NC de la RS du 80km/heure pour les six départements.....	195
Tableau 79 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction des zones d'études. .	197
Tableau 80 : Moyenne des facteurs du TLOC en fonction des zones d'études.	198
Tableau 81: Tableau récapitulatif des situations les plus et moins conditionnelles selon les départements.....	201
Tableau 82 : Troisième quartile par départements pour les situations les plus et moins conditionnelles	202
Tableau 83 : Moyenne du score à la loterie en fonction des zones d'études.	207
Tableau 84 : Indices de diversité et de rareté par zone d'étude en fonction du sexe	209
Tableau 85 : NC de la RS du 80km/heure pour les six départements en fonction du sexe....	211

Tableau 86 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du sexe et des départements.....	212
Tableau 87 : Moyenne des facteurs T-LOC en fonction du sexe et des départements	214
Tableau 88 : Tableau simplifié récapitulatif des différences hommes/ femmes au sein d'un département	219
Tableau 89 : Score à la loterie selon les départements et le sexe.....	220
Tableau 90 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du département pour les hommes	223
Tableau 91 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du département pour les femmes	224
Tableau 92 : Moyenne des facettes T-LOC en fonction des départements pour les hommes	225
Tableau 93 : Moyenne des facettes T-LOC en fonction des départements pour les femmes	225
Tableau 94 : Moyenne des scores de conditionnalité en fonction du département pour les hommes	229
Tableau 95 : Moyenne des scores de conditionnalité en fonction du département pour les femmes	234

« The survival of mankind will depend to a large extent on the ability of people who think differently to act together. »

Hofstede, 2001

« La vision cognitiviste de l'humain est une simplification, [...] car la société n'est pas une source d'information mais de sens. »

Joffe, 2014

INTRODUCTION GENERALE

Dans l'imagerie collective, conduire est une activité relativement simple, dépendant principalement des capacités motrices et cognitives des individus. Les travaux scientifiques à ce sujet ont permis de dépasser cette vision *simpliste* en soulignant la complexité de cette tâche qui demeure encore au 21^{ème} siècle au cœur des enjeux sociétaux. Malgré les progrès réalisés en termes de sécurité routière, la route reste la première cause de mortalité chez les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans (OMS, 2019). Cette catégorie de conducteurs aurait deux fois plus de risque d'avoir un accident que les autres (ONISR, 2019).

L'environnement routier s'envisage désormais comme un environnement complexe, où conduire se révèle être une activité éminemment sociale impactée à la fois par les décisions individuelles, les interactions sociales et l'environnement dans lequel elle s'effectue. Sabey et Taylor (1980) rappellent l'importance du facteur humain dans les comportements à risque, contribuant dans 90% des cas aux accidents et qui en devient l'unique facteur dans 65% des cas (Amditis et al., 2010 ; Sabey & Taylor, 1980). Plusieurs courants théoriques ont été avancés pour rendre compte des déterminants humains dans les pratiques à risque. Loin d'être en opposition, ces différents courants apparaissent complémentaires pour saisir la richesse du comportement humain (Becker et al., 2012 ; Boyce et al., 2019 ; Lewin, 1935; Piovesan & Willadsen, 2021 ; Rustichini et al., 2012). Si la théorie de la décision a longtemps dominé dans l'analyse des comportements, proposant une vision *logico-rationnelle* de l'être humain (Bernoulli, 1738 ; Von Neumann & Morgenstern, 1953), les travaux dans le champ de la pensée sociale soulignent toute la pertinence des facteurs sociaux. Ils permettent de comprendre comment les individus donnent du sens à leur environnement, guidant au quotidien leurs pratiques et leurs comportements (Abric, 1994 ; Gaymard, 2007 ; Moscovici, 1961). En outre,

l'importance des variables de personnalité dans les comportements à risque a fait l'objet de nombreuses recherches. Que ce soit à travers l'approche des traits (e.g. Allport & Odbert, 1936 ; Ulleberg, 2001) ou du *Locus of control* (Özkan & Lajunen, 2005 ; Rotter, 1966), ces travaux font état de l'impact des variables individuelles dans les comportements à risque.

La littérature s'accorde donc sur la pertinence des déterminants psychosociaux quant à l'étude des comportements routiers. Toutefois, peu de travaux viennent questionner la place du contexte culturel (niveau national ou international) sur ces mêmes facteurs (e.g. Gaymard, 2012 ; Gaymard et al., 2016 ; Rentfrow, 2015). Suivant les propos de Levy-Leboyer (1980, p.15) « il serait ridicule de prétendre qu'on peut faire une psychologie qui ne tienne pas compte de l'environnement [...] puisque les représentations et comportements s'ancrent dans un environnement physique et social, dont l'individu fait lui-même partie ». Dans le cadre des comportements routiers, Mathieu (1985) s'interroge sur la nécessité d'une approche régionale de l'insécurité routière afin de rendre compte de la diversité des pratiques et des spécificités régionales. Si l'auteur précise que des variables objectives telles que la densité de population, le taux d'urbanisation ou encore les caractéristiques du réseau routier contribuent inévitablement aux disparités en termes d'accidentologie, il s'interroge sur l'origine de ces différences en tant que « résultat de différences dans le comportement général des usagers [...] » (Mathieu, 1985, p. 15). Salem et al. (2006, p. 51) proposent de replacer les différents indicateurs socio-économiques de l'accidentalité dans leur contexte local. En travaillant sur les accidents de la route, ils remarquent des variations régionales importantes, renvoyant « dans tous les cas à l'existence de véritables différences régionales dans la manière d'aborder la route ».

Ce travail de recherche propose donc d'identifier les déterminants psychosociaux et les stratégies en lien avec les comportements routiers au regard de différents contextes. Cette analyse multicritère s'appuie sur les concepts de représentations sociales, personnalité et théorie des jeux. Nous présentons ainsi une lecture contextualisée de nos indicateurs afin d'en questionner l'ancrage régional (e.g. Gaymard, 2012; Gaymard et al., 2015; Kmiec & Roland-Lévy, 2014). En d'autres termes, nous questionnons la *variabilité* des facteurs psychosociaux au regard de l'environnement dans lequel l'individu s'inscrit. Ces réflexions menées au sein d'une population de jeunes conducteurs seront affinées en fonction du genre afin d'illustrer comment l'ancrage régional impacte différemment les déterminants psychosociaux selon le sexe (Costa et al., 2001 ; Gaymard & Tiplica, 2019 ; Nicholson et al., 2005 ; Özkan & Lajunen, 2005).

Un tel travail contribuera à affiner les pratiques de prévention. Nous souhaitons mettre en avant la pertinence de replacer toutes actions de prévention, de politiques publiques, dans l'environnement social et physique dans lesquelles elles seront mobilisées. Comprendre comment le milieu impacte les décisions et les comportements nous paraît essentiel pour favoriser l'acceptabilité sociale et la légitimité de ces actions.

La **première partie** de ce travail est consacrée à la présentation des fondements théoriques sur lesquels nos réflexions sont fondées. Elle est composée de quatre chapitres tels que :

- Le **premier** chapitre expose la problématique des accidents de la route et la spécificité des jeunes conducteurs. Nous y précisons les différences entre les sexes ainsi que les principaux modèles explicatifs pour comprendre les comportements de conduite et les accidents.

- Le **deuxième** chapitre présente la théorie des représentations sociales. Nous y développons l'approche structurale et la théorie de la conditionnalité.
- Le **troisième** chapitre aborde la notion de personnalité. Nous présentons les deux modèles utilisés dans cette thèse : le modèle des Big Five et celui du Locus of control.
- Le **quatrième** chapitre présente la notion de prise de décision. Nous développons dans un premier temps ses fondements et son évolution, avant d'aborder son articulation avec la psychologie sociale.

La **deuxième partie** présente la problématique et les hypothèses de ce travail de recherche.

La **troisième partie** est consacrée à la présentation de la méthodologie à travers trois sous-parties :

- La **première** présente les outils mobilisés dans cette thèse
- La **deuxième** décrit les conditions de passation.
- La **troisième** expose les critères de sélections et la population pour cette étude.
- La **quatrième** présente les stratégies d'analyse.

La **quatrième partie** présente les résultats selon deux axes :

- Un **premier** qui propose une lecture régionale des outils. Nous présentons les résultats obtenus pour chaque département d'étude.
- Un **deuxième** qui propose une lecture affinée des résultats en fonction des départements et du sexe à travers les différentes zones d'étude. Les résultats sont ainsi développés en comparant dans un premier temps les départements puis les conducteurs et les conductrices.

Pour finir, nous discutons les résultats, exposons les limites et les perspectives de ce travail dans une **cinquième partie**.

PARTIE 1. ÉLÉMENTS THEORIQUES

1. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

1.1 LES JEUNES CONDUCTEURS : UNE PROBLEMATIQUE MONDIALE

En France, l'ONISR définit les jeunes conducteurs comme appartenant à la catégorie des jeunes adultes et ayant entre 18 et 24 ans. Ils sont à différencier de la catégorie des conducteurs novices qui correspond aux individus ayant le permis depuis moins de deux ans. Sur la dernière décennie, le nombre de jeunes tués sur les routes âgés de 18 à 24 ans a diminué de 4,5% par an, soit la baisse la plus forte au regard des autres tranches de la population. Néanmoins cette diminution n'est pas constante puisque plusieurs années (2014-2016) ont vu cet indicateur augmenter dans certains départements (ONISR, 2019). La mortalité routière reste encore la première cause de décès chez les 18-24 ans en France (OMS, 2019). En 2019, le nombre de tués pour la catégorie 18-24 ans a augmenté de 9,1% (ONISR, 2019). Pour moitié, ce sont des accidents sans tiers où la responsabilité des conducteurs est engagée. Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants est deux fois plus élevé que le nombre de personnes tuées des autres classes d'âge par million d'habitants (106 contre 45) en 2019 (ONISR, 2019). La part des jeunes adultes tués parmi les personnes tuées représentent 17% alors même que le poids de cette catégorie 18-24 ans est de 8% dans la population générale. On constate toutefois que cet écart tend à se réduire puisqu'en 2010 la part des jeunes conducteurs tués représentaient 21%.

Les données statistiques témoignent d'importantes différences entre les hommes et les femmes (annexe I). En 2019, l'ONISR précise que parmi les personnes impliquées dans un accident mortel, « plus des trois quarts étaient des hommes » (ONISR, 2019, p. 8). En croisant ces informations avec les tranches d'âge, la mortalité routière chez les hommes de 15 à 24 ans

représente plus de la moitié des décès chez les hommes de 15 à 24 ans en France métropolitaine en 2019 (ONISR, 2019). Parmi les 18-24 ans tués, « les hommes représentent 88% des conducteurs tués » et « 64% des passagers tués » (ONSIR, 2019). Lors d'accidents corporels, la part des hommes ayant commis une infraction est de 28% contre 24% pour les femmes. C'est pour la tranche d'âge 18-24 ans que nous retrouvons la plus grande différence entre les sexes, à savoir 31% pour les conducteurs et 25% pour les conductrices¹. Au niveau mondial, plus de 70% de toutes les personnes tuées sur les routes des pays européens membre de l'OMS étaient des hommes (OMS, 2019).

L'exposition au risque ainsi que l'inexpérience chez les jeunes conducteurs a été au cœur de nombreuses recherches pour expliquer la sur représentation des jeunes dans les accidents (e.g. Haddak et al., 2011 ; Lenguerrand, 2008 ; Regev et al., 2018). L'exposition au risque correspond à l'estimation du nombre d'accidents rapportés aux nombres d'accidents potentiellement *rencontrés* (e.g. Amoros et al., 2003 ; Elander et al., 1993). Plusieurs variables peuvent jouer le rôle de *proxy* pour nous permettre de quantifier cette exposition. D'un point de vue *qualitatif*, l'exposition au risque peut se traduire par le mode de transport utilisé (Edwards et al., 2006 ; Licaj et al., 2012). D'un point de vue quantitatif, il peut être évalué par le nombre de kilomètres effectués, la distance parcourue ainsi que par le temps passé dans les transports (Edwards et al., 2006 ; Tao et al., 2017). Les conditions dans lesquelles les jeunes effectuent les trajets sont aussi un facteur de risque à considérer. Ainsi, les kilomètres parcourus la nuit, après des soirées festives, sur des routes départementales seraient plus propices aux accidents que les kilomètres effectués par les « adultes ». L'inexpérience des jeunes conducteurs a aussi

¹ La différence se réduit avec l'âge : « entre 35 et 54 ans, elle est de 4 points, et au-delà de 55 ans, il n'y a plus de différence » (ONISR, p. 107).

été soulignée en tant que facteurs augmentant la probabilité des erreurs de conduite et d'accidents (Reason et al., 1990).

Les données sur l'accidentalité des jeunes conducteurs indiquent que pour la moitié des accidents ce sont des accidents sans tiers impliquant un véhicule de type voiture. Les accidents ont lieu plus souvent la nuit et en fin de semaine comparé aux autres tranches d'âge (ONISR, 2019). Les accidents sont généralement plus graves si le conducteur est un jeune conducteur. On relève que 61% des jeunes tués dans les accidents de la route circulaient en voiture alors que cette proportion est de 45% pour les 25-64 ans.

Dans le cas des accidents mortels, les conducteurs entre 18-24 ans et les 25-34 ans correspondent aux deux tranches d'âge les plus adeptes de la vitesse. Ce sont aussi les conducteurs qui conduisent le plus régulièrement sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants. Les infractions concernant ces deux substances sont d'autant plus importantes pour la tranche d'âge des 25-34 ans. La proportion de jeunes conducteurs contrôlée avec une alcoolémie positive est de 9,5%, contre 10,6% pour les 25-34 ans² (ONISR, 2019).

Concernant la localisation des accidents, 62% des accidents mortels ont lieu hors agglomération, « 30% en agglomération et 8% sur autoroute » (ONISR, 2019). Si plus d'accidents légers sont constatés dans les zones urbaines, le nombre de tués est plus élevé dans les départements ruraux en particulier pour le taux des 18-24 ans où ce taux est le double de la moyenne nationale. Ces disparités géographiques se retrouvent pour la catégorie des jeunes conducteurs : pour la classe d'âge 18-24 ans et sur la période 2015-2019, le taux moyen de

² Elle est de 9,3 % pour les 35-44 ans, et 6,8 % pour les 45-64 ans.

mortalité varie de 17 tués par an pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019) à Paris contre 457 pour les Alpes-de-Haute-Provence. À un niveau plus global, trois régions de France métropolitaine affichaient des taux de mortalité routière inférieurs à 90 tués par million d'habitants (Île-de-France, Hauts-de-France, Grand Est), alors que trois autres régions étaient à plus de 170 tués par million d'habitants (Corse, Bourgogne Franche Comté, Centre val de Loire). Le nombre annuel moyen de décès est 1,6 fois plus faible dans les départements de la grande couronne que la moyenne nationale. Les départements situés le long du pourtour méditerranéen se distinguent par des taux de mortalité supérieur à la moyenne nationale, particulièrement pour les accidents impliquant des infractions à l'alcool ou la drogue (ONISR, 2019, p.30). Les cartes en annexe II présentent les variations régionales de l'accidentalité.

Les données sur l'accidentologie indiquent donc que la population des jeunes conducteurs est sur-représentée en termes d'accidents. Cette problématique n'est pas une spécificité française comme le souligne le *Road Safety Annual Report* (WHO, 2019). Bien que les groupes des adolescents (15-17 ans) et des jeunes conducteurs (18-24 ans) sont ceux qui ont majoritairement bénéficié des progrès réalisés en termes de sécurité routière depuis 2010, le taux de mortalité de ces classes d'âge reste encore supérieur à celui de la population globale. Cette tendance se retrouve à travers les différents pays membres de l'OCDE, exception faite de la Corée et du Luxembourg (OCDE, 2019).

La majorité des études détaillées ci-dessus s'appuient sur des éléments *descriptifs* tels que l'âge, le sexe, l'expérience ou les comportements directement observables tels que la vitesse ou l'abus d'alcool. Si ces variables apportent un premier éclairage sur la survenue des accidents, la prise en compte du facteur humain permet d'approfondir ces connaissances.

1.2 DES MODELES EXPLICATIFS POUR COMPRENDRE LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE ET LES ACCIDENTS

Plusieurs théories ont été utilisées pour comprendre la prise de risque sur la route. Il ne s'agit pas ici de les répertorier de façon exhaustive mais d'en donner quelques exemples.

Pour Monseur et Malaterre (1969, p 15), « la situation de conduite [...] peut être analysée dans un cadre très général, en termes d'utilité que présentent, pour le conducteur, les différents types d'action possibles ». La théorie des jeux, découlant de la théorie de la décision, permet de formaliser la prise de décision des individus lorsque plusieurs personnes sont concernées (Pérez-Diaz, 2003). Elle permet d'introduire la notion de *stratégie*, telle que chaque individu essaie au travers de stratégie de « coopération, lutte, négociation » de maximiser son résultat, à savoir dans le cas des risques routiers éviter l'accident (Monseur & Malaterre, 1969 ; Pérez-Diaz, 2003, p.146). Ces modèles s'intéressent aux facteurs impactant la probabilité d'avoir un accident sur une période donnée ou lors d'un déplacement. Nous revenons plus en détail dans le chapitre 4 sur cette théorie et ses implications.

Les chercheurs se sont intéressés aux déterminants psychosociaux dans les conduites à risque, soulignant l'importance des variables sociales et individuelles (Lewin, 1935, 1951). Dans le cadre des comportements routiers, on observe des différences de pratiques en fonction du contexte. En ce sens, il a été montré que les conducteurs ne roulaient pas à la même vitesse suivant le « type » de passager présent. Par exemple, en présence de pairs les jeunes conducteurs conduisent en moyenne plus vite, alors que la présence de leurs parents conduit à l'effet inverse (e.g. Delhomme & Delgery, 2006 ; Gaymard, 2009 ; Lin & Fearn, 2003). Dans le champ des représentations sociales, l'impact des différents modèles de références varie au regard de l'objet considéré. Si dans le cadre de la pratique du scooter le modèle des pairs semble être le

plus prédictif, dans le cas des zones 30 les jeunes conducteurs semblent être plus influencés par le modèle parental (Bordarie & Gaymard, 2014).

Les travaux s'appuyant sur la théorie du Comportement Planifié (Ajzen, 197,1991) indiquent que *les attitudes, les normes subjectives* ainsi que *le contrôle perçu* sont aussi des facteurs explicatifs des comportements de vitesse (Elliott et al., 2007 ; Parker et al.,1992). Par exemple, l'étude d'Ulleberg et Rundmo (2003) indique que les attitudes jouent le rôle de variables médiatrices entre les facteurs de personnalité et les comportements à risque.

Au niveau individuel, l'impact des traits de *personnalité* dans les comportements routiers a été longuement investigué. De nombreuses études mettent en lien les comportements à risque routier avec la personnalité des conducteurs (e.g. Gaymard & Tiplica, 2019 ; Lucidi et al., 2019 ; Marengo et al.,2012; Özkan & Lajunen, 2005 ; Taubman – Ben-Ari et al.,2016 ; Ulleberg, 2001 ; Ulleberg & Rundmo, 2003). Par exemple, Lucidi et al. (2010) identifient trois sous-groupes de conducteurs nommés « risqués, anxieux et prudents » à partir d'un échantillon de 1008 jeunes conducteurs âgés de 18 à 23 ans. Le groupe des « risqués » se compose d'individus aux scores élevés de recherche de sensation, de conduite énervée, d'absence de normes, de LOC externe et ont des scores plus faibles sur les facettes altruisme et anxiété. Ils ont des attitudes négatives au regard des conduites prudentes, ont en moyenne plus d'accidents et considèrent qu'ils ont moins de chance d'être impliqués dans un accident de la route que les autres conducteurs. Le groupe des « anxieux » se compose d'individus ayant des scores élevés sur les facettes d'anxiété, d'hostilité, de LOC externe et de conduite énervée associés à des scores faibles de recherche de sensation, d'absence de normes et d'altruisme. Selon les auteurs, si ces individus suivent le plus souvent les règles routières et ont des attitudes positives à l'égard de celles-ci, il semble qu'ils soient émotionnellement plus instables, moins attentifs aux autres conducteurs et attribuant plus souvent l'origine des accidents à des facteurs externes.

Concernant le dernier groupe, les conducteurs « prudents » ont des scores faibles sur les échelles de conduite énervée, anxiété, hostilité et de recherche de sensations associées à des scores élevés sur les échelles d'altruisme et de LOC interne. Ils ont des attitudes positives vis-à-vis des règles et ont une probabilité plus faible que les deux autres groupes d'être impliqués dans un accident de la route ou de commettre des infractions.

Si la littérature sur les traits et les pratiques à risque est conséquente les résultats empiriques ne permettent pas de dégager des résultats robustes. La métaanalyse de Clarke et Robertson (2005) indique qu'un score faible sur les traits d'agréabilité et caractère consciencieux sont des indicateurs robustes dans la prédiction de l'implication d'accidents de la route. Toutefois, les résultats de la métaanalyse de Wåhlberg et al. (2017) précisent que si les cinq traits sont des prédicteurs pertinents dans l'implications des accidents, les effets sont toutefois faibles. Cette apparente incohérence des résultats peut être en partie expliquée par la variété des questionnaires et des variables utilisées ainsi que des outils statistiques peu adaptés (Arthur et al., 1991; Clarke & Robertson, 2005; Wåhlberg, 2003, 2009). De plus, le passage au niveau des facettes permet de préciser les réflexions sur l'impact de la personnalité quant à la prise de risque. Parmi les trente facettes proposées dans le modèle des Big Five, toutes ne sont pas associées au risque routier (e.g. Marengo et al., 2012 ; Ulleberg, 2001).

- Les scores de *Moralité*, le fait de respecter les règles, de ne pas tricher, et d'*Altruisme* (le fait de se sentir concerné par les autres) sont négativement associés à la prise de risque (Ge et al., 2014; Machin & Sankey, 2006; Marengo et al., 2012; Shen et al., 2018). En particulier, Yang et al. (2013) indiquent que ces traits sont négativement liés aux transgressions routières et aux nombres d'accidents puisque ces conducteurs auraient moins tendance à conduire de manière agressive (Dalhen et al., 2012) et respecteraient plus les règles (Ucho et al., 2016).

- Le score de *recherche de sensations* apparaît positivement lié à la prise de risque (e.g. Dahlen et al., 2005 ; Ge et al., 2014 ; Marengo et al., 2012 ; Ulleberg & Rundmo, 2003). Les études indiquent que cette facette est associée aux conduites agressives et aux infractions du code de la route, en particulier au fait de conduire à des vitesses élevées (e.g. Dahlen et al., 2012 ; Ge et al., 2014; Guo et al., 2016 ; Sümer, 2003 ; Yang et al., 2013).

- Enfin, les facettes *anxiété* et *colère-hostilité* mesurent la stabilité émotionnelle des individus. Les études indiquent que *l'anxiété* à travers, entre autres, la capacité à gérer le stress est un facteur en lien avec les erreurs et les accidents, mais n'apparaît pas impacter les violations légitimes (e.g. Lucidi et al., 2019). Un score élevé sur la facette *colère/hostilité* contribue aux conduites agressives des conducteurs et participe à la prise de risque (e.g. Dahlen et al., 2012 ; Lucidi et al., 2019 ; Ulleberg & Rundmo, 2003).

RESUME

Ce premier chapitre décrit le problème de l'accidentologie chez les jeunes conducteurs et les facteurs en lien avec la prise de risque. Bien que la sécurité routière se soit améliorée ces dernières années, les accidents de la route restent la première cause de mortalité chez les 18-24 ans (OMS, 2019). Les données statistiques indiquent que les jeunes hommes sont plus fortement impliqués dans les accidents que les jeunes femmes ; qu'ils auraient une plus grande propension à prendre des risques. La probabilité des erreurs de conduite seraient plus importantes chez les jeunes femmes (Reason et al., 1990). Plusieurs facteurs ont été avancés afin d'apporter des éléments de compréhension quant à cette sur-implication. Les résultats de ces études soulignent par exemple l'influence de l'exposition au risque, de l'inexpérience ou encore des comportements dangereux tels que la vitesse ou l'alcool (e.g. Haddak et al., 2011; Lenguerrand, 2008; ONISR, 2019; Regev et al., 2018,). Par ailleurs, l'étude de la localisation des accidents témoigne de disparités géographiques en termes d'accidentalité pour cette même tranche d'âge.

La prise en compte des variables individuelles et sociales dans l'étude des comportements en lien avec le risque routier ont permis d'approfondir les connaissances quant aux déterminants des pratiques à risque (Lewin, 1935). Ainsi, que ce soit à travers l'étude des modèles normatifs (Gaymard & Etoundi, 2019), des variables de personnalité (e.g. Lucidi et al., 2019) ou encore des attitudes et normes subjectives (e.g. Ulleberg & Rundmo, 2003), l'étude des facteurs psychosociaux dans les pratiques routières souligne la complexité des déterminants humains dans la prise de risque.

2. LES REPRESENTATIONS SOCIALES

« [...] il n'existe pas a priori de « réalité objective ; toute réalité est représentée, c'est-à-dire appropriée par l'individu ou le groupe, reconstruite dans son univers symbolique, intégrée dans son système de valeurs »
(Abric, 1994, p. 17).

2.1 APPORTS THEORIQUES

Comment les individus s'approprient leur environnement ?

Le monde actuel est une source foisonnante d'informations. Le concept de représentations sociales s'intéresse à la manière dont les groupes sociaux vont intégrer de nouvelles connaissances pour s'approprier un environnement en perpétuel mouvement. La sélection et l'organisation de ces dernières informations s'effectuent à travers un processus sociocognitif bien spécifique qui détermine la relation des groupes à un objet donné. C'est ce rapport *objet – groupe* qui va impacter, façonner les discours et les pratiques associées.

S'intéresser aux représentations sociales d'un groupe permet non seulement d'accéder à son sens, mais aussi de « comprendre la dynamique des interactions et donc éclairer les déterminants des pratiques sociales. » (Abric, 1994, p. 15).

Nous commençons par présenter la notion des représentations sociales (RS) puis nous détaillons les deux approches sur lesquelles nous appuyons notre propos : l'approche structurale et la théorie de la conditionnalité.

2.1.1 CADRE D'EMERGENCE

Si le concept de RS vient des travaux de Moscovici, l'origine du concept se trouve dans les travaux de Durkheim (1898).

Dans une vision déterministe de la société, Durkheim (1898) propose le concept de représentations collectives afin de rendre compte de l'impact des faits sociaux sur les représentations individuelles. Pour lui, la distinction entre ces deux types de représentations est nécessaire pour expliquer le poids de la société sur les individus. Il inscrit le concept des représentations dans une rupture entre le collectif et l'individuel (Durkheim, 1898; Pickering, 2002). En ce sens, les représentations collectives ne peuvent se résumer à la somme des représentations individuelles puisqu'elles sont « extérieures aux consciences individuelles, [...] qu'elles ne dérivent pas des individus pris isolément, mais de leur concours ; ce qui est bien différent. » (Durkheim, 1898, p. 17). De ce fait, si les représentations individuelles sont mouvantes et s'éteignent avec les individus qui les portent ; les représentations collectives sont quant à elles transgénérationnelles. Il n'est pas exclu que les représentations individuelles contribuent à l'émergence des représentations collectives. Durkheim (1898) considère que leur apparition est la conséquence de l'« action des forces sui generis [...] », de « combinaisons et des altérations mutuelles » qui en se transformant en « *autre chose* » contribuent à la modification des « sentiments privées » en faits sociaux (Durkheim, 1898, p. 17). Ces faits sociaux sont par la suite porteurs des normes et valeurs qui vont s'imposer aux individus à travers les instances de socialisation. Elles sont génératrices et garantes du maintien de l'ordre social (Durkheim, 1925).

Si dans la vision durkheimienne les représentations collectives sont des entités définies comme immuables, Moscovici (1961) introduit le terme de RS afin de dynamiser le concept (Gaymard, 2021). L'évolution rapide des moyens de communication, les découvertes scientifiques et technologiques sont autant d'éléments qui ont contribué à rendre désuète la notion de représentations collectives, jugée trop rigide et peu malléable. La capacité d'absorption des changements sociétaux permettent aux RS d'être ainsi des composantes évolutives de la pensée sociale (Moscovici, 1961, 2013).

En ce sens, Moscovici (1961, 2013) rejette l'idée déterministe des travaux de Durkheim (1898). Bien que les RS impactent les comportements individuels, elles n'en restent pas moins un processus dynamique, capables d'évoluer en fonction des pratiques sociales. Les RS ne sont donc pas *subies* par les individus, mais constituent le trait d'union entre le collectif et l'individuel, tenant compte des interactions entre les individus et les groupes.

En parallèle, Moscovici réfute la thèse *behavioriste* concernant la coupure entre « l'univers extérieur et l'univers intérieur » (Moscovici, 1961, p. 46). Ses travaux indiquent que le sujet s'inscrit dans un contexte qui rend la séparation du stimulus et la réponse impossible puisqu'ils se forment ensemble (Moscovici, 1969, 2003, p. 9 ; Abric, 1994). Abric (1994, p. 16) précise « qu'un objet n'existe pas en lui-même, il existe pour un individu ou un groupe et par rapport à eux. C'est donc la relation sujet/objet qui détermine l'objet lui-même ». Parler de représentation nécessite donc de préciser pour *qui* et par rapport à *quoi* (Jodelet, 1984, p. 362).

Le concept des RS permet de rendre compte de la complexité de la société. Puisque leur analyse se circonscrit au niveau d'un groupe social donné, il est possible d'étudier et de comparer les différentes RS issues d'un même objet (Gaymard, 2021, p.30). Elles renseignent ainsi sur les rapports sociaux d'un groupe vis-vis d'un objet donné mais aussi sur les dynamiques entre différents groupes sociaux (Moscovici, 1961). Cette possible hétérogénéité des représentations prend racine dans la multiplicité des moyens de communication dont nous précisons les modalités partie 2.1.3.

Dans son travail princeps en 1961, Moscovici étudie comment différents groupes sociaux se représentent la psychanalyse, sujet complexe et peu connu. Il expose ainsi le processus de sélection des informations conduisant à la schématisation du concept, fortement impacté par les normes et idéologies en vigueur dans le groupe d'appartenance (Moscovici, 1961). L'objet « psychanalyse » est alors dissocié de son contexte afin de s'imbriquer dans le système de valeurs. Les mécanismes à l'œuvre sont détaillés dans la partie 2.1.3.

Si nous venons de préciser le cadre d'émergence des RS, nous allons maintenant apporter des éléments de définition pour caractériser cette notion complexe.

2.1.2 DEFINITIONS

Les RS se rapportent à l'ensemble des connaissances et croyances produites et partagées à propos d'un objet social (Guimelli, 1999 ; Moscovici, 1961). S'inscrivant dans le champ de la pensée sociale, elles participent à la création du sens commun et définissent la réalité du groupe (Gaffié, 2004, p. 7). Moscovici (1961) les conceptualise comme étant « des entités presque tangibles. Elles circulent, se croisent et se cristallisent sans cesse à travers une parole, un geste, une rencontre, dans notre univers quotidien » (Moscovici, 1961, p. 39). Pour l'auteur, les RS

s'envisagent comme des « théories du savoir commun, [...] qui se diffusent dans une société » où l'aspect réel est indissociable de l'aspect mental et symbolique (Moscovici, 1998. p. 11).

Complexes, elles sont le reflet de l'appropriation de la réalité par les groupes sociaux servant ainsi de grille de décodage de leur environnement (Moliner, 1988 ; Roussiau & Bonardi, 2001) En effet, les objets constituant notre *univers* ne nous apparaissent jamais à *découvert* ; ils traversent un filtre : les RS. C'est ce processus de symbolisation du réel qui va générer une multitude de réalité pour les groupes sociaux.

Les RS ne sont pas une photographie mais une reconstruction sociale s'ancrant dans un contexte socio-historique propre au groupe (Moliner, 1996). En ce sens, elles sont le résultat d'un système sociocognitif fortement contextualisé.

Les RS en tant que systèmes contextualisés

L'étude des RS ne serait complète sans la prise en compte du contexte dans lequel elles évoluent (Abric, 1994, pp. 18–19). À la fois social et discursif, le contexte est essentiel quant à la signification de la représentation et l'élaboration du sens commun.

Discursif d'une part. Puisque le discours va être au centre de la production et découverte des RS, accéder aux représentations nécessite – entre autres – d'analyser la nature de leurs « conditions de production » (Abric, 1994, p. 19).

Social, d'autre part. À travers la position occupée par l'individu dans « le système social [...] ou le groupe concerné » (Abric, 1994, pp. 19–20). A contexte donné, certains éléments de la RS peuvent être activés ou masqués. Tenir compte des conditions de production et de l'aspect social permet donc d'accéder aux différentes facettes des RS qui peuvent « être masquée(s) par la prégnance d'un contexte particulier » (Abric, 1994, pp. 19–20).

Les RS sont des constructions *cognitives socialement* partagées, nous détaillons ces différents aspects ci-dessous (Flament & Rouquette, 2003; Moscovici, 1961).

Aspect cognitif

Pour Abric (1987, p.64), une RS est à la fois le « produit et le processus d'une activité mentale ». *Produit* puisque issu de la cognition humaine et *processus* puisque servant à interpréter l'environnement. Par leur *nature* cognitive, elles mobilisent des opinions, des connaissances, des croyances qui vont constituer un socle de savoir partagé au sein du groupe (Guimelli, 1999a; Moliner, 1998) et établir ce que Rouquette (2009) nomme la « cognition partagée ».

Aspect social

Ces connaissances ainsi rassemblées ne sont pas isolément élaborées : les RS sont éminemment sociales (Moscovici, 1961). Notons que l'aspect social des RS ne provient pas du fait qu'elles reposent sur des faits sociaux mais réside dans le fait qu'elles soient « socialement produites et partagées » au sein d'un groupe donné (Jodelet, 1989, p. 53). Moscovici (1993, p. 8) précise que les RS « ne sont pas fondées sur les choses et les situations dont elles parlent mais sur les communications à propos de ces choses et de ces situations. En ce sens, elles sont partagées socialement, avant d'être saisies individuellement et ceci fait clairement comprendre pourquoi les processus de communication façonnent et transforment les représentations partagées. » Une représentation est donc partagée par les membres d'un même groupe permettant ainsi de marquer « la spécificité de ce groupe et contribue à le différencier des autres » (Guimelli, 1994, p.12-13). Ainsi, Rouquette (2009, p. 8) indique que « l'élaboration d'une pensée commune » va être fortement conditionnée par « les positions identitaires » mais aussi par « les cadres d'appréhension que fournit leur bagage culturel ; par les codes, valeurs et idéologies liées aux

positions ou appartenances sociales spécifiques » (Jodelet, 1984, pp. 360–361). Cette pensée sociale va définir « pour ses usagers les conditions de la vérité » (Flament & Rouquette, 2003, p. 26).

Les RS au cœur de la pensée sociale

Afin de saisir toute la pertinence du concept des RS, il nous paraît essentiel de revenir sur la notion de pensée sociale.

La pensée scientifique a longtemps été considérée comme le schéma privilégié de raisonnement, valorisant le savoir expert au détriment du savoir profane. L'archétype de l'*Homme* rationnel, logique, prenant des décisions réfléchies, parfaitement maître de ses décisions, s'oppose aux individus considérés comme *naïfs* ayant des capacités cognitives limitées (Mugny et al., 2001, p. 3). L'avènement de la démarche scientifique et de sa méthodologie rigoureuse a contribué à une hiérarchisation des modes de pensée, en plaçant le savoir scientifique au-dessus du savoir profane (Chalmers, 1990; Rouquette, 2009). D'une part, le savoir scientifique repose sur des caractéristiques bien spécifiques. D'après Bangerter (2008, p. 17), il se doit d'être « élitiste, encadré, abstrait, monosémie et stable ». Son accès et sa compréhension sont réservés à une poignée de spécialistes. De l'autre, la pensée quotidienne – ou pensée sociale (Guimelli, 1999 ; Rouquette, 1973) – fait référence aux élaborations mentales, non scientifiques, qui façonnent les comportements et qui sont partagées par les individus d'un même groupe social. Pour Rouquette et Rateau (1998, p. 13) la pensée sociale « désigne à la fois la spécificité de la pensée quand elle prend pour objet les phénomènes sociaux et la détermination constitutive de cette pensée par des facteurs sociaux ». Prenant racine dans les pratiques et échanges sociaux, « [...], la pensée sociale est, si l'on peut dire, une pensée de la gestion quotidienne, c'est-à-dire une pensée de ce qui intéresse immédiatement les gens, de ce

qui les préoccupe, de ce qui leur importe » (Rouquette, 2009, p. 9). Les pensées et les attitudes sont plus fortement impactées par les groupes d'appartenance et le contexte social que répondant à une logique hypothético-déductive comme prônée par la science. L'opposition entre ces deux types de savoir entraîne une hiérarchisation entre le *bon* et le *mauvais* penseur.

De ce fait, l'intérêt de la pensée naïve a longtemps été sous-estimé. Le développement de la notion de représentations collectives (Durkheim, 1898) puis sociales avec Moscovici (1961) a permis de remettre en perspective la « légitimité scientifique de l'étude du sens commun » (Moscovici, 2013, p. 9). En effet, les RS « [...] cherche à comprendre la pensée humaine et ses relations avec l'action, en même temps qu'à nous émanciper d'une vision préalable et fixe de ce que doit être cette pensée » s'opposant ainsi à une logique purement rationnelle (Moscovici, 2013, p. 11). La vision du sujet naïf, irrationnel apparaît désuète et incomplète. Il est alors nécessaire d'étudier les « conditions sociales de leur production [*les erreurs*] afin de mettre en évidence les fonctions qu'elles remplissent » (Mugny et al., 2001, p. 3).

Si le sens commun ne correspond pas au schéma de pensée scientifique, il n'en reste pas moins pertinent ; guidant au quotidien les pratiques, les comportements et permettant d'appréhender et d'interpréter l'environnement (Jodelet, 1984 ; Moscovici, 1961). Joffe (2005, p. 126) conclut qu'« au lieu de chercher à cerner les biais et les éléments heuristiques dans la prise de décision, la théorie des représentations sociales étudie la pensée humaine pour elle-même, sans référence à un idéal. ».

Par conséquent, les RS peuvent être définies comme étant l'étude de « la pensée populaire » (Moscovici, 2013, p. 34) rendant compte de processus cognitifs quant à l'élaboration d'un savoir social.

Ayant apporté des éléments de définitions, nous allons dans la prochaine partie nous intéresser à leur processus d'émergence.

2.1.3 FORMATION

Pour mieux saisir l'essence des RS, il est nécessaire de s'intéresser à leur processus de création et ce que l'on appelle *objet* de représentation.

CONDITIONS D'EMERGENCE

Nous détaillons dans un premier temps les conditions nécessaires pour qu'un objet soit envisagé en tant qu'*objet social*. Dans un deuxième temps, nous nous intéressons aux modalités d'émergence des RS.

Objet de RS

La notion d'objet est primordiale dans le concept de RS : chaque RS va s'articuler autour d'un *objet social*. S'il n'y a pas de RS sans objet, tout objet n'est pas objet de RS (Flament & Rouquette, 2003 ; Lo Monaco & Lheureux, 2007 ; Moliner, 1996).

Rouquette (1994) théorise la notion d'objet social « comme un ensemble réfléchi de pratiques entre les hommes y compris les discours tenus sur ces pratiques » (p. 142). Ainsi, par *objet de représentation* nous entendons un objet, matériel ou non, qui possède une « saillance socio-cognitive » et l'existence de *pratiques* associés à ce dernier dans la population étudiée (Flament & Rouquette, 2003).

Le concept de saillance socio-cognitive combine deux éléments :

- L'objet doit assurer une *fonction de concept*

Cela implique que l'objet en question doit « renvoyer à une classe générale ou générique » (Flament & Rouquette, 2003, p.32). Cette condition renvoie au caractère polymorphe de l'objet.

- L'objet doit « constituer une *référence fréquente dans les communications* échangées au sein de l'unité sociale considérée » (Flament & Rouquette, 2003, p.32).

L'objet de RS doit avoir une présence dans les échanges sociaux. Comme le précise Flament et Rouquette (2003, p.33), l'objet doit avoir « une présence thématique récurrente dans les communications ; il doit générer des interactions et faire partie de la négociation permanente de la sociabilité ». Il doit être un enjeu pour le groupe étudié afin de nourrir les communications inter et intragroupes. Par exemple, les travaux de Roland-Lévy (2002) sur le déploiement de la monnaie européenne témoignent de la formation d'un objet de représentation sociale à partir d'un nouveau phénomène social, au cœur des préoccupations des individus.

Les pratiques communes sont aussi fortement en lien avec les enjeux soulevés par l'objet. Elles vont dépendre de l'utilité sociale présumée de l'objet en question pour le groupe. Plus celle-ci sera importante, plus grande sera l'implication des membres générant une forte dynamique sociale.

Pour reprendre Pianelli et al. (2010, p. 245) « En conséquence, *un objet est « social »* lorsqu'il assure une fonction de concept et s'inscrit dans des pratiques et des communications interpersonnelles au sein d'un groupe donné ».

Impact des médias

Les systèmes de communication et d'information sont des éléments essentiels quant à l'élaboration des RS (Moscovici, 1961). Comme le rappelle Jodelet (2003, p. 63), « les RS se construisent dans les échanges » et les interactions sociales. Pour Moscovici (1993, p.167), « Les représentations sociales ne sont pas fondées sur les choses et les situations dont elles parlent mais sur les communications à propos de ces choses et de ces situations ». Loin d'être statiques, les RS sont des entités dynamiques qui s'élaborent et évoluent à travers les pratiques et les modes de communication (Moscovici, 1961 ; Roussiau & Bonardi, 2001).

Moscovici (1961) précise trois types de médias de masse contribuant à l'élaboration et la modification des RS :

- La *diffusion*, qui participe à la création des opinions, connaissances, sans objectif idéologique défini et qui s'adresse à un public large
- La *propagation*, qui correspond au média qui va participer à l'élaboration des attitudes. Elle cible un public large mais identifié puisque les informations transmises correspondent aux attentes, valeurs et idéologies du groupe
- La *propagande*, où les informations transmises sont adaptées pour renforcer l'identité du groupe en favorisant le conflit envers les membres externes

Processus de formation RS

Dès lors, les médias vont participer à l'émergence des RS à travers trois processus : la dispersion de l'information, la focalisation et la pression à l'inférence (Moscovici, 1961).

- La démocratisation de l'accès à l'information et la communication de masse engendrent une *dispersion de l'information* relative à l'objet.

L'ensemble des informations va être disséminé au sein des différents domaines constituant la vie sociale, chacun possédant une partie de l'information. L'accès à la totalité des informations qui permettraient une compréhension entière de l'objet devient par conséquent cognitivement coûteux et dépendant « des barrières sociales, culturelles ou éducatives » (Pianelli et al., 2010, p. 244). Cela va générer des distorsions de savoir et créer un écart entre les différents groupes sociaux (Moliner, 1993, 1996).

- Par la suite, à travers le processus de *focalisation* chaque individu va sélectionner les informations qui correspondent à ses normes, valeurs et intérêts actuels (Pianelli et al., 2010).

La focalisation permet de créer un consensus au sein du groupe social, de renforcer l'identité sociale du groupe et de favoriser une distinction inter-groupes. Le choix des informations est donc dépendant du contexte dans lequel les individus évoluent.

- La *pression à l'inférence* est la dernière condition d'émergence.

La « pression des circonstances et des rapports sociaux » (Pianelli et al., 2010, p. 244) va pousser les individus à inférer des informations sur l'objet – souvent complexe – afin de justifier et défendre leur position à l'égard de ce dernier. Cette étape est étroitement liée au processus de *focalisation* puisque celui-ci va aiguiller la prise de position. Selon la sélection d'informations précédemment effectuée, les individus vont pallier au manque d'information sur l'objet en inférant les informations manquantes sur celui-ci – par « raccourcis, analogies, attributions causales » - pour remporter « la reconnaissance et l'adhésion des autres » (Moscovici, 2003 ; Pianelli et al., 2010, p. 244).

Si pour Moliner (1993, 1996) les critères précédemment mentionnés sont des conditions nécessaires à l'élaboration de RS, ils n'en restent pas moins incomplets (Rouquette & Rateau, 1998; Roussiau & Bonardi, 2001).

L'auteur complète la liste de critères établis par Moscovici (1961) en affichant cinq éléments :

- *L'objet* : il doit posséder un caractère *polymorphe*. C'est justement parce que l'objet est constitué de différentes facettes que les groupes vont pouvoir s'en approprier certaines plus que d'autres en fonction des enjeux du groupe.
- *Le groupe* : il se compose d'individus « communicant entre eux régulièrement et situés en position d'interaction avec l'objet de représentation » (Moliner, 1996, p.38). Les membres du groupe ont donc des intérêts communs vis à vis de l'objet.
- *Les enjeux* : la représentation de l'objet doit renforcer l'identité du groupe en lui assurant une cohésion sociale. Un objet qui n'est pas considéré comme important dans l'environnement d'un groupe ou qui ne suscite aucun positionnement n'enclencherait que très peu d'opérations représentationnelles.
- *La dynamique sociale* : elle correspond à l'idée que plusieurs groupes sociaux vont être en lien avec le même objet. C'est dans ces échanges intergroupes que la représentation va prendre forme.
- *L'absence d'orthodoxie* : cette condition suppose qu'il n'y a pas de *système* qui puisse imposer une vision uniforme à ses membres à l'égard de l'objet, bloquant ainsi le processus représentationnel.

Une RS est donc l'appropriation sélective d'informations complexes, importantes pour le groupe et sujettes à débat. Ce lien dynamique entre les individus et leur milieu témoigne de la particularité des RS : à la fois produit et processus, c'est un phénomène d'interaction qui se construit dans les échanges (Jodelet, 1984).

Si les conditions d'émergences sont réunies, deux processus interviennent quant au développement des RS : l'objectivation et l'ancrage (Moscovici, 1961, 1989). Ils vont permettre l'intégration de nouvelles connaissances, en rendant « l'étrange plus familier, l'inconnu connu » (Lo Monaco & Lheureux, 2007, p. 57).

OBJECTIVATION

L'objectivation est une phase qui permet pour un groupe de simplifier un objet jusqu'alors complexe et inconnu en le transformant « en une image ou en un noyau figuratif » (Doise & Palmonarie, 1986, p. 20; Guimelli, 1999a, 1999b). Pour Jodelet (1984, p.373) l'objectivation « par une mise en images des notions abstraites, donne une texture matérielle aux idées, fait correspondre des choses aux mots, donne corps à des schémas conceptuels ».

Ce processus de transformation comporte 3 étapes.

Tout d'abord, une *phase de sélection* et de *dé-contextualisation* va s'opérer. Les informations dispersées et récoltées par le groupe vont donner lieu à un tri, une sélection, qui est dépendante des caractéristiques du groupe visé. Les valeurs, normes, spécificités culturelles de ce dernier vont impacter le choix des informations à objectiver pour que celles-ci soient cohérentes avec le système de valeurs actuelles (Pianelli et al., 2010). Les informations récoltées sont sorties de leur contexte original afin de correspondre aux attentes du groupe, construisant ainsi une réalité subjective qui apparaît néanmoins cohérente aux yeux du groupe (Guimelli, 1999a).

Par la suite, les informations vont former un *noyau figuratif*, comportant les éléments clés facilitant la compréhension de l'objet. Le noyau figuratif est composé d'éléments formant « un ensemble cohérent et imagé, qui rendent concret ce qui est abstrait. Dès lors, il a acquis un statut d'évidence qui le rend non discutable et il est ainsi intégré dans une réalité de sens commun » (Guimelli, 1994b, p.14). Jodelet (1984, p.368) précise que c'est à partir de ces éléments que la représentation va se construire.

Enfin, on parle de *naturalisation* du noyau figuratif. Cette étape va faire évoluer les éléments précédemment sélectionnés « de l'état de culture à l'état de nature » (Moliner, 2001b, p. 21). En ancrant l'objet dans la nature, les individus vont faire des éléments sélectionnés des éléments dont les origines sont naturelles et donc plus facilement compréhensibles et/ou justifiables.

L'objectivation est donc un processus clé dans la création des RS, permettant de passer d'un objet scientifique complexe à des images concrètes en accord avec le cadre de référence du groupe, de ses caractéristiques culturelles et normatives.

ANCRAGE

L'ancrage correspond à la deuxième phase de création des représentations. Il consiste à intégrer les connaissances préalablement simplifiées dans le cadre de pensée préexistante. Il va permettre aux nouveaux éléments de la RS de s'insérer dans le système de valeur actuel du groupe afin de les rendre familiers (Jodelet, 1984 ; Moscovici, 1961). Pour Doise « l'ancrage permet ainsi d'incorporer un nouvel élément de savoir dans un réseau de catégories plus familières afin de rapidement le maîtriser ». Le processus de catégorisation en jeu dans

l'ancrage contribue à confronter une catégorie inconnue à un ou plusieurs éléments de catégories déjà existantes (Doise & Palmonari, 1986 ; Moscovici, 1961).

Mugny et al. (2001) précisent que si l'ancrage est principalement envisagé d'un point de vue cognitif à travers « l'intégration de l'objet de représentation dans des catégories de savoirs préexistants », cela serait réducteur de l'examiner seulement sous cet angle. Il rend également compte du « positionnement symbolique [...] (*ancrage social*) » de l'objet « au sein des systèmes de valeurs ou de croyances plus généraux (*ancrage psychologique*), de rapports de domination intergroupe (*ancrage psychosociologique*) et d'asymétrie positionnelles (*ancrage sociologique*) » (Mugny et al., 2001, p. 3). Kmiec et Roland-Levy (2014, p. 78) proposent le terme « d'ancrage culturel » afin de souligner l'impact du contexte culturel sur la construction des RS. Leurs travaux témoignent de différences dans la sélection d'informations au regard du contexte culturel du groupe étudié. L'ancrage est donc une notion fortement contextualisée. La RS nouvellement ancrée dans le schéma de pensée va contribuer à réaffirmer la position identitaire du groupe, que ce soit au niveau social ou culturel. Ainsi, toute nouvelle information « traversant le filtre du sens commun » perd en objectivité puisque s'ancrant dans la réalité sociale du groupe (Lo Monaco & Lheureux, 2007, p. 57)

Pour résumer, notons que l'objectivation permet d'imager et simplifier l'objet social tandis que l'ancrage va l'enraciner dans les schèmes de pensée préexistants. À travers les deux processus décrits, la représentation devient un objet manifeste, ancré dans la réalité sociale du groupe.

2.1.4 FONCTIONS

Abric (1994, p. 20-21) rappelle que « si [...] les RS jouent un rôle fondamental dans la dynamique des relations sociales et dans les pratiques, c'est qu'elles répondent à quatre fonctions essentielles ».

Les *fonctions de savoir* permettent aux individus et aux groupes « de comprendre et d'expliquer la réalité » (Abric, 1994, p. 20). Cette fonction permet aux nouveaux savoirs acquis d'être intégrés et assimilés aux connaissances et système de valeurs existants. En contribuant à définir un cadre commun de référence, les fonctions de savoir sont des facilitatrices de la communication sociale (Abric, 1994).

Les *fonctions identitaires* viennent préciser l'identité et la spécificité des groupes. Cette fonction sociale joue un rôle tout particulier à la fois lors du processus de comparaison sociale mais aussi lors du contrôle social (Abric 1994). Elles vont permettre de générer un cadre de références, des normes propres au groupe, qui vont à travers les pratiques renforcer la cohésion et l'identité de celui-ci.

Les *fonctions d'orientation* sont définies par Abric (1994) comme étant un « processus d'orientations des conduites ». En effet, les RS sont pour Abric (1994, p. 22) un « système de pré décodage de la réalité » dont va découler un guide pour l'action. La représentation en générant « la définition de la finalité de la situation » détermine le type de relations ou de démarches cognitives adaptées à la situation. S'ensuit une action sur la réalité en déterminant un système d'anticipations et d'attentes de la situation. Enfin, sa nature prescriptive va définir les règles à suivre, les comportements ou les pratiques à adopter « dans un contexte social donné » (Abric, 1994, p. 21).

Enfin, les *fonctions justificatrices* vont permettre aux individus de justifier et d'argumenter leurs prises de positions a posteriori à l'égard de membres internes ou externes du groupe (Abric, 1994). Ils vont ainsi pouvoir renforcer, ou du moins maintenir, leur position sociale et leur identité de groupe vis-à-vis des autres.

Ainsi les différentes fonctions des RS permettent d'appréhender « le repérage de la vision du monde que les individus portent en eux et utilisent pour agir ou prendre position » (Abric, 1994, p. 24).

2.2 L'APPROCHE STRUCTURALE

Différentes théories rendent compte du concept de RS. À la suite des travaux initiés par Moscovici (1961), deux courants principaux ont émergé : l'école d'Aix menée par Abric (1976) et celle de Genève par Doise (1986). Alors que la première s'intéresse à la structure et signification des RS d'un groupe donné, la deuxième se concentre sur l'étude des variabilités interindividuelles. Loin d'être en opposition, ces différents courants permettent de saisir la richesse des représentations. Nous délimitons notre propos à la première approche : l'approche structurale.

Comme évoqué précédemment, les RS sont un ensemble d'informations, de connaissances et de croyances à l'égard d'un objet donné (Abric, 1994). Ces éléments ne sont pas aléatoirement positionnés, au contraire. L'approche structurale (École d'Aix) s'intéresse à la composition de la RS à travers son contenu et son organisation. En élaborant la théorie du noyau central, Abric (1976, 1994) présente les RS selon une structure composée de deux entités se complétant dans leurs fonctions : le noyau central (NC) et la périphérie.

2.2.1 LE NOYAU CENTRAL

Le noyau central se compose d'éléments en nombre limité qui vont « déterminer à la fois la signification et l'organisation de la représentation » (Abric, 1994, p.28 ; Flament, 1994a, 1994b, 1994c). Ces éléments se caractérisent par leurs aspects consensuels, partagés par tous les membres du groupe étudié et non négociables (Flament, 1999a ; Moscovici, 1992). Cela signifie que si un des éléments du NC s'avère être différent entre deux groupes, leur RS de l'objet ne sera pas identique.

Le NC est ainsi considéré comme l'élément le plus stable de la représentation, celui qui résiste le plus aux changements puisqu'étant « relativement indépendant du contexte immédiat » (Abric, 1994, p. 28).

Il possède deux fonctions :

- Une *fonction génératrice* : le NC est l'élément qui détermine et/ou transforme le sens des autres éléments constitutifs de la RS.
- Une *fonction organisatrice* : il spécifie la nature des liens entre les différents éléments.

La centralité d'un élément ne peut être déterminée seulement à sa fréquence d'apparition (Abric, 1994, p. 29). Ces éléments sont centraux car possédant à la fois :

- Une propriété *quantitative* : ils sont les éléments les plus saillants.
- Une propriété *qualitative* : ce sont eux qui donnent le sens à la représentation, ils revêtent un caractère non-négociable.

Abric (1994, p.30) complète en précisant que « selon la nature de l'objet et la finalité de la situation, le noyau central pourra avoir deux dimensions différentes », à savoir une dimension fonctionnelle ou une dimension normative (Rouquette & Rateau, 1998, p. 48).

- Dimension *fonctionnelle*

On parle de dimension fonctionnelle lors « des situations à finalité opératoire ». L'étude de Lynch (1969) sur la représentation de la ville souligne la présence d'éléments fonctionnels, relatifs aux pratiques en lien avec le déplacement urbain (Gaymard, 2021, p.240).

- Dimension *normative*

On parle de dimension normative lors de situations où interviennent « des dimensions socio affectives, sociales ou idéologiques » (Rouquette & Rateau, 1998, p. 48). Par exemple, Gaymard (2021) rappelle l'étude de la représentation de la femme proposée par Chombart de Lauwe et al. (1963). Leurs résultats indiquent que les éléments constituant le noyau central sont des éléments stéréotypés à valeurs affectives importantes.

Enfin, les éléments dits mixtes possèdent la double logique « normative-fonctionnelle » et interviennent à la fois dans les pratiques mais aussi les jugements (Abric & Tafani, 1995).

Les travaux de Guimelli (1998) révèlent que les éléments centraux ne contribuent pas de manière équivalente à la signification de la représentation et à la reconnaissance de l'objet.

Selon les approches envisagées, le NC est :

- Constitués d'éléments inconditionnels pour Abric (2003)
- Constitués d'éléments à visée normative pour Moliner (1992a, 1992b)
- Constitués d'éléments hiérarchisés pour Rateau (1995) avec des éléments centraux prioritaires (éléments inconditionnels) et adjoints (éléments relatifs aux normes). La mise en cause de ces éléments entraîne une non-reconnaissance absolue de l'objet dans le cas d'éléments prioritaires et relatives pour les éléments adjoints (Guimelli, 1999 ; Rouquette & Rateau, 1998 ; Seca, 2002).

Lheureux et al. (2008) signalent que la hiérarchisation proposée par Rateau (1995) est généralisable à l'ensemble de la représentation, Moliner (1989) précise toutefois que les éléments normatifs contenus dans la périphérie sont plus importants que les éléments conditionnels.

2.2.2 LA PERIPHERIE

Des éléments sont organisés autour du NC : ce sont les éléments périphériques. D'après Abric (1994, p. 32) les éléments périphériques « constituent l'essentiel du contenu de la représentation, sa partie la plus accessible, mais aussi la plus vivante et la plus concrète », faisant le lien entre la situation vécue et le NC. Les travaux de Flament (1987, 1989, 1994) permettent de spécifier le rôle de la périphérie, jusqu'alors délaissé par les chercheurs (Gaymard, 2021).

Si les « éléments centraux constituent la clé de voûte de la représentation » (Abric, 1994, p.33), les éléments périphériques n'en sont pas moins importants. Ils sont envisagés en tant *schèmes* qui assurent « de façon instantanée le fonctionnement de la représentation comme une grille de décryptage d'une situation » donnée (Flament, 1989, p. 209). Ces éléments facilitent l'adaptation aux différents contextes rencontrés par l'individu. En ce sens, ils sont donc *prescripteurs des comportements*. Cela signifie qu'ils vont permettre aux individus de savoir ce qui est normal de faire, dire dans une situation donnée et ainsi guider l'action. De ce fait, les éléments périphériques se caractérisent par une plus grande *souplesse* et *hétérogénéité* entre les membres d'un même groupe. Ils peuvent intégrer des expériences, histoires personnelles et participent ainsi à une différenciation du contenu. Pour Abric (1994, p. 34), « ils constituent l'aspect mouvant et évolutif de la représentation ». Flament (1987) utilise quant à lui la notion de modulation personnalisée.

La périphérie assure trois fonctions principales : concrétisation, régulation et défense.

- La **fonction de concrétisation** permet de contextualiser les éléments contenus dans le NC. Pour Abric, cela « résulte de l'ancrage de la représentation dans la réalité » et permet « son habillage en des termes concrets, immédiatement compréhensibles et transmissibles » (Abric, 1994, p.26).
- La **fonction de régulation** permet de faire évoluer et adapter la représentation aux évolutions du contexte. De nouvelles informations issues de l'environnement peuvent être intégrées à la périphérie sans provoquer une transformation brutale du NC et donc de la représentation.

À travers cette fonction, les nouveaux éléments vont être soit considérés comme élément « mineur », soit réinterprétés « dans le sens de la signification centrale » ou être envisagés comme élément conditionnel.

- La dernière fonction est une **fonction de défense** du NC.

La périphérie peut absorber et gérer la contradiction protégeant ainsi le NC des éléments *perturbateurs*. Elle est souvent décrite comme le *pare-chocs* du NC (Flament, 1987). Flament (1987) propose la notion de « schèmes étranges » lors de la présence schèmes menaçant le NC. Ils correspondent ainsi « à la modification de schèmes normaux, composés de quatre aspects : « le rappel du normal, la désignation de l'élément étranger, l'affirmation d'une contradiction entre ces deux termes, la proposition d'une rationalisation permettant de supporter (pour un temps) la contradiction » (Flament, 1987, p. 146).

Le double système – périphérie et noyau central – confère donc aux RS ses aspects « stables et mouvantes, rigides et souples » (Abric, 1994, p.38).

Pour Flament (1989, 1994), l'importance des pratiques dans la transformation des RS tient du fait qu'elles sont directement en lien avec le niveau prescripteur des représentations. Elles occupent une place de choix entre l'individu et son environnement : liant les dimensions idéologiques d'une part aux pratiques sociales de l'autres. De cette manière, elles sont impactées et ancrées dans le cadre socio-spatial des groupes (Marchand et al., 2014):

- *Socio* à travers les contraintes normatives du groupe d'appartenance.
- *Spatial* puisque les contraintes situationnelles, l'espace physique vont impacter les pratiques.

Pour Moliner, les pratiques sont « un ensemble de conduites finalisées par et pour des groupes sociaux » (Moliner, 1998, p.83). Ainsi, étudier les pratiques nécessitent de s'intéresser au contexte social et donc de les considérer en tant que « systèmes d'action socialement structurés par des enjeux sociaux concrets et symbolique en relation avec des rôles » (Abric, 1994 ; Jodelet & Moscovici, 1990, p. 63).

Si Codol (1972, cité dans Gaymard, 2021) avance l'existence d'un lien de causalité circulaire entre représentation et pratique, Abric (1994b) précise que le consensus scientifique est en faveur d'un engendrement mutuel entre pratique et représentation. Nous reviendrons partie 4.2.2 sur les interactions entre pratiques et représentations.

2.3 La théorie de la conditionnalité

Nous avons précédemment évoqué que l'approche structurale envisage les représentations telles que constituées d'un noyau central et d'une périphérie. Les travaux d'Abric (1976, 1987) indiquant que le NC comporte deux dimensions, fonctionnelle (liée à l'action) et normative (liée aux jugements). En ce sens, il y a un lien entre les aspects normatifs et le NC.

La théorie de la conditionnalité (Gaymard, 1999, 2003) découle des travaux initiés par Flament (1994a, 1994b) sur les éléments périphériques.

Il envisage les éléments périphériques sous la forme de schèmes, de guides pour l'action, précisant aux individus les comportements *normaux* et socialement acceptés pour une situation donnée (Flament, 1994a). Flament (1994b) amène le concept de conditionnalité en liant les notions de prescription et condition. Il souligne le décalage entre les niveaux discursif et cognitif tel que si « les prescriptions tendent à apparaître comme étant inconditionnelles » (Gaymard, 2007, p. 340) au niveau discursif, elles sont majoritairement conditionnelles au niveau cognitif. Ainsi, même si les individus s'accordent à dire que « *on doit respecter la loi* », dans les faits, force est de constater que les pratiques sont majoritairement conditionnelles. L'observation des conduites sociales révèlent que les normes ne sont jamais respectées de manières inconditionnelles (Gaymard, 2014).

À cet égard, la prescription apparaît absolue dans le discours spontané des individus où il mentionne *la règle générale*, « *Il faut respecter les limites de vitesse* » mais devient obsolète lors d'une circonstance particulière « *Sauf si je suis seul sur la route* ». Ces transgressions apparaissent acceptables car elles sont légitimées par le système conditionnel (Flament, 1994b ; Gaymard, 1999, 2003a, 2007).

Le tableau 1 illustre le biais discursif dans le cas de cognition conditionnelle (Flament, 1994a, p.51).

Tableau 1 : Décalage entre le niveau discursif et cognitif (Flament, 1994a, p.51)

Discours spontané	Cognition	Conduites observées
α : cas général	α : cas général β : cas particulier	α : cas général β : cas particulier

En employant ce terme de conditionnalité, Flament (1994a) permet d'envisager des déviations au sein des normes. Gaymard (2003) utilise le terme *latitudes normatives* pour évoquer les écarts acceptables entre les pratiques et la norme prescrite (Gaymard, 1999, 2003a).

L'évolution des travaux sur les éléments périphériques s'ancre dans une modification sémantique des termes employés pour décrire les éléments de cette zone. Comme expliqué par Gaymard (2014, 2021), les éléments de la périphérie sont envisagés dans un premier temps sous le terme de *schèmes*, puis de *prescripteurs* (Flament, 1994a) pour finalement être évoqués sous le terme de *normes* (Flament, 1997). Si les travaux de Flament (1994a, 1994b) amènent la notion de conditionnalité, ces travaux restent toutefois inscrits dans l'approche structurale.

Les travaux de Gaymard (1999, 2003) sur la négociation interculturelle témoignent de l'articulation de plusieurs systèmes normatifs dans le cadre de la bi-culturalité chez une population franco-maghrébines. En fonction du contexte, ici *étudier en France*, des écarts aux règles en vigueur dans le système familial magrébin peuvent être tolérés. Ainsi, le respect de certaines valeurs obligatoires permet la négociation d'éléments moins essentiels. La périphérie de la représentation permet donc la cohabitation entre des éléments absolus et des éléments conditionnels (Gaymard, 2003). Leurs travaux témoignent de la complexité des RS, qui

s'envisage désormais comme des systèmes dynamiques de négociations des normes en fonction du contexte dans lesquelles elles sont mobilisées.

La théorie de la conditionnalité propose ainsi un cadre d'analyse où le « caractère absolu et unifié des normes » dans le noyau central est rejeté (Gaymard, 2014, p.230, notre traduction). Les normes vont donc avoir un caractère plus ou moins *conditionnel* et *consensuel* en fonction de la situation dans laquelle l'individu va les mobiliser. Ce système permet aux individus de rester dans la norme tout en adoptant un comportement qui en diffère (Flament, 2001). En ce sens, cette théorie questionne les *transgressions légitimes* et met en avant les éléments qui sont les moins négociables. Les écarts aux normes ne sont donc pas *anormaux* mais intégrés au système représentationnel (Gaymard, 2007). Cette théorie rejette donc le caractère absolu attribué aux normes en mettant en avant l'importance du contexte, de la situation dans la justification de la transgression (Gaymard, 2007, 2014).

La distinction entre les éléments auparavant faite selon la dichotomie absolue-négociable s'élabore désormais autour du degré de conditionnalité, les normes étant plus ou moins consensuelles (Gaymard, 2007). Ainsi, les travaux sur les règles routières font apparaître un double système normatif : les normes légales du code de la route et les normes sociales (Gaymard, 2007, 2009). Le Questionnaire des Scripts Conditionnels (CSQ) permet d'étudier les variations conditionnelles des conducteurs à l'égard de la règle routière (Gaymard, 2007). En proposant des situations spécifiques, l'auteur fait apparaître l'utilisation d'un deuxième système de normes afin de légitimer les comportements. Si en général les individus s'accordent à dire qu'il faut respecter les limites de vitesse, la mise en place de situations concrètes telles que « vous roulez sur une ligne droite » ou « vous êtes seul sur la route » contribuent à rendre socialement acceptable le non-respect de la limite de vitesse. Ces conditions rendent la

transgression légitime aux yeux des conducteurs (Gaymard, 1999, 2003, 2007). Les résultats révèlent que les transgressions telles que « dépasser la vitesse » ou « passer au feu orange » apparaissent plus légitimes que de ne pas « porter sa ceinture », élément qui apparaît peu négociable. En d'autres termes, les conducteurs arrivent plus facilement à justifier le fait de ne pas respecter la limite de vitesse à partir d'éléments contextuels que de ne pas porter sa ceinture (Gaymard, 2007, 2009). Selon Gaymard et Tiplica (2014) les femmes sont en moyenne moins conditionnelles que les hommes. Toutefois, ces différences varient en fonction de la situation rencontrée. Par exemple, en situation d'interaction avec les usagers vulnérables, les conductrices apparaissent plus empathiques que les conducteurs (Gaymard & Tiplica, 2014).

En ce sens, questionner la réalité des groupes sociaux fait apparaître l'existence d'un double système normatif opposant règles légales aux règles sociales, soulignant l'aspect conditionnel des normes en vigueur. Dans le domaine routier, ces travaux ont été conduits auprès des automobilistes (e.g. Gaymard, 2007) mais aussi des motards (Gaymard et al., 2021).

RESUME

Ce deuxième chapitre s'attache à décrire les représentations sociales (Moscovici, 1961) à travers l'approche structurale (Abric, 1994) et la théorie de la conditionnalité (Gaymard, 2007).

Prenant naissance dans les échanges et les communications, les RS s'intéressent au sens commun et précisent la manière dont les individus s'approprient le monde pour définir leur réalité. En d'autres termes, les RS permettent de comprendre comment les connaissances socialement produites et partagées impactent les relations sociales et les pratiques des individus. L'élaboration des RS à travers un processus sociocognitif implique la sélection d'informations qui vont par la suite constituer le noyau figuratif afin d'être naturalisées puis ancrées dans le cadre de pensées préexistant. Le cadre des RS et la richesse des études s'y rattachant attestent de l'intérêt de ce champ découvert il y a plusieurs décennies (Paez, 2021).

Selon l'approche structurale, les RS sont composées d'un noyau central et d'une périphérie. Si le NC est composé d'éléments consensuels, partagés par les membres du groupe étudié et non négociables, la périphérie constitue « l'aspect mouvant et évolutif de la représentation », faisant le lien entre le NC et la situation rencontrée (Abric, 1994, p. 34). Les RS sont donc évolutives, dynamiques et permettent de comprendre comment la pensée sociale peut évoluer.

Bien que délaissés par les chercheurs au profit du NC, les travaux sur la périphérie et les aspects conditionnels des normes (Flament, 1994 ; Gaymard, 2007) expliquent comment les transgressions apparaissent socialement acceptables et légitimes. Dans le domaine routier, le développement de la théorie de la conditionnalité souligne l'existence d'un double système normatif : composé de règles légales et sociales (Gaymard, 2007).

3. LA PERSONNALITÉ

« *Personality is something and does something.* »

(Allport, 1937, p. 48)

Plusieurs approches ont permis de conceptualiser la notion de personnalité. Notre travail repose sur deux d'entre elles : l'approche des traits avec le modèle du Big Five ainsi que la théorie de du *locus of control*.

3.1 LE MODELE DU *BIG FIVE*

Après avoir précisée la notion de traits de personnalité, nous reviendrons sur les principales approches dans le champ de la psychologie des traits qui ont contribué au développement du modèle en cinq facteurs dont nous détaillerons les composantes.

3.1.1 CONSIDERATIONS THEORIQUES

Définitions

Allport évoque dès 1937 dans son travail princeps *Personality: A psychological interpretation* le terme *de trait de personnalité* (Allport, 1937). Pour autant, les premières recherches méthodologiques sont à noter dans les travaux de Galton (1884) et Baumgarten (1933). Leurs approches s'inscrivent dans une perspective nomothétique afin de « dégager des lois générales par l'étude d'un plus grand nombre de personnes » (Ashton, 2014, p. 13, notre traduction). En ce sens, l'approche des traits vise à identifier les variables de personnalités communes aux individus afin de pouvoir par la suite les comparer. Ainsi, les traits permettent d'envisager les « différences individuelles dans les tendances à manifester des configurations cohérentes et systématiques de pensées, d'émotions et d'actions » (McCrae & Costa, 1990, p.23, notre traduction). Feist (2006, p. 170, notre traduction) précise que « La fonction des traits est

d'augmenter (ou d'abaisser) la probabilité conditionnelle d'un comportement donné dans une situation donnée. Une personne ayant un score élevé sur un trait sera plus disposée à adopter ce comportement qu'une autre personne ayant un score plus faible. Les traits de personnalité s'envisagent donc en tant qu'ensemble *contribuant* aux conduites individuelles, relativement *stables*, et permettant de *prédire* les comportements en fonction des situations étudiées.

Les trois approches dans la psychologie des traits

Les travaux s'inscrivant dans le champ des traits de personnalité résultent de diverses conceptions théoriques et méthodologiques. Nous présentons ici les trois approches de la psychologie des traits qui sont : l'approche lexicale, l'approche par prototypes, et l'approche par questionnaires.

- L'approche lexicale

L'approche lexicale repose sur la notion d'*hypothèse lexicale*, développée par Allport & Odbert (1936) selon les travaux fondateurs de Galton (1884) et Baumgarten (1933). L'hypothèse lexicale « postule que la plupart des caractéristiques importantes et socialement pertinentes de la personnalité d'une culture donnée sont encodées dans le langage naturel sous forme d'adjectifs » (Goldberg, 1981 ; Plaisant et al., 2010, p. 4). En ce sens, les différences de personnalités les plus saillantes seraient avec le temps contenues dans le langage : les gens évoquant les traits de personnalité qui entraîneraient des conséquences importantes dans la vie quotidienne (Goldberg, 1981). Les travaux dans ce domaine s'intéressent donc à la superposition des termes décrivant la personnalité puisque selon Saucier et Goldberg (1996) les caractéristiques de la personnalité les plus saillantes, impactant plus fortement les relations sociales, seront plus largement présentes dans le langage commun sous la forme de synonymes.

En ce sens, Allport et Odbert (1936) ont proposé une analyse du dictionnaire anglais aboutissant à une liste de 18 000 mots pour lesquels ils en ont déduit par la suite quatre catégories³ (Allport, 1937, cité dans John & Srivastava, 1999). Ultérieurement, de nombreux travaux se sont appuyés sur cette première classification afin de développer des outils adaptés quant à l'étude des traits de personnalité.

Pour Ashton et Lee (2005, p. 7), il est primordial de comprendre que l'intérêt de l'hypothèse lexicale ne réside pas dans l'établissement d'un *catalogue* d'adjectifs. En revanche, elle permet d'identifier « les principales dimensions de la variation de la personnalité » correspondant dans cette perspective à un ensemble réduit d'axes « à peu près indépendants le long desquels les gens diffèrent dans leurs tendances comportementales typiques » (Ashton & Lee, 2005, p. 7, notre traduction). L'hypothèse lexicale n'a donc pas pour objectif d'être une théorie complète de la personnalité mais de rendre compte de « relation structurelle entre les traits de personnalité » (Goldberg, 1993 cité dans John & Srivastava, 1999, p. 33, notre traduction). Elle s'intéresse aux régularités dans les comportements « plutôt que sur les processus dynamiques et développementaux » (John & Srivastava, 1999, p. 33, notre traduction).

- *L'approche par prototypes*

L'approche par prototypes modifie la manière d'envisager les traits de personnalité. Initialement, les chercheurs (e.g. Allport & Odbert, 1936 ; Norman, 1967) envisagent leurs classifications telle que les catégories créées sont mutuellement exclusives. Une brève analyse des différentes catégories permet de mettre en évidence la superposition et l'absence de délimitation exacte entre elles (John & Srivastava, 1999) ; justifiant pour certains auteurs

³ Catégories détaillées en annexe III.

l'abolition de l'utilisation des classes (Allen & Potkay, 1981, cité dans John & Srivastava, 1999). En ce sens, Chaplin, John et Goldberg (1988) proposent que les catégories ne soient pas définies de manières discrètes mais plutôt qu'elles soient envisagées en tant qu'entités continues, définie le long d'un continuum (John & Srivastava, 1999, p. 5). Ils sont de cette manière en faveur « d'une conception en modèle type (prototype) où chaque catégorie [...] est définie par les termes les plus caractéristiques plutôt que par les définitions abstraites des limites de la catégorie » (Plaisant et al., 2010, p. 7).

- *L'approche par questionnaires*

La troisième approche présentée est l'approche par les questionnaires. Suivant les travaux initiés par Eysenck (1947), l'objectif de cette approche est donc d'identifier les différentes dimensions de la personnalité à partir d'inventaires et ainsi souligner les différences individuelles sur ces outils. Les différents outils développés ne sont pas extrinsèques à la première approche présentée à savoir l'hypothèse lexicale. En effet, la majorité des inventaires développés sont issus des lexiques établis dans le cadre de l'approche lexicale. Par exemple, Cattell (1943, 1945b, 1945a, 1947) utilise la liste établie par Allport et Odbert (1936) pour élaborer son questionnaire le *16PF*⁴, qui servira par la suite de point de départ dans les travaux de Costa et McCrae (1990, 1992).

⁴ 16 facteurs de personnalité.

3.1.2 LES CINQ FACTEURS

Définitions

Différents travaux font état d'une structure en cinq facteurs, bien que les facteurs identifiés puissent varier selon les auteurs (e.g. Fiske, 1949 ; Tupes & Christal, 1961).

Nous ne reviendrons pas sur les différentes taxonomies proposées par ces auteurs (voir Plaisant et al., 2010 pour une présentation détaillée de leurs travaux) et présentons ici la taxonomie des Big Five au sens de Goldberg (1981) et de Costa et McCrae (1992).

Goldberg (1981) propose la dénomination *Big Five* pour refléter le caractère abstrait des traits, englobant pour chaque dimension un « grand nombre de caractéristiques distinctes et plus spécifiques de la personnalité » (Plaisant et al., 2010, p. 6). Son approche s'appuyant sur l'hypothèse lexicale consiste à utiliser des adjectifs pour regrouper les traits de personnalité (*TDA*⁵). L'échelle (*100-TDA*) découlant de ses travaux regroupe un ensemble de 100 adjectifs unipolaires. À travers trois études sur différents échantillons combinant auto et hétéro évaluations, ses résultats identifient une structure identique à chaque fois composée de cinq grands facteurs.

Costa et McCrae (1990, 1992) proposent un système à trois puis cinq facteurs (NEO-PI puis NEO-PI-R). Ils développent une approche consistant à évaluer la personnalité à travers l'utilisation de phrases, remarquant que l'utilisation seule d'adjectifs pouvait limiter les analyses (Piedmont, 1998). Leurs résultats indiquent que les échelles possèdent une bonne cohérence interne, une stabilité temporelle et une validité auto/hétéro-évaluation non négligeable (Costa & McCrae, 1992 ; McCrae & Costa, 1990). Le déploiement de leurs

⁵ TDA : Trait Descriptive Adjectives.

questionnaires s'insère dans une démarche plus *globale* lorsqu'ils développent la *Five Factor Theory*. Celle-ci considère que les traits auraient une base génétique et donc un « statut causal » dans l'explication des comportements (Plaisant et al., 2010, p.9).

John et Srivastava (1999, p. 29, notre traduction) précisent que la dénomination des facteurs est importante « car elle implique des interprétations particulières et influencent ainsi les directions que la théorisation pourrait prendre ». Si choisir un seul mot pour représenter un trait peut apparaître complexe, fournir une description des éléments contenus dans chaque dimension permet de mieux cerner celle-ci (Costa & McCrae, 1992 ; John, 1990 ; Tellegen, 1985).

McCrae et al. (1999) indiquent que les scores sur les traits de personnalité se modifient avec l'âge. Leurs analyses révèlent qu'en moyenne les individus plus jeunes (18-21 ans) ont des scores d'extraversion, de névrosisme et d'ouverture à l'expérience plus élevés que les personnes plus âgées. Au contraire, ils ont des scores plus faibles concernant les traits agréabilité et caractère consciencieux.

Le tableau 2 présente les différentes facettes contenues dans chaque trait.

Tableau 2 : Traits et facettes des Big Five (Costa & McCrae, 1992)

Dimension	Facettes
Agréabilité	Confiance, droiture, altruisme, complaisance, modestie et sensibilité
Caractère consciencieux	Compétence, ordre, sens du devoir, recherche de réussite, autodiscipline et délibération
Extraversion	Chaleur, grégarisme, assertivité, activité, recherche de sensations et émotions fortes
Ouverture à l'expérience	Rêveries, esthétique, sentiments, actions, idées et valeurs
Névrosisme	Anxiété, colère, dépression, timidité sociale, impulsivité et vulnérabilité

Les cinq facteurs composant le Big Five sont :

- ***Agréabilité*** :

Le trait agréabilité renvoie aux comportements des individus envers autrui (Goldberg, 1999). Les individus ayant un score élevé sur ce trait sont plus facilement engagés dans des intentions d'entraides, de coopérations plutôt que de compétition. Ce trait fait écho aux notions de confiance, d'altruisme et d'engagement dans une dynamique prosociale. Les scores des facettes des femmes du trait agréabilité sont significativement supérieurs à ceux des hommes pour toutes les facettes (Costa et al., 2001).

- ***Caractère consciencieux*** ou conscienciosité :

Ce trait « concerne la manière organisée, contrôlée, déterminée et efficace avec laquelle l'individu pense et agit dans son environnement » (Chauvin et al., 2007, p. 173, notre traduction). Il caractérise des individus ayant des facilités d'autodiscipline et un sens important des responsabilités. Ces individus sont considérés comme scrupuleux, fiables et ponctuels. Avoir un score élevé sur ce trait signifie un faible taux d'impulsivité au profit d'actions organisées et réfléchies (Goldberg, 1999). Si les scores des femmes sont en moyenne plus élevés que ceux des hommes sur ce trait et les facettes associées ; les résultats ne sont toutefois pas significatifs (Costa et al., 2001).

- ***Extraversion*** :

Le trait extraversion « indique principalement où la majeure partie de l'énergie est dirigée : dans le monde intérieur des pensées et des idées ou dans le monde extérieur des événements et des actions » (Chauvin et al., 2007, p. 173, notre traduction). Il décrit ainsi des individus ayant une « approche énergique du monde social et matériel » (John & Srivastava, 1999, p. 30, notre traduction). Les individus ayant des scores élevés sur ce trait sont en moyenne

plus sociables et ont une forte volonté d'affirmation de soi (Costa et al., 1998). Ils ont par ailleurs un besoin d'activité plus important et recherchent les émotions positives (Canli et al. 2001). L'étude des différences hommes/femmes au niveau des facettes permet d'affiner les résultats peu concluants au niveau du trait. Ainsi, les femmes ont en moyenne un score plus élevé que les hommes sur les facettes chaleur, grégarité et émotions positives alors que les hommes obtiennent des scores plus élevés sur les facettes affirmation de soi et recherche de sensations (Costa et al., 2001; Weisberg et al., 2011).

- *Ouverture à l'expérience :*

Le trait ouverture à l'expériences renvoie au degré d'ouverture des individus envers le monde (Goldberg, 1999). Les personnes ayant un score plus élevé sur le trait ouverture à l'expérience sont caractérisées par des termes tels qu'imaginatives, curieuses et créatives, avec une préférence pour la variété. Ces individus sont généralement opposés aux individus conventionnels. Les femmes ont des scores significativement plus élevés sur les facettes esthétique, ouverture aux sentiments et aux actions alors que les hommes ont des scores plus élevés sur les facettes ouverture aux idées et fantaisie (Costa et al., 2001; Weisberg et al., 2011).

- *Névrosisme :*

Le trait névrosisme renvoie à l'instabilité émotionnelle. Les individus ayant un score élevé sur ce trait sont plus à même de ressentir des affects négatifs comme la tristesse, la colère, l'anxiété, la peur, etc. (Goldberg, 1999). Les femmes ont des scores plus élevés sur la plupart des facettes (Weisberg et al., 2011). Les résultats de Costa et al. (2011) indiquent que ces différences sont significatives pour toutes les facettes du trait sauf dans le cas de la facette colère/hostilité.

Ces cinq dimensions font donc référence au plus haut niveau d'abstraction de l'approche des traits. Comme le rappelle John et al. (2008, p. 119), la structure en cinq facteurs des Big Five ne signifie pas que la personnalité est réductible à cinq dimensions. Au contraire, chaque trait regroupe un certain nombre de facettes et de caractéristiques qui contribuent à sa richesse et sa complexité. Chauvin et al. (2007, p. 174, notre traduction) rapportent l'intérêt de travailler au niveau des *facettes* afin d'accéder à un « niveau plus fin » d'analyse. L'utilisation des facettes permet ainsi « de prédire des portions de variance beaucoup plus importantes » (Buccioli & Zarri, 2015 ; Paunonen & Ashton cité par Chauvin et al., p174, notre traduction). Becker et al. (2012) précisent que les différents items capturent différents aspects des traits de personnalité, et qu'en ce sens affiner l'échelle d'analyse en utilisant les facettes permet d'enrichir les connaissances dans le comportement étudié.

Par conséquent, la structure des Big Five fait aujourd'hui l'objet d'un consensus scientifique bien que les termes utilisés pour décrire les facteurs et facettes puissent varier d'un outil à l'autre (Goldberg, 1981, 1999; Goldberg et al., 2006). Qu'ils soient mesurés par des adjectifs ou des phrases, les résultats convergent vers une même structure composée de cinq facteurs. La diversité des modèles conceptuels sur le statut des Big Five contribue aux débats sur la définition et les caractéristiques de la notion de traits (John & Srivastava, 1999, p.43 ; Pervin, 1994). Si pour certains ils sont des concepts purement descriptifs et empiriques (Ashton & Lee, 2005; John & Srivastava, 1999; Saucier & Goldberg, 1996), pour d'autres ils s'intègrent dans des modèles causaux biologiquement déterminés (Costa & McCrae, 1994 ; Eysenck, 1947). Ces différentes perspectives ne sont néanmoins pas mutuellement exclusives et peuvent être mobilisées conjointement en fonction de la problématique étudiée (John & Srivastava, 1999, p.43).

3.2 LOCUS OF CONTROL

3.2.1 CONSIDERATIONS THEORIQUES

La notion de *lieu de maîtrise* ou *lieu de contrôle*, en anglais *Locus of Control* (LOC) s'inscrit dans le champ de la théorie de l'apprentissage social (Rotter, 1954 ; Rotter et al., 1972). Elle s'envisage comme une variable de la personnalité stable, conséquence des interactions entre l'individu et son environnement (Gaymard & Tiplica, 2019 ; Özkan & Lajunen, 2005). S'intéresser au concept de LOC nécessite de considérer la notion de renforcement (Rotter, 1996), héritée du courant behavioriste (Skinner, 1953). Le renforcement s'entend comme le processus modifiant la probabilité d'occurrence (augmentation ou diminution) d'un comportement à la suite d'une gratification ou d'une punition.

Le LOC décrit le sentiment de contrôle perçu – ou non – d'un individu sur les événements qu'il rencontre. Rotter (1966) propose le LOC afin de distinguer « deux types de croyances en matière de contrôle des renforcements » (Dubois, 1994, p. 40). Les personnes qui pensent que les conséquences des actions sont directement liées à leur propre comportement seront considérées comme *internes*. Au contraire, les personnes qui pensent que les conséquences des actions sont les résultats de forces externes telles que la chance ou le destin seront *externes* (Dubois, 1994 ; Gaymard & Tiplica, 2017, 2019 ; Hoyt, 1973 ; Özkan & Lajunen, 2005 ; Rotter, 1966). Comme le précise Rotter (1966, p. 1, notre traduction) , les effets du renforcement suivant le comportement humain « [...] dépend du fait que la personne perçoit ou non une relation causale entre son propre comportement et la récompense » ou la punition. Si l'individu perçoit le renforcement (positif ou négatif) comme non lié à son comportement, ce même comportement n'aura que peu de chances d'être impacté (Rotter, 1966, p. 6).

En ce sens, un comportement n'est pas tant induit par la situation ou l'environnement que par les attentes, les croyances que la personne a sur les conséquences de son comportement. Hansenne (2018, p. 163, notre traduction) résume cela en disant que « le comportement est, fonction des renforcements mais aussi de nos attentes ».

Dans le cadre de sa théorie sur l'apprentissage social, Rotter (1954) conceptualise les notions précédemment évoquées sous la forme de l'équation « *Behavior Potential (BP) = f(Expectancy & Reinforcement Value)* » où :

- *Potentiel de Comportement (BP)* : correspond à la probabilité de réalisation du comportement dans une situation donnée.
- *Espérance (E)* correspond à l'espérance que le comportement envisagé conduise au résultat souhaité. Plus les attentes seront élevées, plus l'individu sera convaincu que son comportement entrainera un renforcement. Deux conditions contribuent au fait d'avoir des attentes élevées : l'individu doit croire qu'il a la capacité d'adopter le comportement souhaité et que ce même comportement conduira à un renforcement.
- *Valeur du renforcement (RV)*, correspond à la *désirabilité* de ce renforcement, du résultat attendu.

La probabilité qu'une personne adopte un comportement spécifique dépend donc de la probabilité que ce comportement conduise au résultat espéré et de la désirabilité de ce résultat. Si l'espérance et la valeur du renforcement sont élevés, la probabilité de réalisation du comportement souhaité sera plus importante. Les attentes et les renforcements sont à envisager en tant que probabilités subjectives dépendantes des expériences passées propres ou observées par les individus. Plus le renforcement et les attentes seront élevées, plus les probabilités de réalisation d'un comportement dans une situation donnée seront élevées (Hansenne, 2018).

Rotter (1954, 1966) précise que le LOC doit être envisagé non pas comme typologie mais plutôt comme un continuum. Il souligne également l'importance de considérer les spécificités de certaines situations. En effet, si le LOC renvoie à une prédiction générale du comportement au travers de différentes situations, des individus à tendances majoritairement internes peuvent avoir des tendances externes dans certaines situations. Leur historique personnel d'apprentissage pouvant ainsi modifier la capacité d'action perçue pour une situation donnée.

3.2.2 TRAFFIC LOCUS OF CONTROL

Rotter (1966) développe l'échelle *Interne-Externe* (I-E) afin de mesurer le degré d'internalité et d'externalité des individus. Cette échelle unidimensionnelle a été utilisée à plusieurs reprises pour étudier les comportements à risque. Hoyt (1973) identifie un lien positif entre l'internalité des conducteurs (femmes) et la conduite prudente. Phares (1976) et William (1972) obtiennent des résultats similaires ; les personnes internes seraient plus enclines à développer des habitudes de conduite plus sûres. Arthur et al. (1991) réalisent une méta-analyse et confirment les résultats antérieurs. Ils trouvent une relation positive entre l'implication des accidents et le lieu de contrôle. En ce sens, les individus pour qui les conséquences de leurs actions sont directement liées à leur propre comportement seraient plus à même de mettre en place des comportements préventifs. Cependant, Guastello et Guastello (1986) ne trouve aucune relation significative entre les deux concepts mentionnés précédemment. Plus récemment, Holland et al. (2010) indiquent que les individus les plus externes sont plus enclins à adopter les styles de conduite « Rapide (conduite rapide, pression temporelle importante) », « Anxieux (détresse du conducteur, manque de confiance) », « Réduction de la détresse (utilisation d'activités relaxantes pour réduire la détresse) », et « Dissociatif⁶ (distractibilité et dissociations cognitives

⁶ Seulement pour les conductrices.

pendant la conduite) ». Les styles Dissociatif et Rapidité étant liée aux nombres d'accidents (Taubman-Ben-Ari et al., 2004), leurs résultats indiquent que les individus externes auraient plus d'accidents que les individus internes.

L'intérêt croissant pour cette notion a conduit au développement de nouvelles échelles multidimensionnelles (Collins, 1974) et contextuelles. En effet, il a été démontré que l'utilisation d'échelles construites spécifiquement pour un contexte particulier améliore la robustesse des résultats (Berglund et al., 2014 ; Gaymard & Tiplica, 2016 ; Halpert & Hill, 2011 ; Kostka & Jachimowicz, 2010; Levenson, 1981 ; Paquet et al., 2009; Wallston et al., 1978).

Ainsi, Montag et Comrey (1987) développent la première échelle de locus de contrôle conçue pour l'environnement routier : les échelles d'internalité de conduite et d'externalité de conduite (DI/DE). Leurs résultats basés sur des conducteurs masculins ($M_{\text{âge}} = 26,5$ et $31,6$) mettent en évidence une relation positive entre les conducteurs externes et l'implication dans des accidents mortels ($r = 0,26$) et négative avec les conducteurs internes ($r = -0,32$). Les résultats de Lajunen et Summala (1995) sont dans la lignée des précédents : les conducteurs internes adopteraient un comportement plus sûr ($M_{\text{âge}} = 23,9$; 72% femmes). En revanche, alors qu'Arthur et Doverspike (1992) identifient un lien positif entre les conducteurs internes et l'implication dans des accidents sans faute ($M_{\text{âge}} = 19,19$; 68% femmes), Iversen et Rundmo (2002) ne trouvent aucune relation entre l'implication dans un accident et le locus de contrôle ($M_{\text{âge}} = 45$; 52% femmes).

Afin de faire la lumière sur les divers résultats obtenus précédemment, Özkan et Lajunen (2005) développent une échelle multidimensionnelle : la « Traffic Locus of Control » (T-LOC). Cette échelle spécifique au contexte routier permet une vue globale de la situation en incluant quatre

facteurs : « Soi », « Autres conducteurs », « Véhicule/Environnement » et « Destin ». Le premier élément mesure les tendances internes tandis que les trois autres mesurent les tendances externes. Par conséquent, les personnes qui obtiennent un score élevé dans le facteur « Soi » attribuent plus fréquemment les causes des accidents à leur propre comportement. Concernant les trois autres facteurs : « Autres conducteurs », « Véhicule/Environnement », et « Destin », ils décrivent respectivement les croyances sur les causes des accidents de la circulation liées aux autres conducteurs, au véhicule et à l'environnement, et enfin résultant du destin. Les résultats de régressions multiples basées sur 348 jeunes conducteurs ($M_{\text{âge}} = 21,58$; 37,4% femmes) turcs indiquent que le facteur « Soi » prédit le nombre d'accidents auto rapportés ainsi que les transgressions routières et les erreurs. La sous-catégorie du LOC externe Véhicule/Environnement est négativement liée au nombre d'infraction déclarées alors que la variable « Autres conducteurs » est négativement associée au score d'erreurs (Özkan & Lajunen, 2005). Dans cette étude, les femmes ont des scores significativement supérieurs aux hommes sur les facteurs « Autres conducteurs » et « Véhicule/Environnement ».

La validation de cette échelle a été réalisée en Suède, en Roumanie et en Chine (Măirean et al., 2017; Sun et al., 2020; Warner et al., 2010) où les auteurs ont trouvé une structure cohérente dans les deux langues.

En utilisant cette échelle sur une population adulte ($M_{\text{âge}} = 40$; 43% femmes), Warner et al. (2010) précisent que le facteur internalité est positivement lié aux excès de vitesse sur les routes à 90km/h et négativement associé à l'intention de respecter les limites de vitesse. Le facteur « Véhicule/Environnement » est quant à lui négativement lié aux dépassements des vitesses autorisées et positivement associé à l'intention de respecter les règles de vitesse.

Les résultats de l'étude de Măirean et al. (2017) sur une population adulte ($M_{\text{âge}} = 37,68$) indiquent que la variable « Autres conducteurs » prédit positivement le nombre d'infractions alors que la variable « Véhicule et Environnement » est négativement liée à la prise de risque et aux nombres d'infractions. Le facteur « Soi » est négativement associé aux comportements de prise de risque. Leur analyse de cluster révèle que le facteur *LOC interne* est positivement associé au caractère consciencieux et à l'ouverture à l'expérience. Dans cette étude, les hommes déclarent significativement plus attribuer la cause des accidents aux comportements d'autres conducteurs, ou à l'environnement et au véhicule alors que les femmes obtiennent un score plus élevé sur le facteur « Destin ». Aucune différence n'est relevée sur le facteur « Soi ».

Les résultats de Sun et al. (2020) sur une population de conducteurs ($M_{\text{âge}} = 28,26$; 45,5% femmes) précisent que tous les facteurs externes sont négativement liés aux nombres d'infractions et d'accidents rapportés. Le facteur « Soi » est positivement corrélé au nombre d'accidents et à la prise de risque. Dans cette étude, les femmes ont des scores significativement inférieurs aux hommes sur les facteurs externes « Autres conducteurs », « Véhicule et Environnement » ainsi que « Destin ». Aucune différence n'est relevée sur le facteur « Soi ».

Les résultats de ces différentes études soulignent la complexité du *locus of control* dans les comportements à risque. Il semble que le facteur interne du T-LOC soit associé à des comportements plus risqués dans le cas de population plutôt jeune et masculine. Au contraire, les conducteurs internes plus âgés et féminins mettront en place des comportements préventifs.

RESUME

Ce troisième chapitre s'attache à décrire la notion de personnalité à travers l'approche des traits avec le modèle du Big Five (e.g. Goldberg, 1981) et la théorie du *locus of control* (Rotter, 1961).

L'approche des traits s'inscrit dans une perspective nomothétique de la personnalité (Baumgarten, 1933; Galton, 1884). En d'autres termes, elle vise à identifier les variables de personnalité commune aux plus grands nombres d'individus afin de pouvoir par la suite les comparer. Le trait n'a pas une fonction déterministe mais probabiliste dans le sens où il augmente ou diminue la probabilité de réalisation d'un comportement donné dans une situation précise. Si les travaux dans la perspective des traits résultent de différentes approches – lexicales, par prototypes ou par questionnaires – leurs résultats convergent toutefois vers une structure de la personnalité composé de cinq facteurs : Agréabilité, Caractère consciencieux, Extraversion, Ouverture à l'expérience et Névrosisme.

La deuxième approche présentée dans ce chapitre est celle du *locus of control* (Rotter, 1961). S'inscrivant dans le champ de la théorie de l'apprentissage social (Rotter, 1954), le LOC distingue les types de croyances en matière de renforcement. C'est-à-dire qu'il permet de caractériser le sentiment de contrôle perçu que les individus ont lorsqu'ils rencontrent un événement. Un individu sera considéré *interne* lorsque qu'il pense que les conséquences des actions sont liées à son comportement. Au contraire pour un individu *externe*, les événements rencontrés ne seront pas liés à son comportement mais seront la conséquence de forces externes tels que le destin ou la chance. Dans le domaine routier, le *Traffic Locus of Control* (Özkan & Lajunen, 2005) questionne les croyances sur la réalisation des accidents. Les auteurs identifient quatre facteurs : un pour l'internalité (facteur *Soi*) et trois pour l'externalité (facteurs *Autres conducteurs*, *Environnement* et *Véhicule*, et *Destin*). Par exemple, les individus qui pensent que

les accidents sont des conséquences suite aux actions d'autres conducteurs auront un score plus important sur le facteur externe *Autre conducteurs*.

4. PRISE DE DECISION

« L'aversion à la perte est une puissante force conservatrice qui favorise des changements limités à partir du statu quo [...]. C'est ce conservatisme qui nous aide à rester stable dans notre quartier, notre couple, notre emploi. Il est la force gravitationnelle qui garantit la cohésion de notre existence près du point de référence. »

(Kahneman, 2011, p. 305)

Nous avons jusque-là présenté les éléments théoriques de notre recherche en lien avec les déterminants psychosociaux des comportements. Nous allons dans ce chapitre revenir sur les modèles de prise de décision, des travaux fondateurs aux modèles actuels, puis présenter la théorie des jeux et son articulation avec la psychologie sociale.

4.1 ELEMENTS THEORIQUES

La théorie de la décision a longtemps été le cadre d'analyse par excellence dans la compréhension des comportements humains. Nous présentons ici son cadre d'émergence, les travaux fondateurs ainsi que son évolution au cours des siècles.

4.1.1 TRAVAUX FONDATEURS

« L'activité de décision » fait référence au processus qui permet de choisir une option parmi plusieurs alternatives possibles (Villejoubert & Le Floch, 2010). La théorie de la décision propose de modéliser mathématiquement les choix des individus dans un environnement aléatoire. C'est donc autour du concept de prise de risque que les décisions ont été initialement analysées (Pérez-Díaz, 2003). D'après Veltchef (1996) le terme *risque* apparaît au XVI^{ème} siècle en Italie. Loin de posséder une définition consensuelle, sa polysémie en fait un terme complexe allant du « simple inconvénient » au danger *potentiellement* mortel (Pérez-Díaz, 2003, p. 144). Les recherches s'accordent néanmoins sur le fait qu'il recoupe deux dimensions

fondamentales : la probabilité de réalisation d'un évènement et les gains ou pertes associés à celui-ci (Kouabenan et al., 2006, Trimpop, 1994). Si initialement la notion de risque est neutre et peut faire référence à des conséquences positives ou négatives, le sens commun l'envisage majoritairement comme « la possibilité ou probabilité qu'un danger s'actualise » (Douglas, 1994 ; Kouabenan et al., 2006, p. 305).

D'un point de vue sémantique, il est important de distinguer une situation *risquée* d'une situation *incertaine*. La notion de probabilité associée au risque permet de différencier ces deux types de situations. Une situation risquée fait référence à une situation où il est possible de probabiliser sur les différentes possibilités de résultats alors que dans le cas d'une situation incertaine les différentes possibilités ne sont pas connues ; il est impossible de dénombrer et probabiliser sur les potentiels résultats (Knight, 1921). Ces deux conceptions ont abouti à deux modèles complémentaires (Moureau & Rivaud-Danset, 2004) : celui de l'utilité espérée dans le cas de probabilités connues (Von Neumann & Morgenstern, 1944) et de l'espérance d'utilité subjective lorsque les probabilités sont inconnus (Savage, 1954).

Divers postulats ont été proposés afin de développer un cadre d'analyse lors de choix risqué (Lassarre & Roland-Lévy, 2011; Pérez-Diaz, 2003). Parmi eux, les concepts de *rationalité économique* et d'*aversion au risque*, concepts prépondérants dans l'analyse des décisions conduisent au développement de l'*Homo Economicus*⁷. Les individus sont alors envisagés en tant qu'agents *maximisateurs* au sens où ils peuvent prendre la décision qui vont maximiser leur utilité en fonction des contraintes données (Pérez-Diaz, 2003). En ce sens, la prise de risque

⁷ L'origine du terme est incertaine. Si la notion apparaît en 1906 dans le titre d'un ouvrage de Pareto *Retrospectives: The Ethology of Homo Economicus* ; les travaux de Stuart Mill dès 1863 se rapportent aux caractéristiques de l'agent Homo Economicus.

correspond à un choix volontaire de l'individu pour optimiser son utilité (Irwin, 1990). L'utilité s'entend comme une mesure de la satisfaction, du bien-être, à la suite de la consommation de biens et/ou de services. Ce modèle d'analyse repose sur une hypothèse forte : celle que les individus ont une connaissance parfaite de leurs préférences (Cadet & Chasseigne, 2009; Lassarre & Roland-Lévy, 2011).

Pascal et Fermat, au XVIII^{ème} siècle, envisagent donc la notion de rationalité tel que tout individu prendrait une décision selon les gains estimés des résultats envisagés et les probabilités d'occurrence pour chaque résultat possible (Pérez-Diaz, 2003). Cela sous-entend que les individus sont parfaitement capables d'anticiper et d'assigner une probabilité d'échec ou de réussite pour toutes les décisions possibles. Bernoulli (1738) développe la notion d'*utilité espérée* dans la cadre du paradoxe de Saint-Pétersbourg. Il propose de « prendre en compte l'utilité associée aux différents gains plutôt que de considérer leur espérance mathématique » (Moureau & Rivaud-Danset, 2004). L'individu estime donc sa « satisfaction procurée par un gain » plutôt que la moyenne pondérée des gains. En ce sens, le choix entre plusieurs gains possibles dépend désormais de trois facteurs : le montant du gain, la probabilité d'occurrence de celui-ci et les possibilités d'accroissement de fortune pour l'individu (Munier, 1996). En d'autres termes, une même valeur nominale n'entraînera pas la même utilité pour deux individus ne possédant pas les mêmes montants initiaux de biens. Plus la différence entre le montant initial et le montant final de la fortune sera important, plus le niveau de l'utilité de l'individu sera élevé. La fortune initiale impacte donc la valeur subjective de l'argent et l'utilité que les individus espèrent en retirer.

Les recherches de Morgenstern et Von Neumann (1944) s'appuient sur les travaux de Bernoulli et développent une approche axiomatique, soit la prise en compte d'un certain nombre de

conditions nécessaires afin de pouvoir analyser les décisions (Von Neumann & Morgenstern, 1944). Lorsque celles-ci sont respectées, « les préférences peuvent être résumées par une courbe d'utilité » décrivant l'aversion au risque des individus (Lopes, 1994, p.200). « L'intensité de l'aversion » pour le risque est mesurée par le degré de concavité de la courbe (Pérez-Diaz, 2003, p. 144). Le concept de loterie a été introduit pour mesurer les préférences vis-à-vis du risque. Les loteries font référence comme dans le sens commun à une probabilité, un jeu tel qu'il existe une probabilité notée *prob* « de gagner le gros lot et une probabilité, notée 1-*prob*, qui est le complément à l'unité, de ne rien gagner » (Moureau & Rivaud-Danset, 2004). Le terme lot correspond aux conséquences d'une décision tel un gain ou une perte. Ce modèle basé sur différents axiomes est donc normatif dans le sens où il propose une préconise le *bon* schéma de prise décision (Lassarre & Roland-Lévy, 2011 ; Moureau & Rivaud-Danset, 2004).

Les travaux de Savage (1954) contribuent à l'extension du modèle de la théorie de l'utilité espérée dans le cas des situations incertaines. Il développe le modèle de l'*utilité espérée subjective* qui permet de modéliser les comportements en situation risquée mais aussi incertaine en introduisant la notion de probabilités subjectives (Bayes, 1763 ; Savage, 1954). La maximisation de l'utilité reste comme précédemment la règle de décision. Savage (1954, p. 30) propose également les termes « probabilité personnelle », « probabilité psychologique », et « degré de conviction » pour évoquer l'aspect subjectifs des probabilités. Les individus n'ont pas d'informations sur les probabilités associées à chaque décision et assignent une probabilité subjective aux différentes possibilités en fonction de l'expérience individuelle, du degré de connaissance, mais aussi « des valeurs intangibles comme le plaisir, la peine ou le bien-être subjectif » (Lassarre & Roland-Lévy, 2011, p. 103).

SCHÉMA 1. – DÉCOMPOSITION DU COMPORTEMENT DU DÉCIDEUR RATIONNEL

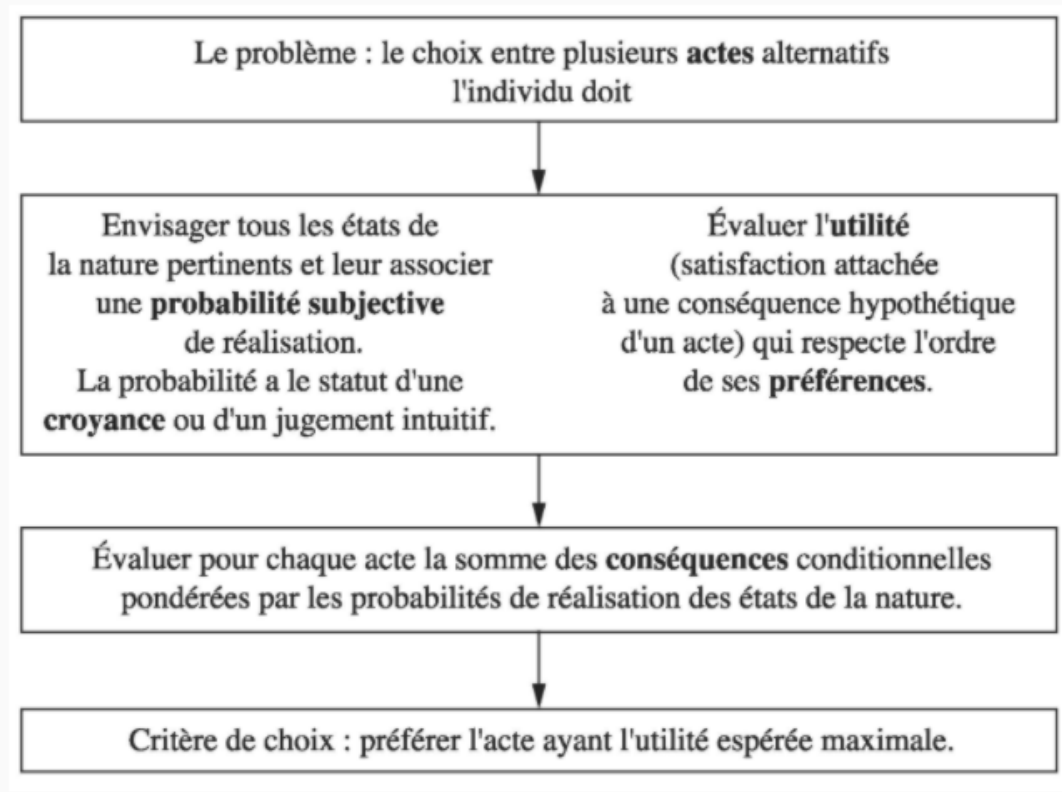


Figure 1 : Étape lors de la prise de décision dans le cadre d'un comportement rationnel

Le figure 1 présente de manière séquentielle les étapes lors de la prise de décision d'un individu rationnel (Moureau & Rivaud-Danset, 2004).

Les modèles de l'utilité espérée proposent donc un cadre strict pour expliquer les règles de décision dans le cas de choix risqués. Les travaux de Savage introduisant la subjectivité des probabilités permettent de dépasser la distinction établie par Knight sur les environnements risqués et incertains. Le modèle de l'utilité espérée subjective souligne l'importance des facteurs individuels dans l'assignation des probabilités (Cadet & Chasseigne, 2009 ; Lassarre & Roland-Lévy, 2011 ; Savage, 1954).

4.1.2 ÉVOLUTION DES MODELES

Le développement des méthodes expérimentales ont permis de confronter les modèles présentés ci-dessus à la réalité des comportements.

Les paradoxes d'Allais (1953) et Ellsberg (1961) illustrent les décalages existants entre les théories utilisées pour modéliser la prise de décision et les comportements réellement observés. Les travaux d'Allais questionnent l'axiome d'indépendance dans l'approche de la théorie de l'utilité espérée ; ceux d'Ellsberg soulignent l'aversion à l'ambiguïté dans l'approche de la théorie de l'utilité espérée subjective. Leurs résultats indiquent que les décisions prises par les individus ne suivent pas les postulats établis dans le cadre des modèles classiques. Pour Allais (1953) deux grilles d'analyses des décisions peuvent être mobilisées : « l'une axiomatique, l'autre comportementale » (Cadet & Chasseigne, 2009).

La modélisation de la prise de décision a été par la suite largement abordée par la psychologie cognitive, dans le but de comprendre pourquoi les individus n'effectuaient pas le *bon choix*, pourquoi les décisions prises dévient de la logique axiomatique. Edwards (1954, 1961) est l'un des premiers à s'intéresser à la prise de décision en développant des notions telles que les heuristiques et les biais cognitifs. Simon (1945, 1956) amène en ce sens le concept de *bounded rationality* de « rationalité endogène », « produite à l'intérieur » prenant en compte « les caractéristiques psycho-cognitives des acteurs » (Le Moigne, 1998, p.321).

Les individus effectueraient donc des choix qui ne sont pas optimaux au sens précédemment définis⁸ mais qui vont correspondre à leur seuil d'aspiration, d'attentes (Lassarre & Roland-Lévy, 2011). Ces décisions qui permettent d'atteindre le niveau de satisfaction sont faites à travers des heuristiques : des règles plutôt simples, assez générales qui vont permettre de

⁸ Au sens de la rationalité économique.

prendre une décision rapidement ; fonctionnant comme un *raccourci mental* (Edwards, 1954, 1961). Les travaux de Slovic (1967, 1972a, 1972b) corroborent ces résultats et soulignent le décalage entre les « jugements et les réponses attendues sur la base des calculs » (Cadet & Chasseigne, 2009, p. 423). Il étudie les différences entre les prédictions scientifiques et subjectives. Slovic (1987) et Slovic et al. (1979, 1982) soulignent la nécessité d'étudier le risque perçu et le risque subjectif, en précisant que l'évaluation des risques peut être une activité qui n'est pas seulement effectué par des experts ayant des connaissances spécifiques associés au domaine. Pour ces auteurs, l'évaluation est le résultat « d'un jugement qui est en relation directe avec la perception qui est faite du risque et [qu'] il est difficile de séparer perception et jugement » (Cadet & Kouabenan, 2005, p.17). L'évaluation du risque apparaît impactée par des sources d'informations personnelles, les individus inférant sur la nature du risque à partir entre autres de leurs croyances, leur système de valeurs, leur représentation ou encore de leur groupe d'appartenance (Slovic, 1979). Ainsi le risque perçu est d'autant plus grand qu'il apparaît peu contrôlable, peu familier, ayant des conséquences catastrophiques ou fatalistes, ayant une balance risque/bénéfice déséquilibrée, ou encore si les possibles dégâts ne sont pas directement observables mais potentiellement visible dans le temps (Slovic, 1987).

Le modèle de la théorie des perspectives⁹ (Kahneman & Tversky, 1979) indique que si les choix des individus reposent sur la maximisation d'une valeur attendue, les grands axiomes fondateurs des modèles de l'utilité espérée ne sont pas respectés. Selon cette théorie, les choix sont effectués selon deux phases (Moureau & Rivaud-Danset, 2004 ; Villejoubert & Le Floch, 2010). La première correspond à une phase dite d'édition. Pendant cette phase, les individus

⁹ *Prospect theory*.

vont analyser et simplifier les prospects¹⁰ afin de pouvoir les évaluer plus facilement. Ils vont ainsi situer les différentes possibilités par rapport à un point de référence (*opération de codage*), pouvant différer selon l'état des richesses de l'individu ou la présentation du problème. Selon l'axiome d'invariance, les préférences ne devraient pas être impactées par les caractéristiques de l'environnement. Dans les faits, la présentation des termes de l'énoncé modifie les réponses des individus. Ainsi, les individus vont avoir tendance à choisir majoritairement « une alternative risquée plutôt qu'une alternative certaine si on cadre les choses en termes de pertes et inversement si on cadre les choses en termes de gain » (Villejoubert & Le Floch, 2010, p.194). Les individus évaluent de manière subjective les valeurs (probabilités et utilités) associées à chaque prospect. Selon le domaine présenté (gain ou perte), la valeur subjective des gains n'est pas identique, on parle d'*effet miroir*. Cela souligne l'aversion des individus pour l'incertitude. Ils préfèrent *tenter le tout pour le tout* pour éviter une perte d'argent mais adoptent des comportements prudents dans le cas de gains potentiels. Selon l'axiome d'aversion au risque, les préférences individuelles ne devraient pas varier d'un domaine à l'autre (Cadet & Chasseigne, 2009, p.74). Or, les travaux de Kahneman et Tversky indiquent que les individus sont averses au risque dans le domaine des gains alors qu'ils ont une appétence pour le risque dans le domaine des pertes. Il y a donc une asymétrie entre ces deux domaines.

La prise en compte des biais et heuristiques ont conduit Kahneman (2011) à résumer la prise de décision selon de deux systèmes de pensée complémentaires :

- Le système 1 : rapide, intuitif et automatique (*plus heuristique*)
- Le système 2 : coûteux, réflexif et délibéré (*plus analytique*)

¹⁰ Les prospects s'envisagent « Comme un ensemble de conséquences (par ex., des gains ou des pertes monétaires) associées à des probabilités de réalisation. » (Villejoubert & Le Floch, 2010).

D'autres effets et biais dans la prise de décision ont été étudiés tels que l'effet de dotation (*selon lequel on demande plus de compensations pour ce dont on se sépare que pour ce que l'on souhaite acquérir*) (Thaler, 1980 ; Kahneman et al., 1990) ou effet de *statu quo* (*selon lequel on préfère ne rien faire plutôt que de prendre des risques*) (e.g. Samuelson & Zeckhauser, 1988).

Le déploiement de nouveaux modèles en psychologie cognitive ont permis d'apporter des éléments de compréhension quant au décalage entre les modèles classiques prônant la *bonne manière* de décider et les comportements observés. Toutefois, en opposant les experts au non experts dans le traitement de l'information, ces approches ne tiennent pas compte de l'influence de l'environnement social lors de la prise de décision. Nous allons dans la prochaine partie préciser comment les situations d'interactions peuvent être envisagées dans le cadre de la théorie de la décision puis nous présenterons son articulation avec le domaine de la psychologie sociale.

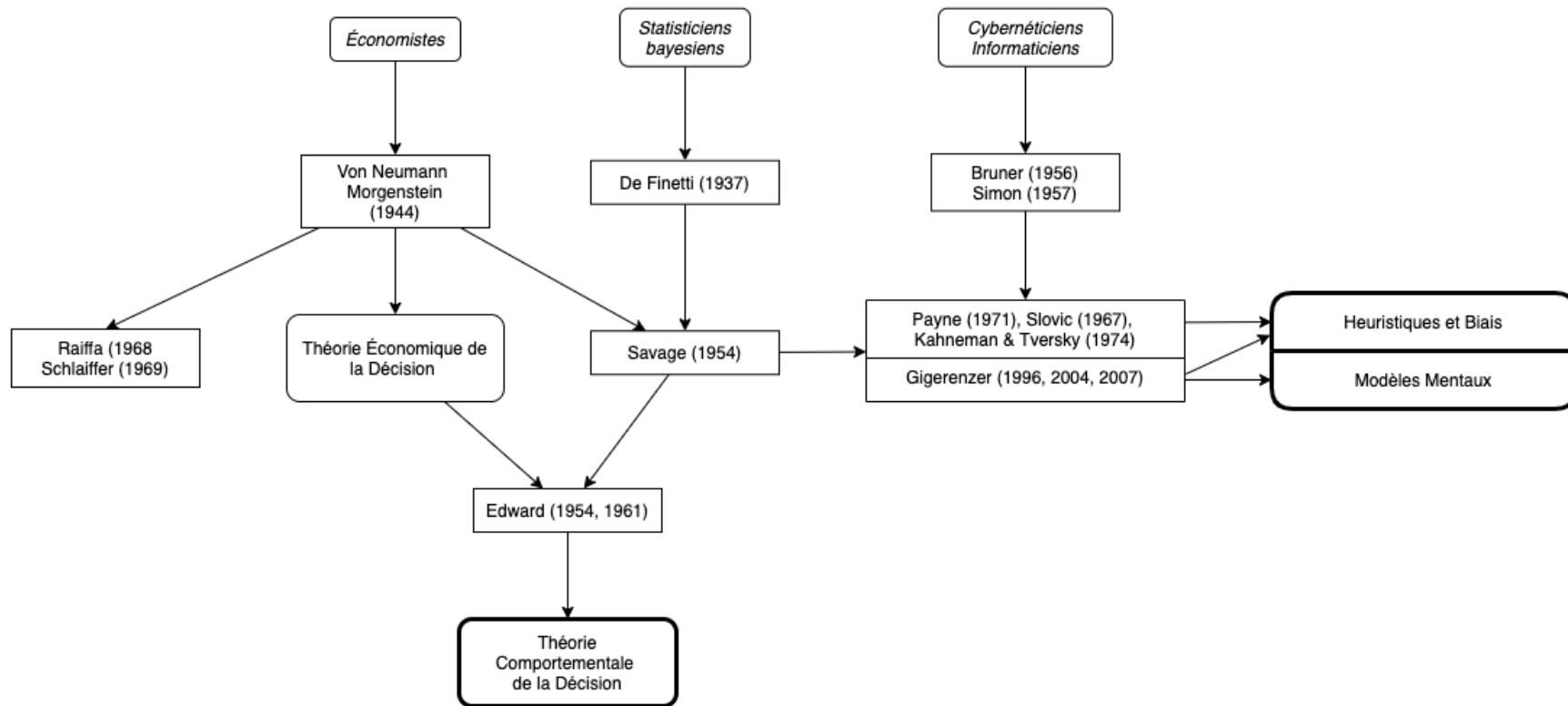


Figure 2 : Psychologie du jugement et de la décision : vue d'ensemble du domaine étudié (Cadet & Chasseigne, 2009, p.422)

La figure 2 présente l'évolution et l'articulation des principaux modèles dans le champ de la théorie de la décision.

4.2 LA NOTION DE STRATEGIE

La théorie de la décision a contribué aux développements de nombreux courants théoriques dont celui de la théorie des jeux. Si l'origine de ce modèle est à chercher dans les sciences mathématiques et économiques, sa pertinence dans le champ de la psychologie sociale est par la suite précisée.

4.2.1 THEORIE DES JEUX

La théorie des jeux découle des travaux de Morgenstern et Von Neumann (1944) et s'intéresse aux interactions entre les individus lorsque plusieurs personnes doivent prendre une décision, simultanément ou en séquentiel (Nash, 1951). Elle examine « la détermination de la stratégie d'action optimale dans des situations avec des enjeux où s'affrontent des adversaires » (Cadet & Chasseigne, 2009, p. 42). En d'autres termes, elle conceptualise les problèmes de coordination entre les individus (*joueurs*) en considérant le problème des anticipations des comportements d'autrui. Comme précédemment, chaque joueur cherche à maximiser son utilité et ainsi obtenir le gain le plus grand. La notion de jeu fait donc référence à différentes situations où les individus doivent décider comment agir, quelle décision prendre afin d'obtenir le gain le plus élevé.

Différents types de jeux peuvent être étudiés. On parle de jeux simples dans le cas où toutes les informations sont connues et qu'il n'y a pas de hasard. La seule inconnue est donc les stratégies des autres joueurs. En rajoutant des paramètres tels que l'incertitude, l'asymétrie d'informations ou la possibilité de coopérer entre les joueurs, il est possible de complexifier les jeux et de les adapter à des situations spécifiques. Initialement, les recherches dans ce domaine modélisent les jeux à *somme nulle*¹¹ où la somme totale des gains entre les joueurs

¹¹ Par exemple, les échecs ou le poker sont des jeux à somme nulle.

est égale à zéro, ce que l'un gagne l'autre le perd (Moureau & Rivaud-Danset, 2004). Par opposition, il est possible que deux joueurs perdent ou gagnent s'ils se situent dans un jeu à somme non-nulle. C'est le cas du *dilemme du prisonnier* (Tucker, 1950) où les deux joueurs obtiennent des gains moindres s'ils ne coopèrent pas. Les jeux peuvent donc être coopératifs ou non coopératifs, joués en simultanés ou en séquentiel, finis ou répétés, informations connues ou non, etc.

4.2.2 LES APPORTS DE LA PSYCHOLOGIE

Allport (1954) définit la psychologie sociale telle qu'elle « tend à comprendre et à expliquer comment les pensées, les sentiments, les *comportements* moteurs des individus sont *influencés par un autrui réel, imaginaire ou implicite* ». Au regard de cette définition, l'association entre les deux domaines, psychologie sociale et théorie des jeux, paraît tout à fait pertinente.

Théorie des jeux et représentations sociales

L'utilisation de la théorie des jeux en psychologie sociale est à souligner dans les travaux d'Abrieu (1976, 1987, 1989) lorsqu'il propose une approche expérimentale des représentations sociales. Ces recherches viennent questionner les liens entre RS et pratiques. Gaymard (2021) propose une synthèse des travaux dans ce domaine que nous détaillons ci-après.

À travers divers jeux expérimentaux, Abrieu (1976, 1987) précise que les représentations ont un effet sur les pratiques. En effet, en manipulant la représentation sociale d'un jeu à effectuer, la tâche étant présentée soit comme une résolution de problème, soit comme une compétition entre différentes personnes, le comportement adopté par le sujet n'est pas le même. La représentation du contexte de la tâche a une influence sur le comportement dans la résolution de la tâche elle-même. En ce sens, la mise en place de stratégies, de choix d'action de la part des individus ne résulterait non pas des caractères objectifs liés à la situation mais plutôt de la

représentation de celle-ci pour et par les individus (Abric, 1989). Flament (1967) illustre cela lorsqu'il précise qu'une situation de jeu identique pour différents individus peut aboutir à différentes situations dès lors que les individus perçoivent le jeu comme une situation d'« affrontement, de victoire sur l'autre » ou qu'« il est synonyme de plaisir de la rencontre, d'interaction » (Abric, 1989, p.207).

Plusieurs types de recherches existent concernant les liens entre représentations et comportements (Gaymard, 2021, p.165) :

- *Représentation et comportement individuel*

L'étude d'Abric et Kahan (1972 cité par Gaymard, 2021) s'intéresse à la représentation du partenaire dans le dilemme du prisonnier. En présentant l'adversaire soit comme un autre étudiant ou comme une machine et adoptant un comportement plutôt « adaptatif ou rigide » (Gaymard, 2021, p.165), les résultats indiquent que le niveau de coopération est plus fortement impacté par la variable « Étudiant » que par le comportement de l'adversaire.

Ces résultats sont corroborés dans l'étude de Faucheux et Moscovici (1985, cité par Gaymard, 2021) où ils indiquent que les stratégies opérées par les individus dépendent fortement de l'identité de l'autre partenaire.

- *Représentation et résolution de problèmes*

Les résultats évoqués précédemment sont généralisables au niveau du groupe. Abric (1971) étudie comment la représentation d'une tâche par un groupe impacte le comportement du groupe. En proposant des « tâches de résolution de problème et [...] de créativité (Gaymard, 2021, p.168), il précise que ce « n'est pas la nature de la tâche mais la représentation que le groupe en a qui détermine la structure de communications » centralisées ou non centralisées (Abric, 1989, p. 211).

- *Représentation et comportements inter-groupes*

Doise (1973, cité par Gaymard, 2021) précise les liens entre représentations et comportement inter-groupes, endo ou exogroupe. Dans ce cas, les représentations permettent de justifier les comportements « que les membres d'un groupe ont à l'égard des membres d'un autre groupe » (Gaymard, 2021, p. 169). Suivant les fonctions présentées des RS partie 2.1.4, elles contribuent donc au maintien de l'identité du groupe social ainsi qu'à l'orientation des pratiques.

Si la formalisation des jeux de modèles mathématiques reposant sur le concept d'individu rationnel, son application dans le domaine de la psychologie sociale permet de souligner comment les représentations impactent les pratiques, les comportements des individus. Le déploiement d'une stratégie de coopération, lutte ou encore négociation est donc fortement dépendant de la représentation du partenaire, de la tâche ou encore du groupe.

Théorie des jeux et personnalité

Les liens entre l'approche classique des modèles de prise de décision et les traits de personnalité ont été étudié par Rustichini et al. (2012). Ils précisent comment les traits de personnalité (mesurés par le *Multidimensional Personality Inventory*¹²) interagissent avec la prise de risque (mesurée à l'aide de loterie) chez 1065 conducteurs de camion. Leurs résultats indiquent une différence d'effet entre le domaine des gains et des pertes, l'impact négatif du trait névrosisme sur les comportements à risque étant plus important dans le domaine du gain. L'aversion à l'ambiguïté est quant à elle négativement liée au trait extraversion ; plus les individus ont un score élevé d'extraversion, moins l'ambiguïté est une situation qu'ils cherchent à éviter. En s'intéressant au dilemme du prisonnier, les auteurs mettent en évidence

¹² MPQ, Tellegen and Waller 2008, Tellegen 1982.

un lien positif entre le trait altruisme et les comportements pro sociaux à chaque étape du jeu, les participants ayant un score élevé sur le trait altruisme transférant en moyenne plus d'argent. Les travaux de Boon et al. (1999) et Boon et al. (2002) sur les interactions entre Locus of control et les stratégies d'action dans le cas du dilemme du prisonnier affinent les résultats. Ils étudient comment l'internalité vs l'externalité affectent non pas le niveau de coopération entre les joueurs mais comment « les stratégies, les comportements coopératifs et compétitifs sont utilisés stratégiquement pour l'intérêt personnel de chacun » (Boone et al., 1999, p. 696). En d'autres termes ils s'intéressent à la capacité d'adaptation des individus pour maximiser leur gain dans un jeu répété. Leurs résultats spécifient que les individus internes utilisent les stratégies de manières différentes que les externes. Ils commencent plus souvent par de la coopération et modifient plus souvent leur stratégie (coopération et compétition) que les individus externes. Les auteurs précisent que les individus internes sont donc plus opportunistes car ils ont consciences qu'ils ont la possibilité d'agir sur le jeu, que les conséquences de leurs actions sont directement liées à leur propre comportement.

Dans la lignée des travaux précédents, Lauriola et Levin (2001) questionnent les liens entre personnalité (SACBIF¹³) et prise de décision mesurée par 60 loteries chez 76 conducteurs. Les auteurs ne trouvent pas de différence entre les genres sauf pour le trait névrosisme où les femmes ont en moyenne des scores plus élevés. Les scores de trait d'extraversion et ouverture à l'expérience sont significativement supérieurs pour les individus les plus jeunes. Dans le domaine des gains, les individus le plus jeunes prennent plus de risque ; ce résultat ne se réplique pas dans le domaine des pertes. Les traits névrosisme et ouverture à l'expérience apparaissent respectivement négativement et positivement liés à la prise de risque dans le

¹³ Issue des travaux de Perugini & Leone (1996), "Short Adjective Checklist measuring the Big-Five" (Lauriola & Levin, p.218).

domaine des gains. Dans le domaine des pertes, seul le trait névrosisme se révèle être positivement lié à la prise de risque, dénotant un effet opposé au domaine des gains (Lauriola & Levin, p. 224).

L'étude de Becker et al. (2012) vient toutefois nuancer ces propos. Leurs résultats indiquent une faible association entre les traits de personnalité et la prise de décision mesurée par les loteries. Ils concluent que ces deux concepts sont à envisager de manière complémentaire plutôt que substituables dans l'étude de la décision. Par ailleurs, ils précisent que le passage au niveau des facettes permettrait d'affiner les incohérences relevées au niveau des traits à travers les études (e.g. Bibby & Ferguson, 2010 ; Dohmen et al, 2010 ; Eckel & Grossmann, 2002).

RESUME

La théorie de la décision a contribué aux développements de divers modèles dans le champ de la prise de risque (Pérez-Diaz, 2003). Cette théorie « tente d'identifier et de relier certains paramètres des choix de comportement » en s'appuyant sur deux postulats : la rationalité et l'aversion au risque (Pérez-Diaz, 2003, p.144). La théorie des jeux, découlant de la théorie de la décision, permet de formaliser la prise de décision des individus lorsque plusieurs personnes sont concernées (Pérez-Diaz, 2003). Elle permet d'introduire la notion de stratégie et de préciser la prise de décision en situation d'interactions. La mise à l'épreuve de l'approche classique par l'observation des comportements a souligné l'existence de paradoxes mettant en cause l'approche axiomatique.

L'approche cognitive développée par la suite envisage la prise de décision et en particulier le rapport au risque à travers la notion de *perception* et de *biais cognitif*. L'objectif étant de comprendre pourquoi il existe un décalage entre le *bon* raisonnement, celui des experts, et celui des profanes, les non-experts.

L'apport de la psychologie sociale permet de dépasser cette vision duale du raisonnement en soulignant l'impact de l'environnement social dans les comportements. Les travaux d'Abric (1976, 1987) témoignent de l'importance de la représentation, de la réalité sociale dans la détermination des pratiques. Les recherches dans le domaine de la personnalité soulignent que les variables individuelles sont également à considérer. En effet, les travaux sur le modèle du *Big Five* et du *LOC* dans le champ de la prise de décision témoignent d'interactions pertinentes où la variabilité des résultats questionne toutefois la cohérence des relations proposées.

PARTIE 2. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES

1. PROBLEMATIQUE

Problématique

Les éléments théoriques développés dans les chapitres ci-dessus présentent la thématique des accidents de la route chez les jeunes conducteurs, le concept des représentations sociales (Moscovici, 1961) à travers l'approche structurale (Abric, 1976) et la théorie de la conditionnalité (Gaymard, 2007) ; la notion de personnalité abordée par l'approche des traits (Allport & Odbert, 1936) et du *locus of control* (Rotter, 1966) ainsi que le concept de stratégie issue du courant de la prise de décision (Von Neumann & Morgenstern, 1944). L'association entre ces différents courants contribue conjointement à l'élaboration de notre problématique.

S'intéresser à la pensée sociale au travers des représentations des conducteurs nous permet de comprendre comment les individus de ce groupe donnent du sens à leur environnement ; guidant au quotidien leurs pratiques et leurs comportements (e.g. Gaymard & Bordarie, 2015 ; Jodelet, 1984 ; Moscovici, 1961). Les liens entre pratiques et représentations ont fait l'objet de plusieurs études indiquant que la mise en place de stratégies et de décisions sont non seulement impactées par les caractéristiques de la situation mais plus fortement par les représentations que les individus vont avoir de celles-ci (Abric, 1976, 1987, 1989). De par leurs fonctions et leurs processus de création, les RS sont le résultat d'un système sociocognitif fortement contextualisé agissant sur les comportements. S'intéresser aux RS au regard de leur contexte de production nous permet de mieux comprendre les comportements de conduite des individus.

Si le noyau central est porteur du consensus selon l'approche structurale, la théorie de la conditionnalité met l'accent sur les aspects normatifs et le rapport entre deux systèmes de règles (Gaymard, 2007). La mise en perspective des situations conditionnelles renseigne sur

les transgressions *légitimes*, socialement acceptées par les usagers de la route. Appréhender ainsi la question des normes dans l'activité de conduite permet de confronter les règles légales (*code de la route*) aux règles sociales (*pratiques réelles*) et par conséquent de comprendre de quelle manière la situation peut apparaître comme un élément justificatif des transgressions (Gaymard, 2007).

L'apport des variables de personnalité dans l'étude des stratégies a été souligné dans les travaux de Boone et al (1999) ou Rustichini et al. (2012). Si les recherches sur les traits sont conséquentes, la notion de *locus of control* dans la prise de décision a été peu investiguée et d'autant moins avec la notion de conditionnalité. Les résultats des travaux de Gaymard et Tiplica (2017, 2019) indiquent que les « sujets 'internes' sont moins souvent conditionnels sur le non-respect de la ligne blanche » et sur les transgressions du feu rouge (Gaymard & Tiplica, 2017, p. 19). L'internalité serait donc un facteur associé à un faible taux de conditionnalité. Nous nous intéressons à la notion de personnalité afin de préciser son impact dans la prise de décision.

Le choix de ces approches théoriques nous permet de considérer différents niveaux d'analyse pertinents dans les comportements de conduite relevant à la fois des variables individuelles et sociales (Gaymard & Tiplica, 2017, 2019 ; Lewin, 1935). Si la littérature précise l'impact de ces variables dans les comportements routiers à risque (e.g. Gaymard, 2007 ; Ulleberg & Rundmo, 2003), nous questionnons ici leurs liens dans le déploiement de stratégies de conduite au sens de la théorie des jeux (Monseur & Malaterre, 1969 ; Pérez-Diaz, 2003, p.146). Nous proposons ainsi une évaluation psychosociale multicritère. La question de l'ancrage régional des facteurs psychosociaux n'a que peu été abordée dans la littérature. Gaymard (2012) a étudié l'ancrage régional du rapport à la règle dans le cadre d'une recherche comparant la conditionnalité des automobilistes du Gard, de l'Hérault et de la Loire-

Atlantique. Les résultats indiquent une conditionnalité plus importante pour les deux premiers départements (Gaymard, 2012). Compte tenu de l'importance du contexte dans les pratiques, contextualiser les comportements en étudiant l'ancrage régional des déterminants psychosociaux apparaît tout à fait nécessaire et permet de questionner la sensibilité de nos outils au contexte.

L'objectif de ce travail de thèse est donc d'approfondir les connaissances sur les facteurs psychosociaux et les stratégies de conduite dans une population de jeunes conducteurs au regard de différents contextes afin d'en questionner l'ancrage régional. Le choix de la population nous permet de développer nos réflexions dans le cas de la tranche d'âge la plus accidentogène.

2. HYPOTHESES

Au vu des différents travaux présentés, nous posons donc les hypothèses générales suivantes :

- **H1** : Les différentes mesures ont des spécificités régionales.
- **H2** : La conditionnalité a un lien avec la personnalité et en particulier la mesure du LOC (Gaymard & Tiplica, 2019).
- **H2-1** : La conditionnalité a un lien avec les stratégies de conduite.

Nous supposons que les situations les plus conditionnelles sont positivement liées aux choix risqués à la loterie.

- **H3** : Les facteurs de personnalité ont des liens avec les stratégies de conduite.
- **H3-1** : Nous supposons que les facettes moralité, altruisme, anxiété et les facteurs externes du T-LOC sont négativement liés aux choix risqués à la loterie.

- **H3-2** : Nous supposons que les facettes recherche de sensation, colère-hostilité, le facteur interne du T-LOC sont positivement liés aux choix risqués à la loterie.

- **H4** : On observe des différences entre conducteurs et conductrices sur les mesures de conditionnalité (e.g. Gaymard & Tiplica, 2014, 2019)
- **H4-1** : Les femmes sont moins conditionnelles que les hommes.

- **H5** : On observe des différences entre conducteurs et conductrices sur les aspects de personnalité (e.g. Gaymard & Tiplica, 2019)
- **H5-1** : Les femmes ont des scores plus élevés sur les facettes altruisme, moralité, anxiété, colère/hostilité.
- **H5-2** : Les hommes ont des scores plus élevés sur les facettes recherche de sensations.
- **H5-3** : Les hommes ont des tendances plus internes que les femmes.

- **H6** : Les stratégies sont différentes entre les hommes et les femmes.
- **H6-1** : Les femmes font moins de choix risqués à la loterie.

PARTIE 3. METHODOLOGIE

1. OUTILS

L'évaluation multicritère que nous proposons dans ce travail repose sur différents outils s'inscrivant dans les courants théoriques précédemment détaillés.

Nous avons dans ce but développé un questionnaire qui se compose des parties suivantes :

1. Association libre

La tâche d'association libre a été utilisée en premier lieu avec l'inducteur *80km/heure* afin d'accéder à la représentation sociale spontanée des individus. Nous avons choisi un objet social dans l'ère actuel de la sécurité routière en lien avec les pratiques des conducteurs comme précisé par Gaymard et al. (2021). La consigne donnée était : « *Quand vous entendez le terme 80 km/heure, quels sont les mots ou expressions qui vous viennent spontanément à l'esprit ?* ». Les participants étaient invités à produire entre trois et cinq mots (De Rosa, 1988). Les participants ont répondu aux associations libres en premier lieu afin que les évocations ne soient pas biaisées par le reste du questionnaire.

2. Personnalité

Nous avons par la suite proposé les outils concernant la thématique de la personnalité afin que les réponses aux associations libres n'influencent pas les réponses au Questionnaire des Scripts Conditionnels.

2.1 International Personality Item Pool (IPIP)

L'*International Personality Item Pool* (Goldberg, 1995) contient plusieurs items mesurant différentes dimensions de la personnalité en fonction des courants théoriques mobilisés. Dans cette étude, nous avons utilisé les items liés à l'approche des traits. Les participants devaient indiquer pour chaque énoncé dans quelle mesure ils étaient d'accord ou en désaccord avec

celui-ci sur une échelle de Likert allant de 1-*Tout à fait en désaccord* à 5-*Tout à fait d'accord*.

La validation en langue française de ces items a été effectuée par Gravel suivant la méthode proposée par Vallerand (1989) dans le cas de validation d'échelle en langue française.

Parmi les trente facettes proposées dans le modèle des Big Five, toutes ne sont pas associées au comportement routier (e.g. Marengo et al., 2012 ; Ulleberg, 2001).

Les facettes considérées dans cette étude sont :

- La facette *moralité* (trait Agréabilité, A2)
- La facette *altruisme* (trait Agréabilité, A3)
- La facette *anxiété* (trait Névrosisme, N1)
- La facette *colère-hostilité* (trait Névrosisme, N2)
- La facette *recherche de sensations* (trait Extraversion, E5)

En complément, trois questions ciblent les traits *Caractère consciencieux* (deux questions) et *l'Ouverture à l'expérience* (une question). En effet, si la littérature ne trouve que peu d'effet sur les comportements routiers, il nous paraît toutefois pertinent de les intégrer à notre questionnaire afin d'éclairer leurs actions potentielles sur les stratégies de conduite.

2.2 Traffic Locus of Control (T-LOC)

L'échelle de LOC utilisée ici est basée sur les travaux d'Özkan et Lajunen (2005). La validation de l'échelle en langue française a été proposée par Bec-Gerion et Gaymard (2020, en révision) suivant la méthode initiée par Vallerand (1989) et les travaux de Fer (2017).

L'échelle propose des sources potentielles d'accidents qui doivent être notées de 1-*Tout à fait en désaccord* à 5-*Tout à fait d'accord* de telle manière que pour chaque item le participant précise si la phrase énoncée pourrait être pour lui une cause potentielle d'accident.

L'échelle comporte 16 items caractérisant quatre facteurs :

- Le facteur *Soi*, composé de cinq items sur le comportement du conducteur interrogé.
- Le facteur *Autres conducteurs*, composé de six items sur le comportement des autres conducteurs.
- Le facteur *Véhicule et environnement*, composé de trois items sur les accidents dont la source est à chercher dans l'environnement du conducteur et/ou son véhicule.
- Le facteur *Destin*, composé de deux items questionnant les causes potentielles des accidents causées par le destin et la chance.

3. Questionnaire des Scripts Conditionnels (QSC)

Nous avons par la suite utilisé le *Questionnaire des Scripts Conditionnels* qui permet de questionner les *transgressions légitimes* (Gaymard, 2007).

Les questions étaient formulées de la manière suivante : « Il vous arrive de [*scénarios choisis*] si [*situations proposées*] ». Les participants devaient répondre aux différentes propositions sur une échelle de Likert allant de 1 à 6 tel que 1– *Respect absolu* (Absolument jamais), 2– *Respect* (Jamais), 3– *Respect conditionnel* (Plutôt jamais), 4– *Transgression conditionnelle* (Plutôt tout le temps), 5 – *Transgression* (Tout le temps), 6 – *Transgression absolue* (Absolument tout le temps).

Suivant les travaux de Gaymard (2007), trois scénarios ont été présentés aux répondants :

- *Il vous arrive de dépasser la limite de vitesse si ...*
- *Il vous arrive de répondre ou appeler au téléphone en conduisant si ...*
- *Il vous arrive d'envoyer ou de lire des sms en conduisant si...*

Les situations proposées dans les divers scénarios font références à des éléments :

- *Environnementaux* : tel que typologie de la route, infrastructure, route dégagée, caractéristique du véhicule, etc.
- *Temporels* : être attendu, se rendre au travail/école, rouler tard le soir, etc.
- *Personnels* : être sûr de ne pas prendre de risque, être sûr de ne pas se faire prendre, s'ennuyer, etc.
- *Sociaux* : être avec des amis, avoir passé une soirée festive, être joignable, etc.

Les scénarios *Téléphone* et *SMS* comportent les mêmes douze situations, le scénario *Vitesse* en comporte seize. Les différentes situations de transgressions proposées sont disponibles en annexe IV.

4. Prise de décision

Les travaux dans le champ la théorie de la décision étudie comment les individus font un choix parmi plusieurs options. Suivant les travaux de Rustichini et al. (2012) ou Dohmen et al. (2011), nous avons proposé une tâche de choix reposant sur dix loteries (e.g. Dohmen et al., 2011 ; Dohmen et al., 2005 ; Wölbert & Riedl, 2013). Les loteries proposées sont issues des travaux Wölbert et Riedl (2013).

Pour chaque question, deux choix s'offraient aux participants :

- Option A : Il pouvait participer à une loterie tel que
« *J'ai 50% de chance de recevoir 30€ et 50% de chance de recevoir 0€* »
- Option B : Il pouvait recevoir une somme fixe
« *Je reçois 12€* »

Les probabilités et les montants proposés variaient au travers des décisions demandées. Tous les montants présentés étaient positifs, les montants correspondaient donc à des gains et non à des pertes (Kahneman & Tversky, 1979). Le score créé dépend du nombre de fois où le sujet a choisi la loterie plutôt que le montant sûr (Rustichini et al., 2012).

2. PASSATION

Le questionnaire a été administré en ligne sur la plateforme Lime Survey entre octobre 2019 et mars 2020. La durée du questionnaire était d'environ 15 minutes. Les participants étaient informés des modalités et du cadre de la recherche. Ils pouvaient arrêter le questionnaire à tout moment sans aucun préjudice et n'ont eu aucune obligation de le finir. L'anonymat des réponses était assuré ; les données ont été conservées et analysées de manière confidentielle.

3. POPULATION

Au regard de la problématique questionnant l'ancrage régional des déterminants psychosociaux et des stratégies de conduite, les participants ont été recrutés selon deux critères : posséder le permis B et vivre dans l'un des six départements sélectionnés. La possession du permis B, d'une part, nous permet de s'assurer d'une certaine cohérence au sein de la population. D'autre part, les départements sélectionnés selon les critères détaillés ci-dessous nous permettent d'interroger l'ancrage régional des facteurs identifiés.

3.1 CRITERES DES CHOIX DES DEPARTEMENTS

Le choix des six départements s'est effectué sur la base d'éléments pouvant impacter les comportements routiers et les facteurs psychosociaux. Si de nombreux critères peuvent être utilisés, nous focalisons notre travail sur les indicateurs environnementaux pertinents dans la détermination d'un *contexte de sécurité routière* (Guilbot, 2006 ; Kim, 2014). Pour Kim (2014, p.84, notre traduction), les programmes d'interventions dans le champ de la sécurité routière doivent mettre l'accent sur « l'amélioration de la culture de sécurité routière de la société, notamment en modifiant les comportements des conducteurs et en transférant la responsabilité de la sécurité routière des usagers de la route aux décideurs », cela passe entre

autres par un travail sur « les facteurs liés à l'environnement au niveau du quartier [...], au niveau de la rue ». Guilbot (2006, p.166) précise que « la culture de la sécurité routière » repose sur trois points complémentaires « le comportement du conducteur [...] le véhicule et l'infrastructure ». L'auteur spécifie que du « côté de l'infrastructure les pouvoirs publics cherchent à construire et à intégrer une culture de la sécurité dans les pratiques » de mobilité (Guilbot, 2006, p.175).

Au regard de la littérature, nous avons donc choisi des critères reflétant l'implication des pouvoirs publics dans la thématique de la sécurité routière ainsi que des critères objectifs utilisés dans l'accidentologie.

Les critères utilisés sont les suivants :

- Le nombre de « Zone 30¹⁴ »
- Le développement des pistes cyclables et la part modale du vélo
- Le développement et l'accessibilité des transports publics
- Le nombre d'accidents mortels et de conducteurs blessés
- Le caractère frontalier ou non du département

Les départements sélectionnés pour cette étude sont :

- Département 06 : Alpes-Maritimes
- Département 13 : Bouches-du-Rhône
- Département 33 : Gironde
- Département 56 : Morbihan
- Département 59 : Nord

¹⁴ Les zones 30 correspondent aux zones pour lesquelles la vitesse est limitée à 30km/heure.

- Département 67 : Bas-Rhin

Nous proposons en annexe IV un détail des indicateurs qui ont contribué à notre réflexion sur le choix des zones et à la construction du tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Caractéristiques de nos départements sélectionnés selon les différents indicateurs envisagés

Départements	Zone 30 ^a	Piste cyclables ^b	Transport publics ^c	Nombre d'accidents ^d	Nombre de blessés ^e	Zone frontalière
06- Alpes-Maritimes	Faible	Faible	Moyen	105	2593,39	Oui
13- Bouches-du-Rhône	Faible	Moyen	Moyen	123	4155,30	Non
33- Gironde	Faible	Moyen	Moyen	91	1007,2	Non
56- Morbihan	Élevé	Moyen	Faible	132	1753,80	Non
59- Nord	Élevé	Moyen	Élevé	76	682,87	Oui
67- Bas-Rhin	Élevé	Élevé	Élevé	79	1137,60	Oui

Note :

^a Nombre de zones 30 dans le département (<https://ville30.org/>)

^b Kilométrages et qualité des pistes cyclables pour le département

^c Déploiement d'un réseau de transports publics

^d Nombre moyen d'accidents mortels entre 2015 et 2019 des 18-24 ans rapporté à la population de la tranche d'âge (pour 1 million)

^e Nombre moyen de blessés entre 2015 et 2019 des 18-24 ans rapporté à la population de la tranche d'âge (pour 1 million)

3.2 PARTICIPANTS

Au total, nous avons 791 participants parmi lesquels 383 hommes (48,42%) et 409 femmes (51,58%). Les effectifs pour chaque département en fonction du sexe sont présentés tableau 4. L'effectif le plus faible est relevé dans le département des Alpes-Maritimes (63 répondants) alors que l'effectif le plus élevé est à noter pour le département de la Gironde (247 répondants). Comme précisé par Moliner (1993) et rappelé par Kmiec et Roland-Levy (2014), dans le cas d'une *configuration conjoncturelle*, c'est-à-dire que le groupe est confronté à l'objet mais l'objet n'est pas la raison d'existence du groupe, le problème de taille des groupes

est réduit. La répartition entre les hommes et les femmes soulignent une plus forte proportion d'hommes dans le département du Nord (62,18%) et de femmes dans le département des Bouches-du-Rhône (57,84%). Les proportions sont équivalentes entre les hommes et les femmes pour les autres départements.

Tableau 4 : Répartition des participants selon le département et le sexe

Département	Effectif	Effectif hommes (%)	Effectif femmes (%)	Age
06- Alpes-Maritimes	63	34 (53,97%)	29 (46,03%)	$\mu= 20,11$ $\sigma =1,97$
13- Bouches-du-Rhône	185	78 (42,16%)	107 (57,84%)	$\mu= 20,84$ $\sigma =1,87$
33- Gironde	247	110 (44,53%)	137 (55,46%)	$\mu= 20,61$ $\sigma = 1,82$
56- Morbihan	73	37 (50,68%)	36 (49,32%)	$\mu= 20,74$ $\sigma =1,95$
59- Nord	119	74 (62,18%)	45 (37,82%)	$\mu= 20,76$ $\sigma = 1,96$
67- Bas-Rhin	104	50 (48,08%)	54 (51,92%)	$\mu= 20,41$ $\sigma =2,08$
Total	791	383 (48,42%)	408 (51,58%)	$\mu= 20,54$ $\sigma =1,99$

Concernant les comportements de mobilité, les individus du département du Morbihan conduisent en moyenne plus que les autres participants. Ils effectuent entre 10.000 et 15.000km par an contrairement aux autres conducteurs qui déclarent effectuer entre 6.000 et 10.000km par an. Le nombre de kilomètres annuels effectué en voiture est significativement plus élevé chez les jeunes conducteurs que les jeunes conductrices. Ces différences se trouvent au sein des départements des Bouches-du-Rhône ($p <0,05$) ; Gironde ($p <0,0001$), Nord ($p <0,05$) et Bas-Rhin ($p <0,0001$). Nos résultats n'indiquent pas de différences entre les hommes et les femmes sur le temps passé dans les transports en commun.

Nous revenons plus en détail sur la population dans partie 4 lors de la lecture contextualisée de nos résultats.

4. STRATEGIES D'ANALYSE

4.1 ANALYSES QUALITATIVES

Les analyses textuelles ont été réalisées avec le logiciel IRaMuTeq version 0.7 alpha 2. L'acronyme IRaMuTeQ correspond à « Interface de R pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de Questionnaires ». C'est un logiciel gratuit développé au sein du Laboratoire d'Étude et de Recherches Appliquées en Sciences Sociales (LERASS).

Analyse prototypique

À partir du mot inducteur « 80km/heure » les sujets ont produit entre trois et cinq mots. L'analyse prototypique issue des travaux de Vergès (1992, 1994, 2001) croise la fréquence et le rang d'apparition des éléments produits. Cette technique « rang-fréquence » permet d'accéder au contenu mais aussi à l'organisation de la représentation. Elle repose sur le postulat que les mots évoqués en premiers et le plus souvent sont plus fortement associés au mot inducteur. En croisant les deux indicateurs fréquence et rang d'apparition moyens, il est possible de définir les contours de la représentation selon un tableau 2*2.

L'analyse prototypique ainsi réalisée permet de séparer les éléments en quatre catégories :

- Case 1 : éléments les plus fréquents qui apparaissent en premier. Ces éléments composent le *noyau central*.
- Case 2 : éléments dont la fréquence est forte et qui apparaissent dans les derniers rangs (1^{ère} périphérie).

- Case 3 : éléments dont la fréquence est faible et qui apparaissent dans les premiers rangs (1^{ère} périphérie).
- Case 4 : éléments avec une fréquence faible et qui apparaissent dans les derniers rangs (2^{ème} périphérie).

Suivant la méthodologie proposée par Gaymard et al. (2020), le même seuil a été utilisé pour tous les groupes à savoir entre 15% et 16% pour la fréquence haute et 5% comme fréquence minimale pour la seconde périphérie. Les termes produits par les participants ont été lemmatisés avant d'être analysés. Par exemple, les termes « lents », « lenteur » ou encore « lentement » ont été regroupés sous le forme « lent ».

Classifications

Classification Descendante Hiérarchique (CDH)

Cette analyse nous permet d'identifier les mots spécifiques et de les regrouper en catégories lexicales. Elle repose sur la méthode de classification d'Alceste développée par Reinert (1983). Les catégories sémantiques créées peuvent par la suite être interprétées afin de faire ressortir les thématiques associées à la représentation (Blanchet & Gotman, 2007).

Analyses Factorielles des Correspondances (AFC) et spécificités

Cette analyse nous permet d'identifier les mots spécifiques et de les regrouper par sous-catégorie. Les variables utilisées sont les mots produits lors de la tâche d'association, les variables supplémentaires sont le sexe et le département.

4.2 ANALYSES QUANTITATIVES

Les données ont été analysées à partir du logiciel R, version 4.0.3.

La cohérence des échelles utilisées est vérifiée par l'alpha de Cronbach (George & Mallery, 2003). Les tests de Shapiro-Wilk ainsi que des visualisations graphiques de nos variables nous ont permis d'identifier que nos variables ne sont pas normalement distribuées. Nous utilisons ainsi des tests non-paramétriques.

Analyses bivariées

Des analyses de corrélations entre nos variables d'intérêts sont réalisées. Dans le cas de variables non normales et/ou ordonnées, nous utilisons le coefficient de Spearman, plus robuste et moins sensible aux valeurs extrêmes. Ces coefficients sont néanmoins à interpréter avec beaucoup de précautions. Il est préférable de s'intéresser au signe du coefficient plutôt que la valeur qui peut être sujette à de nombreuses variations.

Les tests de Mann-Whitney (deux échantillons indépendants et non-paramétrique) et le test de Kruskal-Wallis (dans le cas de plus de deux échantillons indépendants ou plus et non-paramétrique) sont aussi utilisés afin de souligner l'impact du sexe ou du département d'étude sur nos variables.

Analyses par quartiles

Concernant le Questionnaire des Scripts Conditionnels, nous calculons le troisième quartile de chaque situation par scénario (Gaymard, 2007). L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est

élevé, plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelles en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

Analyses multivariées

Si les analyses bivariées nous permettent de répondre en partie à nos hypothèses, les analyses multivariées contribuent à approfondir notre réflexion.

Nous proposons par la suite des analyses hiérarchiques de régressions multiples. Dans le cas où les variables dépendantes sont positivement asymétriques et sur dispersées, nous utilisons des régressions négatives binomiales pour estimer les liens entre les comportements infractionnistes et nos variables d'intérêts (Factor, 2018). Sinon, nous utilisons des régressions de Poisson (Ferrando et al., 2005; Graham et al., 2005). Deux critères sont retenus pour comparer nos modèles. Le Critère d'information d'Akaike (AIC, Akaike, 1973) est un indice qui mesure la qualité d'un modèle. Le Critère d'Information Bayésien (BIC, Schwartz, 1978) mesure également la qualité de l'ajustement. Ces deux critères rendent compte du meilleur modèle lorsque leur score sont minimisés.

PARTIE 4. RESULTATS

1. LECTURE REGIONALISEE

Cette première partie propose une lecture régionalisée de nos indicateurs. Les résultats sont ainsi décrits selon les différents départements.

1.1 DEPARTEMENT 06 : ALPES-MARITIMES

1.1.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 63 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,11 ans, écart-type : 1,97 ans). 53,97% des conducteurs sont de sexe masculin. La moitié des participants ont le niveau bac. Les tableaux en annexe V.a décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département des Alpes-Maritimes.

Tableau 5 : Répartition de la population en fonction du sexe (Alpes-Maritimes)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total
06	54% (34)	46% (29)	100% (63)

Tableau 6 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Alpes-Maritimes)

Niveau scolaire maximum	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Sans diplôme, brevet des collèges	3% (1)	7% (2)	5% (3)
CAP, BEP	9% (3)	0% (0)	5% (3)
Baccalauréat	50% (17)	45 % (13)	48% (30)
Bac +2	21% (7)	17% (5)	19% (12)
Diplôme supérieur à Bac +2	18% (6)	31% (9)	24 % (15)

1.1.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 264 (T) occurrences parmi lesquelles 125 (N) formes dont 82 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 4,19. On constate que l'indice de diversité est de 0,47, témoignant d'un relatif consensus à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,66 vient néanmoins nuancer cette première tendance indiquant la présence d'une variabilité individuelle non négligeable.

Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

Nous effectuons dans un second temps une analyse prototypique afin de mettre en avant la structure et le contenu de la représentation (Vergès, 2001). L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2,10 pour une fréquence haute de 10. Le tableau 7 met en évidence la structure de la représentation.

Le NC de la représentation pour les participants vivant dans le département des Alpes-Maritimes est constitué des termes *limite*, *vitesse* et *lent*. Le 80km/heure est identifié par des termes descriptifs, en tant que limite de vitesse. Cette nouvelle limite est également jugée *lente* par les participants. En première périphérie, les conducteurs évoquent les termes *inutile*,

sécurité, rapide et règle. Ces termes identifient la nouvelle réglementation en tant que *règle* qui a lieu sur les *voies rapides* mais évoquent également sa pertinence avec le terme *inutile*.

Tableau 7 : Structure de la RS du 80km/heure (Alpes-Maritimes)

		Rang moyen $\leq 2,10$		Rang moyen $> 2,10$	
Fréquence ≥ 10	Limite	22 ^a	1,6 ^b	Inutile	11 2,3
	Vitesse	15	1,9		
	Lent	15	1,8		
Fréquence < 10	Sécurité	8	1,6	Route	9 2,4
	Rapide	5	1,8	Radar	6 3
	Règle	3	2	Danger	4 2,5
				Argent	4 2,8
				Départementale	4 2,5
				Nationale	3 4
				Respect	3 2,3
				Accident	3 2,7
			Panneau	3 2,7	

Note :

^a = Fréquence ; ^b = rang

N=63

1.1.3 IPIP

Les facettes utilisées sont : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2). Un score élevé sur une facette augmente la probabilité de réalisation d'un comportement donné dans une situation précise. Au contraire, un score faible diminue la probabilité de réalisation de ce même comportement.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,75 et 0,89 témoignent d'une bonne cohérence interne pour les différentes échelles utilisées (George & Mallery, 2003).

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 2,81 (E-T=1,2) au plus bas pour le score de colère-hostilité et de 4,24 (E-T=0,44) au plus haut pour le score de moralité. Le score moyen des participants pour la facette anxiété est de 2,89 (E-T=1,7), de 2,98 (E-T=0,68) pour la facette recherche de sensations et de 4,21(E-T=0,39) pour la facette altruisme.

Tableau 8 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Alpes-Maritimes)

Variables	Nombre de questions	Alphas de Cronbach standardisés
<i>IPIP</i>		
Moralité	10	0,78
Altruisme	10	0,75
Recherche de sensations	10	0,85
Anxiété	10	0,86
Colère-Hostilité	10	0,89

Note : N=63

Tableau 9 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Alpes-Maritimes)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,24	0,44	3-5
Altruisme	4,21	0,39	3-5
Recherche de sensations	2,98	0,67	1-5
Anxiété	2,89	1,7	1-5
Colère-Hostilité	2,81	1,2	1-5

Note : N=63

1.1.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,61 et 0,91 témoignent d'une cohérence interne modérée à bonne (George & Mallery, 2003).

Tableau 10 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Alpes-Maritimes)

	Nombre de questions	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,71
Autres conducteurs	6	0,77
Destin	2	0,91
Env. ¹	3	0,61

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=63

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,44 pour le facteur Destin et 4,29 pour le facteur Autres conducteurs. Plus le score sur le facteur Soi est élevé, plus les individus sont *internes*, c'est-à-dire qu'ils pensent que l'accident est la conséquence de leur comportement. Au contraire, les individus ayant un score élevé sur le facteurs Autres conducteurs considèrent que la source de l'accident est à chercher dans le comportement des autres conducteurs.

Tableau 11: Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Alpes-Maritimes)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>Traffic Locus of Control</i>			
Soi	3,09	1,03	1-5
Autres conducteurs	4,29	0,56	1-5
Destin	2,44	1,19	1-5
Env. ¹	3,73	0,87	1-5

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=63

1.1.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,93 et 0,96 témoignent d'une excellente cohérence interne pour l'échelle du QSC (George & Mallery, 2003).

Tableau 12: Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Alpes-Maritimes)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,96
Téléphone	12	0,93
SMS	12	0,96

Note :

N=63

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaynard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 13. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 336,67$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$). On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75}=3,97$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75}=2,47$) est celui qui apparait le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 13 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Alpes-Maritimes)

	Q3
Vitesse	3,97
Téléphone	3,45
SMS	2,47

Note :

N=63

ANALYSES DES SITUATIONS

L'analyse des situations par scénario témoigne de différences significatives entre chaque situation. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 732,32$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$). Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau numéro 15.

Nous allons nous intéresser pour chaque scénario aux deux situations les plus et moins conditionnelles à savoir celles pour lesquelles le troisième quartile est le plus et le moins élevé.

Tableau 14 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Alpes-Maritimes)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	La route est dégagée
	Vous êtes distrait.e	C'est une ligne droite
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous êtes avec des amis	Votre véhicule est équipé du bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous roulez sur une autoroute	Votre véhicule est équipé du bluetooth

Note :

N=63

Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne le fait de rouler sur une route dégagée ($q_{0,75}=4,69$) et en ligne droite ($q_{0,75}=4,69$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Pour le Scénario téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=3,93$ et $3,57$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,39$ et $3,91$).

Toujours pour ces scénarios, une situation parmi les moins conditionnelles est identiques : être avec des amis ($q_{0,75}=2,37$ et $1,19$). Pour le Scénario téléphone, le fait de s'ennuyer au volant vient compléter les situations les moins conditionnelles ($q_{0,75}=2,32$). Pour le scénario SMS, la situation *Vous roulez sur autoroute* est très faiblement conditionnelle ($q_{0,75}=1,45$). Dans le cas du scénario Vitesse, la thématique des amis est aussi énoncée via le fait d'avoir passé une soirée festive ($q_{0,75}=2,22$).

L'analyse des quartiles souligne les différences de degrés de conditionnalité entre les scénarios et les situations proposées.

Tableau 15 : Troisième quartile pour chaque situation (Alpes-Maritimes)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
1	NA	NA	<p>Vous êtes avec des amis (1,19)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (1,45)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (1,75)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (1,81)</p>
2	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (2,17)	<p>Vous vous ennuyez au volant (2,32)</p> <p>Vous êtes avec des amis (2,37)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,84)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,77)</p>	<p>Vous devez être joignable par votre patron (2,04)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,41)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,71)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (2,71)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (2,75)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (2,82)</p>
3	<p>Vous êtes distrait.e (3,02)</p> <p>Vous roulez en ville (3,19)</p> <p>Vous êtes avec des amis (3,52)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,88)</p> <p>Vous conduisez un véhicule puissant (3,95)</p>	<p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (3,02)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,03)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,11)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (3,25)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,42)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,87)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,93)</p>	<p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,57)</p> <p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (3,91)</p>

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
4	Vous vous rendez au travail/école (4,03) Il est tard le soir (4,04) Vous connaissez la route (4,16) Vous roulez sur une route à 80km/heure (4,18) Vous roulez sur une route de campagne (4,48) Vous êtes pressé.e (4,52) Vous êtes seul.e dans le véhicule (4,58) La limite de vitesse est trop basse (4,65) La route est dégagée (4,69) C'est une ligne droite (4,85)	NA	
5	NA	Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,39)	NA
6	NA	NA	NA
Chi ²	Chi ² = 159,85, df = 75, p< 0,0001	Chi ² = 161,3 df = 55, p< 0,0001	Chi ² = 116,99, df = 55, p< 0,0001

Note :
N=63

1.1.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 51,24% des individus effectuent 4 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 2 et le quatrième quartile à 7. En moyenne, le score des choix risqués est de 4,46.

Tableau 16 : Distribution des choix à la loterie (Alpes-Maritimes)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	11	17,46%
1	3	4,76%
2	2	3,17%
3	4	6,35%
4	12	19,05%
5	6	9,52%
6	7	11,11%
7	7	11,11%
8	7	11,11%
9	2	3,17%
10	2	3,17%
Ensemble	63	100%
	Moyenne	E-T
Total des choix	4,46	2,93

1.1.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau en annexe V.a présente la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, T-LOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de loterie est corrélé au score de la facette recherche de sensations ($r= 0,33, p<0,01$) et au scénario Vitesse ($r= 0,31, p<0,01$). Aucun des facteurs du T-LOC aux choix à la loterie.

Les résultats révèlent que le sous trait recherche de sensations est négativement corrélée au score de la facette moralité ($r= -0,34, p<0,01$) et au sexe ($r= -0,30, p<0,1$). Le score d'anxiété est positivement lié au score de la facette colère-hostilité ($r= 0,44, p<0,001$), au score de moralité ($r=0,25, p<0,01$) et au sexe ($r= 0,33, p<0,01$). Le score de moralité est négativement associé au score dans le scénario Vitesse ($r=-0,45, p<0,001$). Le facteur Environnement et Véhicule est positivement corrélé au facteur *Soi* ($r= 0,35, p<0,01$) et Autres conducteurs ($r= 0,42, p<0,001$). Le facteur Destin est positivement lié à la facette recherche de sensations ($r= 0,28, p<0,01$).

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *Vous roulez sur une route dégagée* ($r=0,32, p<0,05$), *Vous êtes seul.e sur la route* ($r=0,31, p<0,05$), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* ($r=0,29, p<0,05$) et *La route est droite* ($r=0,31, p<0,05$) sont corrélées au score à la loterie.

Scénario Téléphone :

Aucune situation du scénario téléphone n'est corrélée au score de loterie.

Scénario SMS :

Les situations *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* ($r=0,30, p<0,05$) est corrélée au score à la loterie.

Les résultats des analyses de régressions précisent que la facette recherche de sensations (Beta=0,312, $p<0,05$) et le trait caractère consciencieux (Beta=-0,255, $p<0,05$) sont

respectivement positivement et négativement associée aux choix risqués à la loterie. Les facteurs du T-LOC sont positivement associé dans le cas du facteur Soi ($\text{Beta}=0,135$, $p<0,1$) et négativement dans le cas du facteur Environnement et Véhicule ($\text{Beta}=-0,153$, $p<0,1$). Les résultats des modèles utilisant les variables de conditionnalité comme variables indépendantes sont plus contradictoires. En effet, si le fait d'avoir un véhicule possédant le Bluetooth apparait négativement impacter les choix à la loterie dans le cas du scénario Téléphone ($\text{Beta}=-0,130$, $p<0,01$) la relation inverse est relevée pour le scénario SMS ($\text{Beta}=0,162$, $p<0,01$). Toutefois, l'analyse des corrélations n'indique pas de résultat significatif dans le cas de du scénario Téléphone. Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé seulement des variables considérant les facettes IPIP.

1.2 DEPARTEMENT 13 : BOUCHES-DU-RHONE

1.2.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 185 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,84 ans, écart-type : 1,87 ans). 42,16% des conducteurs sont de sexe masculin. La moitié des participants ont un niveau supérieur à bac+2. Les tableaux en annexe V.b décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département des Bouches-du-Rhône.

Tableau 17 : Répartition de la population en fonction du sexe (Bouches-du-Rhône)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total - %
13	42% (78)	58% (107)	100% (185)

Tableau 18 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Bouches-du-Rhône)

Niveau scolaire maximum	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Sans diplôme, brevet des collèges	5% (4)	0% (0)	2% (4)
CAP, BEP	0% (0)	2% (2)	1% (2)
Baccalauréat	28% (22)	23% (25)	25% (47)
Bac +2	26% (20)	16% (17)	20% (37)
Diplôme supérieur à Bac +2	41% (32)	59% (63)	51% (95)

1.2.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 688 (T) occurrences parmi lesquelles 222 (N) formes dont 133 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 3,72. On constate que l'indice de diversité est de 0,32, témoignant d'un consensus manifeste à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,60 vient néanmoins nuancer cette première tendance témoignant de l'existence d'une certaine variabilité individuelle. Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

Nous effectuons dans un second temps une analyse prototypique afin de mettre en avant la structure et le contenu de la représentation (Vergès, 2001). L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2,1 pour une fréquence haute de 29. Le tableau 19 met en évidence la structure de la représentation.

Le noyau central pour ces participants contient les termes *lent*, *limite* et *vitesse*. Comme précédemment, ces éléments font références à la fonction de la nouvelle réglementation, c'est une *limite de vitesse*. Les participants évoquent également la lenteur de celle-ci. En première périphérie, quatre termes sont évoqués *règle*, *nationale*, *chiant* et *restriction*. Nous retrouvons ici les aspects relatifs aux caractéristiques de la réforme à savoir que cette nouvelle règle

s'applique sur les routes nationales. Cette nouvelle réforme apparaît également comme une *restriction*, comme une contrainte pour les participants.

Tableau 19 : Structure de la RS du 80km/heure (Bouches-du-Rhône)

		Rang moyen $\leq 2,1$		Rang moyen $> 2,1$	
Fréquence ≥ 29	Lent	56 ^a	1,8 ^b		
	Limite	48	1,5		
	Vitesse	38	1,9		
Fréquence < 29	Règle	14	2,1	Sécurité	11 2,3
	Nationale	13	2	Inutile	24 2,2
	Chiant	10	1,8	90kmh	19 2,4
	Restriction	9	2	Départementale	18 2,4
				Route	15 2,3
				Respect	12 2,9
				Danger	10 2,5
				Nouveauté	9 2,4
				Rapide	9 2,2
				Sécurité	11 2,3
				Inutile	24 2,2
				90kmh	19 2,4
				Départementale	18 2,4

Note :

^a = Fréquence ; ^b = rang

N= 185

1.2.3 IPIP

Les facettes utilisées sont les suivantes : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,74 et 0,90 témoignent d'une bonne à excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 20 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Bouches-du-Rhône)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>IPIP</i>		
Moralité	10	0,84
Altruisme	10	0,74
Recherche de sensations	10	0,84
Anxiété	10	0,85
Colère-Hostilité	10	0,90

Note : N=185

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 2,82 pour le score de colère/hostilité jusqu'à 4,13 pour le score d'altruisme.

Tableau 21: Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Bouches-du-Rhône)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,12	0,59	2-5
Altruisme	4,13	0,50	2-5
Recherche de sensations	3,05	0,68	1-5
Anxiété	2,96	0,71	1-5
Colère-Hostilité	2,82	0,85	1-5

Note : N=185

1.2.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,61 et 0,77 témoignent d'une modérée à bonne cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 22 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Bouches-du-Rhône)

Variabes	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,77
Autres conducteurs	6	0,76
Destin	2	0,75
Env. ¹	3	0,61

Note :

¹ : Véhicule et Environnement

N=185

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,38 pour le facteur Destin et 4,24 pour le facteur Autres conducteurs.

Tableau 23 : Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Bouches-du-Rhône)

Variabes	Moyenne	E-T	Rang
<i>Traffic Locus of Control</i>			
Soi	3,21	0,99	1-5
Autres conducteurs	4,24	0,53	1-5
Destin	2,38	1,17	1-5
Env. ¹	3,83	0,70	1-5

Note :

¹ : Véhicule et Environnement

N=185

1.2.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,93 et 0,95 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 24 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Bouches-du-Rhône)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,96
Téléphone	12	0,95
SMS	12	0,95

Note :
N=185

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 25. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 559,73$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$).

On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75} = 3,98$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75} = 2,95$) est celui qui apparaît le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 25 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Bouches-du-Rhône)

	Q3
Vitesse	3,98
Téléphone	3,56
SMS	3,11

Note :

N=185

ANALYSES DES SITUATIONS

Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 1440,8$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$). Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau 27.

Nous allons nous intéresser pour chaque scénario aux deux situations les plus et moins conditionnelles à savoir celles pour lesquelles le troisième quartile est le plus et le moins élevé.

Tableau 26 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Bouches-du-Rhône)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	Vous connaissez la route
	Vous êtes avec des amis	La limite de vitesse est trop basse
Téléphone	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth

Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne le fait de trouver la limite de vitesse trop basse ($q_{0,75}=4,49$) et de connaître la route ($q_{0,75}=4,45$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Pour le scénario Téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=4,37$ et $4,21$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,31$ et $4,14$).

Toujours pour ces scénarios, les situations les moins conditionnelles sont identiques : être avec des amis ou s'ennuyer au volant. Dans le cas du scénario Vitesse, la thématique des amis est aussi énoncée via le fait d'avoir passé une soirée festive ou être avec des amis ($q_{0,75}=2,43$ et $3,49$).

L'analyse des quartiles souligne les différences de degrés de conditionnalité entre les scénarios et les situations proposées.

Tableau 27 : Troisième quartile pour chaque situation (Bouches-du-Rhône)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
1	NA	NA	
2	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (2,43)	<p>Vous vous ennuyez au volant (2,60)</p> <p>Vous êtes avec des amis (2,63)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,86)</p>	<p>Vous êtes avec des amis (2,08)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (2,32)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (2,47)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,57)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,66)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (2,68)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,87)</p>
3	<p>Vous êtes avec des amis (3,49)</p> <p>Vous êtes distrait.e (3,58)</p> <p>Vous roulez en ville (3,73)</p> <p>Il est tard le soir (3,85)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,93)</p>	<p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (3,15)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (3,22)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,34)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,57)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,58)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (3,60)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,69)</p>	<p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,06)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,30)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,44)</p>

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
4	<p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (4,08)</p> <p>Vous vous rendez au travail/école (4,12)</p> <p>Vous roulez sur une route de campagne (4,14)</p> <p>Vous conduisez un véhicule puissant (4,15)</p> <p>C'est une ligne droite (4,30)</p> <p>Vous êtes pressé.e (4,32)</p> <p>La route est dégagée (4,32)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (4,33)</p> <p>Vous connaissez la route (4,45)</p> <p>La limite de vitesse est trop basse (4,49)</p>	<p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (4,37)</p>	<p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (4,14)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (4,21)</p>
5	NA	<p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,31)</p>	NA
6	NA	NA	NA
Chi²	Chi² = 326,9, df = 75, p< 0,0001	Chi² = 329,43, df = 55, p< 0,0001	Chi² = 275,67, df = 55, p= < 0,0001

1.2.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 53,51% des individus effectuent 5 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 3 et le quatrième quartile à 7. En moyenne, le score des choix risqués est de 5,14.

Tableau 28 : Distribution des choix à la loterie (Bouches-du-Rhône)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	15	8,11
1	8	4,32
2	14	7,57
3	15	8,11
4	17	9,11
5	30	16,22
6	23	12,43
7	19	10,27
8	25	13,51
9	10	5,41
10	9	4,86
Ensemble	185	100%
	Moyenne	E-T
Total des choix	5,14	2,77

1.2.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau présente en annexe V.b la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, TLOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis

combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de prise de risque à la loterie est positivement associé au score de recherche de sensations ($r = 0,21$, $p < 0,01$) et négativement au sous-trait moralité ($r = -0,17$, $p < 0,05$). Le score de conditionnalité du scénario vitesse est significativement associé aux scores de prise de risque à la loterie ($r = 0,17$, $p < 0,1$). Le facteur Autres conducteurs est négativement associé aux choix risqués dans la loterie ($r = -0,16$, $p < 0,05$).

Le facteur *Environnement et Véhicule* est positivement corrélé au facteur *Soi* ($r = 0,39$, $p < 0,001$) et *Autres conducteurs* ($r = 0,45$, $p < 0,001$). La variable *sexe* est positivement liée au facteur *Autres conducteurs* ($r = 0,16$, $p < 0,05$). Le score de la facette recherche de sensations est négativement associée au score de la facette anxiété ($r = -0,15$, $p < 0,05$) ainsi qu'au score de moralité ($r = -0,37$, $p < 0,001$) et positivement au score d'ouverture à l'expérience ($r = 0,32$, $p < 0,001$). Le sous-trait altruisme est positivement associé à la facette moralité ($r = 0,39$, $p < 0,001$) et à la facette caractère consciencieux ($r = 0,25$, $p < 0,010$). Le score d'anxiété est positivement lié au score de colère/hostilité ($r = 0,39$, $p < 0,001$). Le sexe est négativement associé à la recherche de sensations ($r = -0,32$, $p < 0,001$) et positivement au sous-trait anxiété ($r = 0,35$, $p < 0,001$) et au score de moralité ($r = 0,30$, $p < 0,001$).

Les scores de conditionnalité vitesse sont positivement associés au score de recherche de sensations ($r = 0,46$, $p < 0,001$), d'anxiété ($r = 0,18$, $p < 0,05$), du facteur *Soi* ($r = 0,18$, $p < 0,05$), *Destin* ($r = 0,20$, $p < 0,01$) et négativement au score d'altruisme ($r = -0,30$, $p < 0,001$), de moralité ($r = -0,42$, $p < 0,001$) et au facteur *Autres conducteurs* ($r = 0,15$, $p < 0,05$). Le score de conditionnalité dans le scénario téléphone est positivement associé au score de recherche de

sensations ($r= 0,22$, $p<0,01$). Les score de moralité et d'altruisme sont significativement négativement associés à tous les scénarios de conditionnalité.

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *La limite de vitesse est trop basse* ($r=0,19$, $p<0,01$), *Vous avez passé une soirée festive avec des amis* ($r=0,22$, $p<0,01$), *Vous êtes seul dans le véhicule* ($r=0,22$, $p<0,01$), *Vous roulez sur une route de campagne* ($r=0,18$, $p<0,05$), *Vous roulez en ville* ($r=0,15$, $p<0,05$), sont corrélées au score à la loterie.

Scénario SMS :

La situation *Vous vous ennuyez en conduisant* ($r=0,16$, $p<0,05$) est positivement corrélé aux choix à la loterie.

Scénario Téléphone :

Aucune situation n'est corrélée au score de loterie.

Les résultats des analyses de régressions corroborent les résultats précédemment trouvés (annexe V.b). Le score de recherche de sensations est positivement associé aux choix à la loterie à travers les différents modèles testés ($p<0,01$). La variable ouverture à l'expérience (resp. $Beta=-0,113$; $p<0,05$; $Beta=-0,095$, $p<0,1$) ainsi que le facteur Autres conducteurs ($Beta=-0,122$, $p<0,1$) sont faiblement négativement liées à la variable dépendante. Les situations *Vous avez passé une soirée festive* (scénario vitesse), *Vous êtes arrêtés au feu rouge* (scénario SMS) et *Vous vous ennuyez* (scénario téléphone) sont positivement liées à la variable dépendante score à la loterie (resp. $Beta=0,095$, $p<0,01$; $Beta=0,079$, $p<0,05$; $Beta=0,089$, $p<0,05$). Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé des variables de conditionnalité.

1.3 DEPARTEMENT 33 : GIRONDE

1.3.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 247 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,61 ans, écart-type : 1,82 ans). 44,53% des conducteurs sont de sexe masculin. 49% des participants ont un niveau scolaire bac+2. Les tableaux en annexe V.c décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département de la Gironde.

Tableau 29 : Répartition de la population en fonction du sexe (Gironde)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total
33	45% (110)	55% (137)	100% (247)

Tableau 30 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Gironde)

Niveau scolaire maximum	Masculin -	Féminin -	Ensemble -
Sans diplôme, brevet des collèges	1% (1)	1% (2)	1% (3)
CAP, BEP	5% (5)	0% (0)	2% (5)
Baccalauréat	29% (32)	25% (34)	27% (66)
Bac +2	21% (23)	22% (30)	21% (53)
Diplôme supérieur à Bac +2	45% (49)	52% (71)	49% (120)

1.3.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 987 (T) occurrences parmi lesquelles 264 (N) formes dont 152 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 4. On constate que l'indice de diversité est de 0,27, témoignant d'un consensus important à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,57 vient néanmoins nuancer cette première tendance indiquant la présence d'une variabilité individuelle non négligeable.

Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2 pour une fréquence haute de 39. Le tableau 31 met en évidence la structure de la représentation.

La zone centrale est composée des éléments *lent*, *sécurité*, *limite* et *vitesse*. Ces termes font écho à la fonction du 80km/heure : c'est une limite de vitesse. L'aspect sécuritaire est également mentionné ainsi que la lenteur de la réforme. La première périphérie contient quant à elle les mots *campagne*, *règle*, *ralentir* et *ennuyeux*. Nous retrouvons ici les éléments descriptifs de la réforme : cette *règle* qui nécessite un *ralentissement* s'actualise sur les routes de *campagne*. Les notions de ralentissement et de lenteur de la réforme se recoupent à travers le terme *ennuie*, soulignant l'allongement des temps de trajet.

Tableau 31 : Structure de la RS du 80km/heure (Gironde)

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 39	Lent	87	1,8			
	Sécurité	54	2			
	Limite	47	1,6			
	Vitesse	44	1,8			
Fréquence < 39	Campagne	22	2	Danger	34	2,5
	Règle	15	1,7	90kmh	33	2,5
	Ralentir	13	2	Radar	26	2,9
	Ennuyeux	12	2	Départementale	26	2,3
				Route	25	2,4
				Respect	17	2,6
				Nationale	12	2,2
				Inutile	35	2,1

N=247

1.3.3 IPIP

Les facettes utilisées sont les suivantes : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,70 et 0,89 témoignent d'une bonne cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 32 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Gironde)

Variables	Nombre de questions	Alphas de Cronbach standardisés
<i>IPIP</i>		
Moralité	10	0,89
Altruisme	10	0,70
Recherche de sensations	10	0,78
Anxiété	10	0,86
Colère-Hostilité	10	0,88

Note : N=247

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 2,76 pour le score de la facette Colère-Hostilité et 4,10 pour les scores de moralité et d'altruisme.

Tableau 33 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Gironde)

Variab les	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,10	0,55	2-5
Altruisme	4,10	0,44	2-5
Recherche de sensations	3,11	0,66	1-5
Anxiété	3	0,68	1-5
Colère-Hostilité	2,76	0,78	1-5

Note : N=247

1.3.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,66 et 0,85 témoignent d'une cohérence interne modérée (George & Mallery, 2003).

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,36 pour le facteur Destin et 4,21 pour le facteur Autres conducteurs.

Tableau 34 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Gironde)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,85
Autres conducteurs	6	0,72
Destin	2	0,85
Env. ¹	3	0,66

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=247

Tableau 35 : Moyennes, écarts-types et rangs pour l'échelle du T-LOC (Gironde)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>Traffic Locus of Control</i>			
Soi	3,22	0,99	1-5
Autres conducteurs	4,21	0,53	1-5
Destin	2,36	1,12	1-5
Env. ¹	3,78	0,71	1-5

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=247

1.3.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,93 et 0,96 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 36 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Gironde)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,96
Téléphone	12	0,94
SMS	12	0,96

Note :

N=247

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 37. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 702.98$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$).

On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75}=3,84$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75}=3,08$) est celui qui apparait le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 37 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Gironde)

	Q3
Vitesse	3,84
Téléphone	3,40
SMS	3,08

Note :

N=247

ANALYSES DES SITUATIONS

Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 2054.4$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$).

Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau numéro 39.

Tableau 38 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Gironde)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	Vous roulez sur une route de campagne
	Vous êtes avec des amis	La limite de vitesse est trop basse
Téléphone	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
	Vous roulez sur une autoroute	Vous êtes arrêtés au feu rouge

Note :

N=247

Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne le fait de trouver la limite de vitesse trop basse ($q_{0,75}=4,24$) et de rouler sur une route de campagne ($q_{0,75}=4,16$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Pour le scénario Téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=3,99$ et $3,88$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,10$ et $3,95$).

La situation *Vous êtes des amis* est la moins conditionnelle pour ces deux scénarios ($q_{0,75}=2,45$ et $2,08$). Dans le cas du scénario Vitesse, la thématique des amis est aussi énoncée via le fait d'avoir passé une soirée festive ou être avec des amis ($q_{0,75}=2,33$ et $3,27$).

L'analyse des quartiles souligne les différences de degrés de conditionnalité entre les scénarios et les situations proposées.

Tableau 39 : Troisième quartile pour chaque situation (Gironde)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
1	NA	NA	
2	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (2,33)	<p>Vous êtes avec des amis (2,45)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (2,81)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,89)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,97)</p>	<p>Vous êtes avec des amis (2,08)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (2,54)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (2,30)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,59)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,93)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (2,98)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,98)</p>
3	<p>Vous êtes avec des amis (3,27)</p> <p>Vous êtes distrait.e (3,58)</p> <p>Vous roulez en ville (3,38)</p> <p>Il est tard le soir (3,62)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,78)</p> <p>Vous vous rendez au travail/école (3,89)</p> <p>Vous conduisez un véhicule puissant (3,76)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,97)</p> <p>Vous connaissez la route (3,95)</p>	<p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (3,19)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,03)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,45)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,42)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (3,32)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,47)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,99)</p>	<p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,10)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,27)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,37)</p> <p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (3,88)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,95)</p>

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
4	<p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (4,10)</p> <p>Vous roulez sur une route de campagne (4,16)</p> <p>C'est une ligne droite (4,05)</p> <p>Vous êtes pressé.e (4,12)</p> <p>La route est dégagée (4,10)</p> <p>La limite de vitesse est trop basse (4,24)</p>		
5	NA	Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,10)	NA
6	NA	NA	NA
Chi²	Chi ² = 539.21, df = 75, p < 0,0001	Chi ² = 530.17, df = 55, p < 0,0001	Chi ² = 363.44, df = 55, p < 0,0001

1.3.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 51,01% des individus effectuent 5 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 3 et le quatrième quartile à 7. En moyenne, le score des choix risqués est de 5,15.

Tableau 40 : Distribution des choix à la loterie (Gironde)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	21	8,50
1	9	3,64
2	10	4,05
3	23	9,31
4	22	8,91
5	41	16,60
6	43	17,41
7	33	13,36
8	26	10,53
9	6	2,43
10	13	5,26
Ensemble	247	100%
	Moyenne	E-T
Total des choix	5,15	2,63

1.3.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau en annexe V.c présente la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, TLOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de loterie est corrélé au score de la facette recherche de sensations ($r=0,25$, $p<0,001$), au scénario Vitesse ($r=0,21$, $p<0,001$) et au scénario Téléphone ($r=0,18$, $p<0,01$) Aucun des facteurs du T-LOC aux choix à la loterie.

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *Vous êtes distraits* ($r=0,17$, $p<0,01$), *Vous avez passé une soirée festive avec vos amis* ($r=0,22$, $p<0,001$), *Vous roulez en ville* ($r=0,17$, $p<0,01$), *Vous roulez sur une route droite* ($r=0,17$, $p<0,01$) ou *Vous roulez sur une route à 80km/h* ($r=0,17$, $p<0,01$) sont positivement associés aux choix à la loterie.

Scénario Téléphone :

Les situations *Vous êtes certains de ne pas vous faire contrôler* ($r=0,22$, $p<0,001$) et *Vous vous ennuyez* ($r=0,21$, $p<0,001$) sont positivement associés aux choix à la loterie.

Scénario SMS :

Les situations *Vous roulez sur autoroute* ($r=0,22$, $p<0,05$) et *Vous vous ennuyez* ($r=0,21$, $p<0,05$) sont positivement associés aux choix à la loterie.

Les résultats des analyses de régressions (annexe V.c) précisent que la facette recherche de sensations est positivement associée aux choix risqués à la loterie pour les différents modèles étudiés (resp. $Beta=0,159$, $p<0,01$; $Beta=0,142$, $p<0,01$). Les variables ouverture à l'expérience (resp. $Beta=0,071$; $p<0,1$; $Beta=0,087$, $p<0,1$) et anxiété (resp. $Beta=0,094$; $p<0,1$; $Beta=0,094$, $p<0,1$) sont faiblement mais positivement liées à la variable dépendante. Les facteurs du T-LOC sont positivement associé dans le cas du facteur Soi ($Beta=0,067$, $p<0,05$) et du facteur Destin ($Beta=0,068$, $p<0,01$). Les résultats des variables de conditionnalité sont plus nuancés. Si la situation du scénario téléphone *Vous vous ennuyez au volant* ($Beta=0,071$, $p<0,05$) est positivement associée à la variable dépendante, nous

retrouvons le schéma inverse pour la situation *Vous êtes avec des amis* (Beta=-0,090, $p < 0,05$). Toutefois, les résultats de l'analyse des corrélations n'indiquaient pas de relation significative entre la situation *Vous êtes avec des amis* et les choix à la loterie. Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé seulement des variables contenant les facettes IPIP.

1.4 DEPARTEMENT 56 : MORBIHAN

1.4.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 73 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,74 ans, écart-type : 1,95 ans). 50,68% des conducteurs sont de sexe masculin. 45% des participants ont le niveau bac. Les tableaux en annexe V.d décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département du Morbihan.

Tableau 41 : Répartition de la population en fonction du sexe (Morbihan)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total
56	51% (37)	49% (36)	100% (73)

Tableau 42 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Morbihan)

Niveau scolaire maximum	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Sans diplôme, brevet des collèges	5% (2)	6% (2)	5% (4)
CAP, BEP	5% (2)	0% (0)	3% (2)
Baccalauréat	46% (17)	44% (16)	45% (33)
Bac +2	30% (11)	33% (12)	32% (23)
Diplôme supérieur à Bac +2	14% (5)	17% (6)	15% (11)

1.4.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 320 (T) occurrences parmi lesquelles 146 (N) formes dont 92 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 4,44. On constate que l'indice de diversité est de 0,46, témoignant d'un relatif consensus à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,63 vient néanmoins nuancer cette première tendance indiquant la présence d'une variabilité individuelle non négligeable.

Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2,2 pour une fréquence de 11. Le tableau 43 met en évidence la structure de la représentation.

La zone du NC contient les éléments *lent*, *limite*, et *sécurité*. Ces éléments font références à l'aspect descriptif de la nouvelle réglementation, c'est une limite ayant pour objectif d'augmenter la sécurité mais dont la lenteur est toutefois soulignée.

La première périphérie contient des termes décrivant le contexte d'actualisation de la réforme à savoir que c'est une *règle* qui diminue la *vitesse* sur les routes de *campagnes*. Les participants évoquent également la dangerosité de cette réforme (par sa lenteur et les camions

roulant à la même vitesse), qu'il est difficile de respecter le 80km/heure et la nécessité de retourner à 90km/heure¹⁵. Les termes *restriction* et *inutile* sont également évoqués.

Tableau 43 : RS du 80km/heure (Morbihan)

		Rang moyen ≤ 2,2		Rang > 2,2	
Fréquence ≥ 11	Lent	22 ^a	1,6 ^b		
	Limite	12	1,2		
	Sécurité	19	2,2		
Fréquence < 11	Vitesse	9	1,3	Consommation	4 3,2
	Campagne	8	2	Départementale	8 3,4
	90kmh	7	2	Accident	5 3,2
	Règle	7	2		
	Danger	6	1,8		
	Route	4	2,2		
	Respect	8	2,1		
	Restriction	4	1,8		
	Inutile	5	2,2		

Note :

^a = Fréquence ; ^b = rang

N=73

1.4.3 IPIP

Les facettes utilisées sont les suivantes : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,825 et 0,93 témoignent d'une bonne cohérence interne (George & Mallery, 2003).

¹⁵ Le terme 90km/h évoque ici la volonté des répondants de retourner au 90km/h, que cela ne change rien entre rouler à 80 et 90km/h.

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 2,79 pour le score colère-hostilité et 4,16 pour le score de la facette moralité.

Tableau 44 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Morbihan)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>IPIP</i>		
Moralité	10	0,90
Altruisme	10	0,82
Recherche de sensations	10	0,89
Anxiété	10	0,91
Colère-Hostilité	10	0,93

Note :
N=73

Tableau 45 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Morbihan)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,16	0,65	2-5
Altruisme	4,04	0,49	2-5
Recherche de sensations	2,96	0,77	1-5
Anxiété	2,89	0,76	1-5
Colère-Hostilité	2,79	0,96	1-5

Note :
N=73

1.4.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,69 et 0,84 témoignent d'une cohérence interne modérée (George & Mallery, 2003).

Tableau 46 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Morbihan)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,73
Autres conducteurs	6	0,84
Destin	2	0,69
Env. ¹	3	0,73

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=73

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,32 pour le facteur Destin et 4,12 pour le facteur Autres conducteurs.

Tableau 47 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Morbihan)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>T-LOC</i>			
Soi	3,06	0,97	1-5
Autres conducteurs	4,12	0,71	1-5
Destin	2,32	1,06	1-5
Env. ¹	3,63	0,81	1-5

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=73

1.4.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,93 et 0,95 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 48 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Morbihan)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,95
Téléphone	12	0,93
SMS	12	0,94

Note :

N=73

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 49. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 317,85$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$).

On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75}=3,76$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75}=2,48$) est celui qui apparaît le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 49 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Morbihan)

	Q3
Vitesse	3,75
Téléphone	2,95
SMS	2,48

Note :
N=73

ANALYSES DES SITUATIONS

L'analyse des situations par scénario témoigne de différences significatives entre chaque situation. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 731.32$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$). Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau 51.

Nous allons nous intéresser pour chaque scénario aux deux situations les plus et moins conditionnelles à savoir celles pour lesquelles le troisième quartile est le plus et le moins élevé. Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne la situation 80km/heure ($q_{0,75}=4,40$) et trouver la limite de vitesse trop basse ($q_{0,75}=4,08$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Tableau 50 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Morbihan)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	La limite de vitesse est trop basse
	Vous êtes distrait.e	Vous roulez sur une route à 80km/heure
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous roulez sur une autoroute	Votre véhicule est équipé du Bluetooth

Pour le scénario Téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=3,63$ et $3,39$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,09$ et $3,68$).

Pour les situations les moins conditionnelles, la thématique des amis est évoquée dans les cas des scénarios Vitesse via le fait d'avoir passé une soirée festive ($q_{0,75}=2,05$) et SMS avec le fait d'être avec des amis ($q_{0,75}=1,59$).

Pour le scénario Téléphone, la situation *Vous vous ennuyez au volant* ($q_{0,75}=2,30$) ou *Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre* ($q_{0,75}=2,38$) apparaissent comme étant les situations les moins conditionnelles.

Tableau 51 : Troisième quartile pour chaque situation (Morbihan)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
1	NA	NA	Vous êtes avec des amis (1,48) Vous roulez sur une autoroute (1,78) Vous devez être joignable par votre patron (1,88) Vous vous ennuyez au volant (1,90) Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (1,98)
2	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (2,05) Vous êtes distrait.e (2,96)	Vous vous ennuyez au volant (2,30) Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,38) Vous êtes avec des amis (2,53) Vous roulez sur une autoroute (2,58) Vous êtes attendu.e quelque part (2,74) Vous êtes seul.e dans le véhicule (2,83) Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (2,85) Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,90) Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,97)	Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,40) Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,44) Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (2,70) Vous êtes attendu.e quelque part (2,74) Vous êtes seul.e dans le véhicule (2,72)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
3	<p>Vous êtes avec des amis (3,16)</p> <p>Vous roulez en ville (3,55)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,55)</p> <p>Vous conduisez un véhicule puissant (3,59)</p> <p>Il est tard le soir (3,69)</p> <p>Vous roulez sur une route de campagne (3,87)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,87)</p> <p>Vous connaissez la route (3,90)</p> <p>Vous vous rendez au travail/école (3,91)</p> <p>La route est dégagée (3,92)</p> <p>C'est une ligne droite (3,95)</p>	<p>Vous devez être joignable par votre patron (3,13)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,63)</p>	<p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,39)</p> <p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (3,68)</p>
4	<p>Vous êtes pressé.e (4,08)</p> <p>La limite de vitesse est trop basse (4,08)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (4,40)</p>		
5	NA	<p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,09)</p>	NA

3^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
6	NA	NA	NA
Chi²	Chi ² = 174,71, df = 75, p< 0,0001	Chi ² = 134,7df = 55, p< 0,0001	Chi ² = 118,05, df = 55, p< 0,0001

1.4.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 53,42% des individus effectuent 5 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 3 et le quatrième quartile à 7. En moyenne, le score des choix risqués est de 4,86.

Tableau 52 : Distribution des choix à la loterie (Morbihan)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	7	9,59
1	6	8,22
2	3	4,11
3	8	10,96
4	5	6,85
5	10	13,70
6	11	15,07
7	10	13,70
8	6	8,22
9	5	6,85
10	2	2,74
Ensemble	73	100
	Moyenne	E-T
Total des choix	4,86	2,93

1.4.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau en annexe V.d présente la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, T-LOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de la facette recherche de sensations est associé au score à la loterie ($r= 0,35, p<0,01$).

Le score de moralité est négativement lié au score à la loterie ($r= -0,31, p<0,01$). Aucun des facteurs du T-LOC n'est corrélé aux choix à la loterie.

Le facteur Environnement et Véhicule est positivement corrélé au facteur Autres conducteurs ($r= 0,36, p<0,01$). Le sous-trait recherche de sensations est négativement corrélée au score d'altruisme ($r= -0,29, p<0,05$), au score de la facette moralité ($r= -0,51, p<0,001$) et au sexe ($r= -0,47, p<0,001$). Les scores d'altruisme et de moralité sont positivement corrélés ($r=0,60, p<0,001$). Le score de colère/hostilité est positivement lié au score d'anxiété ($r= 0,39, p<0,001$) et négativement au score d'altruisme ($r= -0,35, p<0,01$). Le score de recherche de sensations est négativement associé au facteur Environnement ($r= -0,32, p<0,01$) et positivement aux scénarios de conditionnalité Téléphone, Vitesse et SMS (resp. $r= 0,46, p<0,001, r= 0,31, p<0,001$ et $r= 0,31, p<0,001$). Les facettes moralité et Colère-Hostilité sont liées au score de conditionnalité pour le scénario vitesse (resp. $r=-0,47, p<0,001$ et $r=0,31, p<0,05$). Le facteur Destin est associé aux scores des facettes anxiété ($r= 0,30, p<0,01$) et Colère-Hostilité ($r= 0,32, p<0,01$). Le facteur Autres conducteurs est négativement associé au score de conditionnalité vitesse et SMS (resp. $r= -0,22, p<0,01, r= -0,21, p<0,05$).

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *Vous êtes avec des amis* ($r=0,32, p<0,01$), *Vous avez passé une soirée festive* ($r=0,28, p<0,05$) et *Vous roulez sur une route de campagne* ($r= -0,31, p<0,01$) sont corrélées au score à la loterie.

Scénario SMS :

Aucune situation du scénario SMS n'est corrélée aux choix à la loterie.

Scénario Téléphone :

Aucune situation du scénario T-LOC n'est associée aux choix à la loterie.

Les résultats des analyses de régressions (annexe V.d) confortent les résultats précédemment trouvés. Le score de recherche de sensations est positivement associé aux choix à la loterie seulement dans le premier modèle (Beta=0,206, $p<0,05$). La variable caractère consciencieux (resp. Beta=-0,118 ; $p<0,1$; Beta=-0.147, $p<0,1$) est faiblement négativement liée à la variable dépendante. Aucune variable du T-LOC ou des scénarios de conditionnalités ne sont significatives. Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé des variables de personnalité IPIP.

1.5 DEPARTEMENT 59 : NORD

1.5.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 119 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,76 ans, écart-type : 1,96 ans). 62,18% des conducteurs sont de sexe masculin. 33% des participants ont le bac et 27% ont un niveau bac+2. Les tableaux en annexe V.e décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département du Nord.

Tableau 53 : Répartition de la population en fonction du sexe (Nord)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total
59	62% (74)	38% (45)	100% (119)

Tableau 54 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Nord)

Niveau scolaire maximum	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Sans diplôme, brevet des collèges	4% (3)	2% (1)	3% (4)
CAP, BEP	7% (5)	4% (2)	6% (7)
Baccalauréat	32% (24)	33% (15)	33% (39)
Bac +2	24% (18)	31% (14)	27% (32)
Diplôme supérieur à Bac +2	32% (24)	29% (13)	31% (37)

1.5.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 483 (T) occurrences parmi lesquelles 193 (N) formes dont 122 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 4,06. On constate que l'indice de diversité est de 0,40, témoignant d'un relatif consensus à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,62 vient néanmoins nuancer cette première tendance indiquant la présence d'une variabilité individuelle non négligeable.

Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2 pour une fréquence haute de 18. Le tableau 55 met en évidence la structure de la représentation.

Le NC de la représentation pour les participants vivant dans le département du Nord est constitué des termes *limite*, *vitesse* et *lent* faisant référence à l'objectif de la réforme : diminuer la limite de vitesse. En première périphérie, la notion de *sécurité* est évoquée mais également les termes *inutile*, *chiant*, ainsi que la volonté du retour au 90km/heure.

Tableau 55 : Structure de la RS du 80km/heure (Nord)

		Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2	
Fréquence ≥ 18	Lent	31 ^a	1,7 ^b	Sécurité	26 2,2
	Limite	19	1,7	Inutile	20 2,2
	Vitesse	18	1,8		
Fréquence < 18	90kmh	13	1,9	Départementale	15 2,1
	Chiant	5	1,8	Respect	13 2,2
				Route	13 2,3
				Radar	7 3
				Attention	6 3
				Agglomération	5 2,2
				Rapide	5 2,8

Note :

^a = Fréquence ; ^b = rang

N=119

1.5.3 IPIP

Les facettes utilisées sont : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2). Un score plus élevé sur une facette atteste d'une plus grande probabilité d'un comportement donné.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,80 et 0,90 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 56 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Nord)

Variables	Nombre de questions	Alphas de Cronbach standardisés
IPIP		
Moralité	10	0,82
Altruisme	10	0,73
Recherche de sensations	10	0,83
Anxiété	10	0,80
Colère-Hostilité	10	0,90

Note : N=119

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 3,00 pour le score de la facette Colère-Hostilité et 4,09 pour le score de moralité.

Tableau 57 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Nord)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,09	0,64	2-5
Altruisme	3,98	0,55	3-5
Recherche de sensations	3,03	0,70	1-5
Anxiété	3,01	0,72	1-5
Colère-Hostilité	3,00	0,81	1-5

Note : N=119

1.5.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,72 et 0,75 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,46 pour le facteur Destin et 4,22 pour le facteur Autres conducteurs comme présenté tableau 55.

Tableau 58 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Nord)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,73
Autres conducteurs	6	0,74
Destin	2	0,75
Env. ¹	3	0,72

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=119

Tableau 59 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes du T-LOC (Nord)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>T-LOC</i>			
Soi	3,11	0,92	1-5
Autres conducteurs	4,22	0,58	1-5
Destin	2,45	1,18	1-5
Env. ¹	3,78	0,79	1-5

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=119

1.5.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,94 et 0,96 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 60 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Nord)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,96
Téléphone	12	0,94
SMS	12	0,96

Note :

N=119

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 61. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 504,81$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$).

On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75} = 3,84$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75} = 2,49$) est celui qui apparait le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 61 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Nord)

	Q3
Vitesse	3,84
Téléphone	3,27
SMS	2,49

Note :

N=119

ANALYSES DES SITUATIONS

L'analyse des situations par scénario témoigne de différences significatives entre chaque situation. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 1037,2$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$). Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau numéro 63.

Nous allons nous intéresser pour chaque scénario aux deux situations les plus et moins conditionnelles à savoir celles pour lesquelles le troisième quartile est le plus et le moins élevé.

Tableau 62 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Nord)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	La route est dégagée
	Vous roulez en ville	Vous êtes seul.e dans le véhicule
Téléphone	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth

Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne le fait de rouler sur une route dégagée ($q_{0,75}=4,33$) et d'être seul dans le véhicule ($q_{0,75}=4,32$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Pour le scénario Téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=3,88$ et $3,65$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,17$ et $3,52$).

Toujours pour ces scénarios, les situations les moins conditionnelles sont identiques : être avec des amis ou s'ennuyer au volant. Dans le cas du scénario Vitesse, la thématique des amis est aussi énoncée via le fait d'avoir passé une soirée festive ($q_{0,75}=2,33$).

Tableau 63 : Troisième quartile pour chaque situation (Nord)

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
1	NA	NA	<p>Vous êtes avec des amis (1,49)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (1,83)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (1,88)</p>
2	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (2,33)	<p>Vous êtes avec des amis (2,25)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (2,42)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,60)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,96)</p>	<p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,08)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,09)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (2,16)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,78)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (2,68)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (2,68)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (2,79)</p>
3	<p>Vous roulez en ville (3,31)</p> <p>Vous êtes avec des amis (3,40)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,53)</p> <p>Vous conduisez un véhicule puissant (3,67)</p> <p>Vous êtes distrait.e (3,67)</p> <p>Vous vous rendez au travail/école (3,75)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (3,82)</p> <p>La limite de vitesse est trop basse (3,89)</p> <p>Il est tard le soir (3,92)</p>	<p>Vous êtes attendu.e quelque part (3,01)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (3,10)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (3,17)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (3,26)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,38)</p> <p>Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,45)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,88)</p>	<p>Votre véhicule est équipé du Bluetooth (3,52)</p> <p>Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,65)</p>

3 ^{ème} quart.	Vitesse	Téléphone	SMS
4	Vous êtes pressé.e (4,07) C'est une ligne droite (4,12) Vous roulez sur une route de campagne (4,16) Vous connaissez la route (4,25) Vous êtes seul.e dans le véhicule (4,32) La route est dégagée (4,33)	Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,17)	NA
5	NA		NA
6	NA	NA	NA
Chi²	Chi ² = 210,751, df = 75, p < 0,0001	Chi ² = 241,47 df = 55, p < 0,0001	Chi ² = 120,15, df = 55, p = < 0,0001

1.5.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 56,30% des individus effectuent 5 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 4 et le quatrième quartile à 7. En moyenne, le score des choix risqués est de 4,46.

Tableau 64 : Distribution des choix à la loterie (Nord)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	6	5,04
1	4	3,36
2	7	5,88
3	6	5,04
4	13	10,92
5	31	26,05
6	17	14,29
7	16	13,45
8	9	7,56
9	3	2,52
10	7	5,88
Ensemble	119	1000
	Moyenne	E-T
Total des choix	5,26	2,42

1.5.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau en annexe V.e présente la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, TLOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de loterie est corrélé aux scores des facettes recherche de sensations ($r= 0,28$, $p<0,01$), anxiété ($r= -0,23$, $p<0,05$), moralité ($r= -0,28$, $p<0,01$) et au scénario vitesse ($r= 0,28$, $p<0,01$). Aucun des facteurs du T-LOC n'est corrélé aux choix à la loterie.

Le sous-trait recherche de sensations est négativement corrélée au score d'altruisme ($r= -0,26$, $p<0,01$), au score de la facette moralité ($r= -0,53$, $p<0,001$) et au score de la facette anxiété ($r= 0,44$, $p<0,001$). Les scores d'altruisme et de moralité sont positivement corrélés. Le score de colère/hostilité est positivement lié au score d'anxiété ($r= 0,39$, $p<0,001$) et négativement au score de moralité ($r= -0,27$, $p<0,01$). Le sexe est négativement associé à la recherche de sensations ($r= -0,38$, $p<0,001$) et positivement associé au sous-trait moralité ($r= 0,41$, $p<0,001$).

Les scores d'accidents rapportés sont corrélés aux scores des facettes recherche de sensations ($r= 0,26$, $p<0,01$), altruisme ($r= -0,24$, $p<0,01$) et moralité ($r= -0,18$, $p<0,05$).

La facteur Autres conducteurs est positivement corrélé au facteur Soi ($r= 0,28$, $p<0,01$), Environnement et Véhicule ($r= 0,50$, $p<0,001$) et au sexe ($r= 0,26$, $p<0,01$). La variable âge et durée de permis sont positivement associées ($r= 0,63$, $p<0,001$). Le score de la variable Soi est négativement lié au nombre de km annuel effectués ($r= -0,26$, $p<0,01$).

Le score de recherche de sensations est positivement associé au facteur Destin ($r= 0,28$, $p<0,001$) et aux scénarios de conditionnalité Vitesse et Téléphone (resp. $r= 0,55$, $p<0,001$ et $r= 0,27$, $p<0,01$). Les facettes moralité et altruisme sont négativement liées au score de conditionnalité pour le scénario vitesse (resp. $r= -0,44$, $p<0,001$ et $r= -0,27$, $p<0,05$). Le facteur Autres conducteurs est négativement associé au score de conditionnalité Vitesse ($r= -0,30$, $p<0,001$).

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *Vous êtes seul.e dans le véhicule* ($r=0,19$, $p<0,05$), *La route est dégagée* ($r=0,20$, $p<0,05$), *Vous êtes avec des amis* ($r=0,28$, $p<0,01$), *Vous avez passé une soirée festive* ($r=0,22$, $p<0,05$), *Vous roulez sur une route de campagne* ($r=0,28$, $p<0,01$), *Vous connaissez la route* ($r=0,23$, $p<0,05$), *La vitesse est trop basse* ($r=0,25$, $p<0,01$), *Vous roulez sur une route à 80km/h* ($r=0,27$, $p<0,01$) sont corrélées au score de loterie.

Scénario SMS :

Aucune situation du scénario SMS n'est associée au score à la loterie.

Scénario Téléphone :

Aucune situation du Scénario téléphone n'est corrélée aux choix à la loterie.

Les résultats des analyses de régressions (annexe V.e) indiquent que le score de moralité est négativement associé aux choix à la loterie dans les deux modèles (resp. $\text{Beta}=-0,139$; $p<0,1$; $\text{Beta}=-0,198$, $p<0,01$). Les variables ouverture à l'expérience (resp. $\text{Beta}=0,126$; $p<0,05$; $\text{Beta}=0,157$, $p<0,05$) et colère/hostilité (resp. $\text{Beta}=0,106$; $p<0,1$; $\text{Beta}=0,115$, $p<0,1$) sont positivement liées à la variable dépendante. Aucune variable du T-LOC n'apparaît significatives. Les résultats des modèles utilisant les variables de conditionnalité comme variables indépendantes sont plus nuancés. En effet, si le fait de dépasser la limite de vitesse lorsque la route est dégagée apparaît positivement impacter les choix à la loterie ($\text{Beta}=0,136$, $p<0,05$) la relation inverse est relevée pour la situation *Je roule sur une ligne droite* ($\text{Beta}=-0,134$, $p<0,05$). Toutefois, l'analyse des corrélations n'indique pas de résultats significatifs entre la situation *Je roule sur une ligne droite* et les choix à la loterie.

Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé des variables de personnalité IPIP.

1.6 DEPARTEMENT 67 : BAS-RHIN

1.6.1 STATISTIQUES DESCRIPTIVES

Le nombre de réponses dans le département s'élève à 104 dont l'âge est compris entre 18 et 24 ans (moyenne : 20,41 ans, écart-type : 2,08 ans). 48,08% des conducteurs sont de sexe masculin. 41% des participants ont le bac. Les tableaux en annexe V.f décrivent les caractéristiques de la population habitant dans le département des Alpes-Maritimes.

Tableau 65 : Répartition de la population en fonction du sexe (Bas-Rhin)

Lieu	Masculin - %	Féminin - %	Total
67	48% (50)	52% (54)	100% (104)

Tableau 66 : Répartition de la population selon le niveau d'étude (Bas-Rhin)

Niveau scolaire maximum	Masculin -	Féminin -	Ensemble -
Sans diplôme, brevet des collèges	4% (2)	2% (1)	3% (3)
CAP, BEP	6% (3)	7% (4)	7% (7)
Baccalauréat	48% (24)	35% (19)	41% (43)
Bac +2	30% (15)	24% (13)	27% (28)
Diplôme supérieur à Bac +2	12% (6)	31% (17)	22% (23)

1.6.2 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Les participants ont produit un total de 430 (T) occurrences parmi lesquelles 181 (N) formes dont 114 hapax (H). La moyenne d'occurrence produite pour l'ensemble des individus est de 4,13. On constate que l'indice de diversité est de 0,42, témoignant d'un relatif consensus à propos de l'objet social. Le score de l'indice de rareté à 0,63 vient néanmoins nuancer cette première tendance indiquant la présence d'une variabilité individuelle non négligeable.

Ces indicateurs semblent soutenir l'existence d'une forme de connaissances partagées autour de l'objet, identifiant « une certaine stéréotypie » des réponses (Kmiec & Roland-Lévy, 2014, p. 83). Bien qu'ils ne soient pas suffisants pour attester de la présence d'une RS, les communications et échanges contribuant à la construction d'une réalité commune, on peut présumer qu'il existerait une forme de connaissances partagées autour du 80km/h (Flament & Rouquette, 2003), ce que nous allons vérifier avec l'analyse prototypique.

RS de l'objet 80km/heure

L'analyse prototypique est effectuée sur IRaMuTeQ avec un rang moyen de 2 pour une fréquence haute de 16. Le tableau 67 met en évidence la structure de la représentation.

Pour ce département, le noyau central de la représentation est composé de deux éléments limite et lent. La première périphérie contient les termes sécurité mais également des termes renvoyant aux caractéristiques de la réforme à savoir elle réduit la *vitesse* sur les *routes*. La réforme apparaît *inutile* et *chiant*.

Tableau 67 : Structure de la RS du 80km/heure (Bas-Rhin)

		Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2	
Fréquence ≥ 16	Lent	35 ^a	1,7 ^b	Sécurité	17 2,4
	Limite	21	1,6		
Fréquence < 16	Vitesse	12	1,7	Départementale	15 2,5
	Inutile	11	1,6	90kmh	14 2,4
	Chiant	8	2	Respect	8 3
	Route	6	1,7	Radar	7 2,6
				Ennuyeux	7 2,3
				Danger	6 2,3
				Consommation	7 2,1

Note :

^a = Fréquence ; ^b = rang

N=104

1.6.3 IPIP

Les facettes utilisées sont les suivantes : moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2). Un score plus élevé sur une facette atteste d'une plus grande probabilité d'un comportement donné.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,76 et 0,90 témoignent d'une bonne cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 68 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facettes IPIP (Bas-Rhin)

Variables	Nombre de questions	Alphas de Cronbach standardisés
<i>IPIP</i>		
Moralité	10	0,81
Altruisme	10	0,78
Recherche de sensations	10	0,76
Anxiété	10	0,85
Colère-Hostilité	10	0,90

Note : N=104

Les moyennes des participants sur les différentes facettes sont comprises entre 2,82 pour le score de colère/hostilité et 4,16 pour le score de moralité.

Tableau 69 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes de IPIP (Bas-Rhin)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>IPIP</i>			
Moralité	4,16	0,63	3-5
Altruisme	4,11	0,59	3-5
Recherche de sensations	3,02	0,63	1-5
Anxiété	2,95	0,72	1-5
Colère-Hostilité	2,82	0,63	1-5

Note : N=104

1.6.4 T-LOC

Le T-LOC permet de s'intéresser à la source de contrôle des individus en matière de comportements routiers. Pour les individus internes, l'accident est la conséquence de leur comportement. Pour les individus externes, l'accident est le résultat de forces externes, que ce soit à travers le comportement des autres conducteurs, d'une raison présente dans l'environnement de conduite, ou encore une conséquence du destin (Özkan & Lajunen, 2005; Rotter, 1966).

Les alphas de Cronbach compris entre 0,65 et 0,88 témoignent d'une cohérence interne modérée (George & Mallery, 2003).

Les moyennes des participants sur les différents facteurs du T-LOC sont comprises entre 2,45 pour le facteur Destin et 4,22 pour le facteur Autres conducteurs.

Tableau 70 : Alphas de Cronbach standardisés pour les facteurs du TLOC (Bas-Rhin)

Variables	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
<i>T-LOC</i>		
Soi	5	0,87
Autres conducteurs	6	0,88
Destin	2	0,65
Env. ¹	3	0,78

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=104

Tableau 71 : Moyennes, écarts-types et rangs pour les facettes du T-LOC (Bas-Rhin)

Variables	Moyenne	E-T	Rang
<i>T-LOC</i>			
Soi	3,14	1,02	1-5
Autres conducteurs	4,22	0,65	1-5
Destin	2,45	1,20	1-5
Env. ¹	3,74	1,33	1-5

Note :

¹: Véhicule et Environnement

N=104

1.6.5 CONDITIONNALITE

Nous allons dans cette partie identifier les différentes situations qui peuvent être à l'origine de transgressions légitimes.

Les alphas de Cronbach compris entre 0,92 et 0,94 témoignent d'une excellente cohérence interne (George & Mallery, 2003).

Tableau 72 : Alphas de Cronbach standardisés du QSC (Bas-Rhin)

Scénario	Nombre de situations proposées	Alphas de Cronbach standardisés
Vitesse	16	0,96
Téléphone	12	0,92
SMS	12	0,94

Note :
N=104

COMPARAISON DES SCENARII SPECIFIQUES

L'analyse de quartiles permet de trier les différentes situations en fonction de leur degré de conditionnalité. Le troisième quartile sépare notre échantillon en deux : les 75% inférieurs et les 25% supérieurs. En ce sens, plus le quartile est élevé plus les réponses des individus apparaissent comme conditionnelle en s'éloignant du respect absolu de la règle (Gaymard, 2007).

L'analyse du 3^{ème} quartile des trois scénarios indépendamment des situations est présentée tableau 73. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 306.61$, $\text{df} = 10$, $p < 0,0001$).

On constate que la limite de vitesse ($q_{0,75}=3,67$) est le scénario le plus conditionnel : les réponses des individus sont le plus éloignées du respect absolu de la règle. Au contraire, le scénario SMS ($q_{0,75}=2,79$) est celui qui apparaît le moins conditionnel, celui où les participants affirment moins transgresser la règle.

Tableau 73 : Troisième quartile pour les trois scénarios présentés (Bas-Rhin)

	Q3
Vitesse	3.67
Téléphone	3.22
SMS	2.79

Note :

N=104

ANALYSES DES SITUATIONS

L'analyse des situations par scénario témoigne de différences significatives entre chaque situation. Le résultat du test du Chi-deux indique que les distributions des situations présentées dans les trois scénarios sont statistiquement différentes entre elles ($\text{Chi}^2 = 961.55$, $\text{df} = 195$, $p < 0,0001$). Les comportements des conducteurs sont donc différents selon le scénario et la situation dans lequel ils se trouvent. Les situations et leur quartile associé sont présentés tableau 75.

Nous allons nous intéresser pour chaque scénario aux deux situations les plus et moins conditionnelles à savoir celles pour lesquelles le troisième quartile est le plus et le moins élevé. Pour le scénario Vitesse, le score de conditionnalité le plus élevé concerne le fait de trouver la limite de vitesse trop basse ($q_{0,75}=4,08$) et de rouler sur une route de campagne ($q_{0,75}=4,16$). Les quartiles des situations dans ce scénario sont en moyenne plus élevés que ceux des scénarios Téléphone et SMS.

Tableau 74 : Situations les plus et moins conditionnelles par scénario (Bas-Rhin)

	Les moins conditionnelles	Les plus conditionnelles
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	La limite de vitesse est trop basse
	Vous roulez en ville	Vous roulez sur une route de campagne
Téléphone	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth
SMS	Vous êtes avec des amis	Vous êtes arrêtés au feu rouge
	Vous vous ennuyez au volant	Votre véhicule est équipé du Bluetooth

Pour le scénario Téléphone et SMS, la conditionnalité la plus élevée est liée aux mêmes situations à savoir être arrêté au feu rouge ($q_{0,75}=3,78$ et $3,76$) et posséder un véhicule équipé du Bluetooth ($q_{0,75}= 5,15$ et $3,78$).

Toujours pour ces scénarios, les situations les moins conditionnelles sont identiques : être avec des amis ou s'ennuyer au volant. Dans le cas du scénario Vitesse, la thématique des amis est aussi énoncée via le fait d'avoir passé une soirée festive avec des amis ($q_{0,75}=1,86$).

Tableau 75 : Troisième quartile pour chaque situation (Bas-Rhin)

	Vitesse	Téléphone	SMS
1	Vous avez passé une soirée festive avec des amis (1,86)	NA	<p>Vous êtes avec des amis (1,65)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (1,93)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (1,98)</p>
2	<p>Vous roulez en ville (2,67)</p> <p>Vous êtes avec des amis (2,8)</p>	<p>Vous êtes avec des amis (2,04)</p> <p>Vous vous ennuyez au volant (2,49)</p> <p>Vous devez être joignable par votre patron (2,67)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,68)</p> <p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,72)</p>	<p>Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter (2,29)</p> <p>Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre (2,48)</p> <p>Vous roulez sur une autoroute (2,48)</p> <p>Vous roulez sur une route à 80km/heure (2,55)</p> <p>Vous êtes attendu.e quelque part (2,94)</p> <p>Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (2,99)</p>

	Vitesse	Téléphone	SMS
	Vous êtes distrait.e (3,37)		
	Vous conduisez un véhicule puissant (3,52)	Vous êtes attendu.e quelque part (3,12)	
	Vous roulez sur une autoroute (3,66)	Vous roulez sur une autoroute (3,27)	
	Vous vous rendez au travail/école (3,67)	Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque (3,39)	Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,13)
3	Il est tard le soir (3,69)	Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,45)	Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,76)
	Vous êtes pressé.e (3,87)	Vous roulez sur une route à 80km/heure (3,52)	Votre véhicule est équipé du Bluetooth (3,8)
	Vous connaissez la route (3,94)	Vous êtes arrêtés au feu rouge (3,78)	
	C'est une ligne droite (3,94)		
	Vous roulez sur une route à 80km/heure (3,95)		
	Vous êtes seul.e dans le véhicule (3,96)		
	La route est dégagée (3,99)		
4	La limite de vitesse est trop basse (4,08)	NA	NA
	Vous roulez sur une route de campagne (4,16)		
5	NA	Votre véhicule est équipé du Bluetooth (5,15)	NA
6	NA	NA	NA
Chi²	Chi ² = 278.91, df = 75, p < 0,0001	Chi ² = 220.37, df = 55, p < 0,0001	Chi ² = 165.91, df = 55, p < 0,0001

Note :
N=104

1.6.6 LOTERIE

Les résultats concernant les choix à la loterie indiquent que 51,24% des individus effectuent 4 choix risqués sur 10. Le premier quartile est égal à 2 et le quatrième quartile à 6. En moyenne, le score des choix risqués est de 4,41.

Tableau 76 : Distribution des choix à la loterie (Bas-Rhin)

Variables	Effectifs	Pourcentage
<i>Nombre de choix risqués</i>		
0	12	11,54
1	11	10,58
2	6	5,77
3	6	5,77
4	11	10,58
5	19	18,27
6	17	16,35
7	6	5,77
8	12	11,54
9	1	0,96
10	3	2,88
Ensemble	104	100
	Moyenne	E-T
Total des choix	4,41	2,73

1.6.7 ANALYSES COMBINEES

Le tableau en annexe V.f présente la matrice des corrélations de Spearman pour les facettes IPIP, les facteurs T-LOC, les scores de conditionnalités et les choix à la loterie ainsi que les résultats des régressions hiérarchiques. La variable dépendante est les choix risqués à la loterie et les variables indépendantes correspondent aux différents facteurs psychosociaux présentés (IPIP, TLOC et conditionnalité). Les scores des facteurs sont étudiés séparément puis combinés afin de mettre en avant le meilleur modèle. Les variables de contrôle sont le sexe, l'âge, le nombre de kilomètres annuels et la durée de possession du permis.

Le score de loterie est corrélé au score de la facette altruisme ($r=-0,27$, $p<0,01$) et au scénario Vitesse ($r= 0,21$, $p<0,05$). Le facteur *Soi* est positivement associé aux choix risqués dans la loterie ($r= 0,18$, $p<0,05$).

Le sous-trait altruisme est positivement associé à la facette moralité ($r= 0,39$, $p<0,001$) et à la facette anxiété ($r= 0,23$, $p<0,01$) mais négativement corrélée à la recherche de sensations ($r=-0,38$, $p<0,05$). Le sexe est négativement associé à la recherche de sensations ($r= -0,37$, $p<0,001$) et positivement au sous-trait anxiété ($r= 0,43$, $p<0,001$) et de moralité ($r= 0,39$, $p<0,001$). La facteur *Environnement et Véhicule* est positivement corrélé au facteur *Soi* ($r= 0,44$, $p<0,001$) et *Autres conducteurs* ($r= 0,36$, $p<0,001$). Le score de recherche de sensations est négativement associé au facteur *Autres conducteurs* ($r= -0,34$, $p<0,001$) et positivement aux scénarios de conditionnalité Vitesse et SMS (resp. $r= 0,46$, $p<0,001$ et $r= 0,31$, $p<0,001$). Les facettes moralité, altruisme, et anxiété sont négativement liées au score de conditionnalité pour le scénario vitesse (resp. $r= -0,49$, $p<0,001$, $r= -0,22$, $p<0,05$ et $r=-0,21$, $p<0,05$). Le facteur *Autres conducteurs* est négativement associé au score de conditionnalité vitesse et SMS (resp. $r= -0,22$, $p<0,01$, $r= -0,21$, $p<0,05$).

Par situation

Scénario Vitesse :

Les situations *Vous roulez en ville* ($r=0,26$, $p<0,01$), *Vous connaissez la route* ($r=0,20$, $p<0,05$), *La limite de vitesse est trop basse* ($r=0,23$, $p<0,01$) sont corrélées au score de loterie.

Scénario SMS :

Aucune situation du scénario SMS n'est corrélée au score aux choix à la loterie.

Scénario Téléphone :

La situation *Vous êtes certain.e de ne pas vous faire prendre* ($r=0,21$, $p<0,05$) est corrélée au score à la loterie.

Les résultats des analyses de régressions (annexe V.f) confortent nos propos. La facette moralité est négativement et fortement associée aux choix à la loterie à travers les modèles testés (resp. $\text{Beta}=-0,305$, $p<0,01$, $\text{Beta}=-0,331$, $p<0,01$). Le facteur Soi est faiblement positivement lié à la variable dépendante ($\text{Beta}=0,084$, $p<0,1$). Les scores des situations *Vous êtes arrêtés au feu rouge* (scénario Téléphone), *Vous avez un véhicule équipé du Bluetooth* (scénario SMS) et *Vous avez passé une soirée festive* (scénario vitesse) sont positivement associés au score à la loterie (resp. $\text{Beta}=0,081$, $p<0,05$, $\text{Beta}=0,083$, $p<0,05$, $\text{Beta}=0,096$, $p<0,05$). Au regard des critères évoqués chapitre 4.2, le meilleur modèle est celui composé seulement des variables contenant les facettes IPIP.

SYNTHESE DES RESULTATS

Cette première proposait une lecture régionalisée de nos indicateurs. Les résultats nous permettent de valider partiellement nos hypothèses.

L'objet *80km/heure* est bien un objet de représentation sociale pour les différents départements étudiés (Gaymard et al., 2021). Si la représentation de la réforme du 80km/heure est construite autour d'éléments descriptifs « c'est une *limite de vitesse* », son utilité est questionnée à travers les zones périphériques. Les éléments de la représentation font écho au contexte environnemental de la réglementation (e.g. *départementale, nationale, campagne, etc.*), à son aspect sécuritaire (e.g. *sécurité, accident*) mais aussi à la difficulté de respecter cette mesure (e.g. *chiant, respect¹⁶, danger, etc.*). L'étude de la périphérie nous permet de souligner toute la pertinence d'une lecture régionalisée en venant questionner l'ancrage régional de la représentation. La sélection d'informations contribuant à la création de la représentation sociale est impactée par l'environnement de l'individu. Par exemple, le terme *campagne* apparaît dans la première périphérie des individus habitants dans les départements de la Gironde et du Morbihan. Parmi nos zones d'études, ces deux départements se distinguent par des taux de densité de population plus faibles et de densité de réseau routier par habitant plus importante, soulignant le caractère plus *rural* de ces zones. L'aspect sécuritaire de la réforme est également évoqué pour ces deux zones dans le NC, bien que les habitants du Morbihan mentionnent également le côté dangereux de cette réforme obligeant à conduire à la même vitesse que les camions. La question de l'utilité de cette réforme est relevée en première périphérie pour les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, du Morbihan, du Nord et du Bas-Rhin. Le contexte de sécurité routière fortement développé par

¹⁶ Le terme *respect* fait ici référence à la difficulté de respecter cette réglementation.

exemple dans le département du Bas-Rhin ne semble pas impacter la RS du 80km/heure où la pertinence de cette réforme est également évoquée. L'étude de la structure et de la composition de cette représentation fait ressortir des similitudes et des différences selon les zones que nous précisons dans la prochaine partie.

Les résultats du QSC identifiant les transgressions légitimes à travers nos départements d'études nous permet de valider notre hypothèse sur la conditionnalité des règles. Ce classement souligne que les situations les moins conditionnelles font écho à la thématique des amis, *J'ai passé une soirée festive entre amis*, *Je suis avec des amis* que ce soit pour les scénarios Vitesse, Téléphone et SMS. On retrouve également la notion d'*ennuie* dans le cas des scénarios Téléphone et SMS et de *distraction* pour le scénario Vitesse. La typologie de la route apparaît importante à travers le fait de *rouler en ville* ou *rouler sur autoroute* dans le cas respectivement des scénarios Vitesse et SMS. Enfin, la situation *être certain de ne pas se faire contrôler* est peu conditionnelle dans le cas du scénario Téléphone. Si le contexte semble peut impacter la conditionnalité des situations dans le cas des scénarios Téléphone et SMS, un schéma différent apparaît pour le scénario Vitesse. Les situations les plus conditionnelles font écho dans le cas de la vitesse aux caractéristiques de la route (e.g. *dégagée*, *en ligne droite*) ainsi que le fait de rouler sur une route de *campagne*, d'estimer que la vitesse est *trop basse* ou de rouler sur une route à *80km/heure*. Être *seul dans le véhicule* apparaît aussi comme un facteur contribuant à la conditionnalité du scénario Vitesse. Concernant les scénarios Téléphone et SMS, les deux mêmes situations sont identifiées comme étant les plus conditionnelles à savoir *être arrêté au feu rouge* et *avoir un véhicule équipé du Bluetooth*.

La prise en compte des facteurs psychosociaux dans les choix à la loterie nous permet de valider partiellement nos hypothèses. Nous supposons que les facettes recherche de

sensations, colère-hostilité, le facteur interne du T-LOC et les situations les plus conditionnelles étaient positivement liés aux choix risqués à la loterie. À l'inverse, nous supposions que les facettes moralité, altruisme, anxiété et les facteurs externes du T-LOC impactaient négativement les choix risqués à la loterie. Les résultats soulignent un lien positif entre les facettes recherche de sensations et les choix risqués à la loterie dans le cas des départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde et du Morbihan ainsi que la facette colère/hostilité pour le département du Nord. Le facteur Soi est également positivement lié à la variable dépendante dans le cas des analyses réalisées pour les départements des Alpes-Maritimes, de la Gironde et du Bas-Rhin. Contrairement à nos hypothèses, la facette anxiété et le facteur Destin apparaissent positivement impacter les choix à la loterie pour les habitants de la Gironde. La facette moralité (Bas-Rhin) ainsi que le facteur Environnement et Véhicule (Alpes-Maritimes) sont négativement associés à la variable dépendante. Les résultats concernant l'impact des variables de conditionnalité sur la prise de décision à la loterie soulignent l'impact positifs entre les deux notions pour les différentes zones. Les résultats entre conditionnalité et l'échelle du T-LOC sont plus nuancés : le facteur externe « Autre conducteurs » apparaît négativement corrélé aux scores de conditionnalité alors que le facteur externe « Destin » apparaît positivement impacter les scores de conditionnalité. Nous n'avons pas trouvé de liens significatifs entre la facette altruisme et les choix à la loterie.

Cette présentation régionalisée souligne les spécificités des représentations et des déterminants psychosociaux dans les choix à la loterie au regard des départements étudiés. Nous discutons ces résultats dans la partie 5.

2. LECTURE COMPAREE

Si la première partie nous a permis de décrire les résultats pour chaque zone d'étude, nous proposons ici une lecture comparée de nos indicateurs selon deux axes : le département et le sexe.

2.1 LECTURE COMPAREE ENTRE LES DEPARTEMENTS

Pour rappel, notre hypothèse était qu'il existe des différences sur nos outils à travers les départements. En ce sens, les analyses effectuées dans les prochaines parties ont été faites en distinguant les différents départements.

2.1.1 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Tableau 77 : Indices de diversité et de rareté par département.

Département	06	13	33	56	59	67	Ensemble
Ind. 18-24	63	185	247	73	119	104	791
Nombre de mots par sujet	4,19	3,72	4,03	4,44	4,06	4,13	4,02
Ind. de diversité (N/T)	125/264 : 0,47	222/688 : 0,32	292/1128 : 0,26	146/320 : 0,46	197/483 : 0,41	181/430 : 0,42	535/3178 : 0,17
Ind. de rareté (H/N)	82/125 : 0,66	133/222 : 0,60	168/292 : 0,57	92/146 : 0,63	122/197 : 0,62	114/181 : 0,63	286/535 : 0,53

Note :

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Ces différents indices soulignent qu'en moyenne les individus produisent plus que les trois mots minimums demandés, allant de 3,72 pour le département des Bouches-du-Rhône à 4,44 pour le département du Morbihan. L'indice de diversité permet d'identifier l'existence d'un consensus autour de l'objet par rapport au groupe étudié. L'homogénéité des connaissances produite est plus importante dans le département de la Gironde où l'indice est de 0,26 contrairement au département des Alpes-Maritimes où l'indice est égal à 0,47. L'indice de

rareté varie de 0,57 à 0,66, indiquant la présence d'une variabilité inter-individuelle conséquente à travers les zones. Le nombre de répondants différents entre ces zones peut toutefois être à l'origine de ces différences niveaux de scores.

RS de l'objet 80km/heure

Le tableau 78 décrit les différents NC des RS selon les départements étudiés.

Tableau 78 : NC de la RS du 80km/heure pour les six départements

Département	06	13	33	56	59	67
Éléments du NC	Limite	Lent	Lent	Lent	Lent	Lent
	Vitesse	Limite	Sécurité	Limite	Limite	Limite
	Lent	Vitesse	Limite Vitesse	Sécurité	Vitesse	

Note :

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

L'étude de la structure des RS à la lumière de nos six départements soulignent les éléments communs et spécifiques à chaque contexte. Deux termes sont communs aux six zones centrales : *lent* et *limite*. Les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde et du Nord abordent également la thématique de la *vitesse*. Le terme sécurité n'est évoqué que pour deux départements : la Gironde et le Morbihan.

L'analyse de classification descendante hiérarchique (CDH) présentée en annexe VI.a indique la présence de trois mondes lexicaux. Les résultats de la CDH révèlent que 92,92% des 791 segments ont pu être classés, indiquant une bonne cohérence des données (Reinert, 1983). IRaMuTeQ fournit pour chaque catégorie trouvée un *profil*. Les variables actives correspondent aux productions verbales tandis que les variables supplémentaires utilisées ici

sont le sexe et les départements. Le dendrogramme et la description des classes en fonction variables et des modalités supplémentaires sont présentés en annexe VI.a.

Les tailles de classes (exprimée en pourcentage du corpus classé) sont de :

- 42% pour la classe 1.

Les mots les plus caractéristiques sont *vitesse, limite, route, national, agglomération, rapide, campagne*.

- 42,6% pour la classe 2.

Les mots les plus caractéristiques sont *inutile, chiant, lent, ennuyeux, argent, long, perte*.

- 15,4% pour la classe 3.

Les mots les plus caractéristiques sont *sécurité, prévention, restriction, réformer, vie, débat, écologie*.

L'analyse catégorielle structurée autour de trois axes soulignent la complexité de l'objet. Trois mondes lexicaux émergent. Si pour certains le 80km/heure est une règle « inutile, chiant et ennuyeuse » (classe 2), pour d'autres c'est une « limite de vitesse sur les routes nationales » (classe 1). Enfin, l'aspect préventif de la réforme est prédominant dans le discours des individus au sein de la classe 3.

Nous proposons en complément en annexe VI.a une analyse des spécificités approfondissant les différences de productions verbales selon les départements.

2.1.2 IPIP

Nous questionnons dans cette partie l'existence de variations sur les variables de personnalités selon les contextes d'études. Les *boxplot* de chaque facette pour les différents départements sont présentés en annexe VI.b.

Les facettes utilisées sont moralité (A2), altruisme (A3), recherche de sensations (E5), anxiété (N1) et colère-hostilité (N2). Un score plus élevé sur une facette atteste d'une plus grande probabilité d'un comportement donné.

Le tableau 79 présente les moyennes des scores des variables issues de l'IPIP sur nos différents départements.

Tableau 79 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction des zones d'études.

Variables	06	13	33	56	59	67
IPIP	<i>N : 63</i>	<i>N : 185</i>	<i>N : 247</i>	<i>N : 73</i>	<i>N : 119</i>	<i>N : 104</i>
Moralité	4,24	4,12	4,10	4,16	4,09	4,16
Altruisme	4,21^{56*59**}	4,13	4,10	4,04^{06*}	3,98^{06**67*}	4,11^{59*}
Recherche de sensation	2,98	3,05	3,11	2,96	3,03	3,02
Anxiété	2,89	2,96	3	2,89	3,01	2,95
Colère-Hostilité	2,81	2,82	2,76^{59**}	2,79	3,00^{33**}	2,82

Note :

****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; * : $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Lecture : **4,21⁵⁶** signifie qu'il existe une différence significative ($p < 0,05$) entre les moyennes du département Alpes-Maritimes 06 et le département du Morbihan 56 au test de Mann-Whitney.

Les résultats des tests de Kruskal-Wallis ne sont pas significatifs.

Le test de Mann-Whitney entre deux départements indique la présence de différences significatives pour :

- La facette altruisme entre les départements 06 et 56 ($U = 2780$, $p < 0,05$), 06 et 59 ($U = 4665$, $p < 0,01$), et 59 et 67 ($U = 5171$, $p < 0,05$).
- La facette colère/hostilité entre les départements 33 et 59 ($U = 12238$, $p < 0,01$)

2.1.3 T-LOC

Les *boxplot* de chaque facteur pour les différents départements sont présentés en annexe VI.c. Un score de 3,09 sur le facteur Soi signifie que les individus ont des tendances internes, c'est-à-dire qu'ils pensent que l'accident est la conséquence de leur comportement. Au contraire, les individus ayant un score élevé sur le facteurs Autres conducteurs considèrent que la source de l'accident est à chercher dans le comportement des autres conducteurs.

Le tableau 80 présente les moyennes des scores des variables issues de l'échelle T-LOC sur nos différentes zones.

Tableau 80 : Moyenne des facteurs du TLOC en fonction des zones d'études.

Variables	06	13	33	56	59	67
<i>T-LOC</i>	<i>N : 63</i>	<i>N : 185</i>	<i>N : 247</i>	<i>N : 73</i>	<i>N : 119</i>	<i>N : 104</i>
Soi	3,09	3,21	3,22	3,06	3,11	3,14
Autres	4,29	4,24	4,21	4,12	4,22	4,22
Destin	2,44	2,38	2,36	2,32	2,45	2,45
Environnement et Véhicule	3,73	3,83	3,78	3,63	3,78	3,74

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Les résultats des tests de Mann-Whitney n'indiquent pas de différences entre les zones d'études pour les scores de l'échelle T-LOC.

2.1.4 CONDITIONNALITE

Les résultats présentés dans la première partie mettent en avant l'aspect conditionnel des règles routières.

Par scénario

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Vitesse* pour le département des Bouches-du-Rhône est faiblement significativement supérieur à la moyenne du département du Bas-Rhin ($p < 0,05$).

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Téléphone* pour le département de la Gironde est faiblement significativement supérieur à la moyenne du département du Morbihan ($p < 0,05$) et du Bas-Rhin ($p < 0,05$).

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario SMS* pour le département de la Gironde est significativement supérieur à la moyenne du département du Nord ($p < 0,05$), du Bas-Rhin ($p < 0,01$) et faiblement significativement supérieur aux scores des départements des Alpes-Maritimes ($p < 0,05$) et du Morbihan ($p < 0,05$). Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario SMS* pour le département 13 est faiblement significativement supérieur à la moyenne du département des Alpes-Maritimes ($p < 0,05$), du Nord ($p < 0,05$) et du Bas-Rhin ($p < 0,01$).

Par situation

Afin de faciliter la lecture des résultats, nous concentrons notre analyse sur les situations les plus et moins conditionnelles identifiées précédemment pour chaque zone (tableau 81).

Les situations concernées sont les suivantes :

Scénario Vitesse :

- *Situations moins conditionnelles* : Vous avez passé une soirée festive entre amis, Vous êtes distrait, Vous êtes avec des amis, Vous roulez en ville.
- *Situations plus conditionnelles* : La route est dégagée, C'est une ligne droite, Vous connaissez la route, La limite de vitesse est trop basse, Vous roulez sur une route à 80km/h, Vous êtes seul dans le véhicule, Vous roulez sur une route de campagne.

Scénario Téléphone :

- *Situations moins conditionnelles* : Vous vous ennuyez, Vous êtes avec des amis, Vous êtes sûr de ne pas vous faire contrôler.
- *Situations plus conditionnelles* : Vous êtes arrêtés au feu rouge, Votre véhicule est équipé du Bluetooth.

Scénario SMS :

- *Situations moins conditionnelles* : Vous vous ennuyez, Vous êtes avec des amis, Vous roulez sur autoroute.
- *Situations plus conditionnelles* : Vous êtes arrêtés au feu rouge, Votre véhicule est équipé du Bluetooth.

Tableau 81: Tableau récapitulatif des situations les plus et moins conditionnelles selon les départements

	Les moins conditionnelles	Départements
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	06, 13, 33, 56, 59, 67
	Vous êtes distrait.e	06, 56
	Vous êtes avec des amis	13, 33
	Vous roulez en ville	59, 67
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	06, 13, 33, 56, 59, 67
	Vous êtes avec des amis	06, 13, 33, 59, 67
	Vous êtes certain que vous ne vous ferez pas prendre	56
SMS	Vous êtes avec des amis	06, 13, 33, 56, 59, 67
	Vous roulez sur une autoroute	06, 33, 56
	Vous vous ennuyez au volant	13, 59, 67
	Les plus conditionnelles	
Vitesse	La route est dégagée	06, 59
	C'est une ligne droite	06
	Vous connaissez la route	13
	La limite de vitesse est trop basse	13, 33, 56, 67
	Vous roulez sur une route de campagne	33, 67
	Vous roulez sur une route à 80km/heure	56
	Vous êtes seul dans le véhicule	59
Téléphone	Vous êtes arrêtés au feu rouge	06, 13, 33, 56, 59, 67
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	06, 13, 33, 56, 59, 67
SMS	Vous êtes arrêtés au feu rouge	06, 13, 33, 56, 59, 67
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	06, 13, 33, 56, 59, 67

Lecture : La situation *La route est dégagée* du scénario *Vitesse* appartient aux situations les plus conditionnelles pour les départements Alpes-Maritimes 06 et du Nord 59

Les *boxplot* des situations retenues pour les différents départements sont présentés en annexe

VI.d. Le tableau 82 résume les résultats des tests de Mann-Withney par départements pour les situations les plus et moins conditionnelles.

Tableau 82 : Troisième quartile par départements pour les situations les plus et moins conditionnelles

	Les moins conditionnelles	06	13	33	56	59	67
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	2,17	2,43	2,33	2,05	2,33	1,86
	Vous êtes distrait.e	3,02**33	3,58*56	3,58**06	2,96*13**59	3,67**56	3,36
	Vous êtes avec des amis	3,52*67	3,49**67	3,27**67	3,16	3,40	2,80*06**13
	Vous roulez en ville	3,19*67	3,73*06*59	3,38***67	3,55***67	3,31*67	2,67*06*59***13
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	2,32	2,60	2,81	2,30	2,42	2,49
	Vous êtes avec des amis	3,52	2,63*67	2,45	2,53	2,25	2,04*13
	Vous êtes certain que vous ne vous ferez pas prendre	2,84	2,86	2,89*56	2,38*33	2,96	2,68*33
SMS	Vous êtes avec des amis	1,19**13	2,08**06	2,08**06	1,48	1,49	2,04
	Vous roulez sur une autoroute	1,45*13	2,47*06	2,30*06	1,78	2,16	2,48
	Vous vous ennuyez au volant	1,75*33	2,32	2,54*06*59	1,90	1,83*33	1,93*33

	Les plus conditionnelles	06	13	33	56	59	67
	La route est dégagée	4,69^{*67}	4,32	4,10	3,92	4,33	3,99^{*06}
	C'est une ligne droite	4,85	4,30	4,05	3,95	4,12	3,94
	Vous connaissez la route	4,16	4,45	3,95	3,90	4,25	3,94
Vitesse	La limite de vitesse est trop basse	4,65	4,49	4,24	4,08	3,89	4,08
	Vous roulez sur une route de campagne	4,48	4,14	4,16	3,87	4,16	4,16
	Vous roulez sur une route à 80km/heure	4,18	4,08	4,10	4,40	3,82	3,95
	Vous êtes seul dans le véhicule	4,58	3,57	3,97	3,87	4,32	3,96
	Vous êtes arrêtés au feu rouge	3,93	4,37^{*56}_{*67}	3,99^{*56}_{*67}	3,63^{*13}_{*33}	3,88	3,78^{*13}_{*33}
Téléphone	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	5,39	5,31^{*56}	5,10	5,09^{*13}	5,17	5,15
	Vous êtes arrêtés au feu rouge	3,57^{***13}_{*33}	4,21^{***06****56}_{***59**67}	3,95^{*06**56}_{**59}	3,39^{****13}_{**33}	3,65^{***13}_{**33}	3,76^{**13}
SMS	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	3,91	4,14^{*59}	3,88	3,68	3,52^{*13}	3,80

Note :

****: p <0,0001 ; ***: p <0,001 ; **: p <0,01 ; *: p <0,05 ; ns : p > 0,05

Lecture : **4,21^{*56}** signifie qu'il existe une différence significative (p <0,05) entre les moyennes du département Alpes-Maritimes 06 et le département du Morbihan 56 au test de Mann-Whitney.

Les résultats du test de Mann-Whitney révèlent des différences significatives entre nos groupes sur les scénarios et situations suivants :

Scénario Vitesse

Les moyennes des zones d'études pour les situations suivantes ne sont pas significativement différentes : *Vous avez passé une soirée festive avec des amis, C'est une ligne droite, Vous connaissez la route, La limite de vitesse est trop basse, Vous roulez sur une route à 80km/heure, Vous êtes seul.e dans le véhicule, Vous roulez sur une route de campagne.*

La moyenne pour la situation *Vous êtes distrait* :

- Pour le département **33** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **06** (U=6026, p <0,01) et **56** (U=11188, p <0,01)
- Pour le département **56** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **59** (U=3320, p <0,01) et à la moyenne du groupe **13** (U=8062, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Vous êtes avec des amis* :

- Pour le département **67** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **06** (U=3938, p <0,05), **13** (U=11456, p <0,01) et **33** (U=15162, p <0,01)

La moyenne pour la situation *Vous roulez en ville* :

- Pour le département **67** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **06** (U=3864, p <0,05), **13** (U=12788, p <0,0001), **33** (U=16281, p <0,0001), **56** (U=4913, p <0,001) et **59** (U=, p <0,05)
- Pour le département **13** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **06** (U=, p <0,05) et **59** (U=7375, p <0,05)

La moyenne pour la situation *La route est dégagée* :

- Pour le département **67** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **06**
(U=3884, p <0,05)

Scénario Téléphone

Les moyennes des zones d'études pour les situations suivantes ne sont pas significativement différentes : *Vous vous ennuyez au volant.*

La moyenne pour la situation *Vous êtes avec des amis* :

- Pour le département **67** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **13**
(U=10892, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre* :

- Pour le département **33** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **56**
(U=, p <0,05) et **67** (U=, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Vous êtes arrêtés au feu rouge* :

- Pour le département **13** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **56**
(U=,7576 p <0,05) et **67** (U=10762, p <0,05)
- Pour le département **33** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **56**
(U=10404, p <0,05) et **67** (U=14740, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* :

- Pour le département **13** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **56**
(U=7839, p <0,05)

Scénario SMS

La moyenne pour la situation *Vous êtes avec des amis* :

- Pour le département **06** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **13** (U=4644, p <0,01) et **33** (U=22924, p <0,01)

La moyenne pour la situation *Vous roulez sur autoroute* :

- Pour le département **06** est significativement inférieure à la moyenne du groupe **13** (U=4890, p <0,05) et **33** (U=23354, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Vous vous ennuyez au volant* :

- Pour le département **33** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **06** (U=6568, p <0,05), **59** (U=16303, p <0,05) et **67** (U=14490, p <0,05)

La moyenne pour la situation *Vous êtes arrêtés au feu rouge* :

- Pour le département **13** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **06** (U=4238, p <0,001), **56** (U=8816, p=0,0001), **59** (U=13715, p <0,001) et **67** (U=11557, p <0,01)
- Pour le département **33** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **06** (U=6232, p <0,05), **56** (U=10950, p <0,01), **59** (U=17124, p <0,01)

La moyenne pour la situation *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* :

- Pour le département **13** est significativement supérieure à la moyenne du groupe **59** (U=12480, p <0,05)

2.1.5 LOTERIE

Le tableau numéro 83 présente les moyennes des scores des variables issues de l'IPIP sur nos différentes zones. Les *boxplot* pour les différents départements sont présentés en annexe VI.e.

Tableau 83 : Moyenne du score à la loterie en fonction des zones d'études.

Variables	06	13	33	56	59	67
Loterie	<i>N</i> : 63	<i>N</i> : 185	<i>N</i> : 247	<i>N</i> : 73	<i>N</i> : 119	<i>N</i> : 104
Score	4,48	5,14	5,15	4,86	5,26	4,41 ^{13*33*59*}

Note :

****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin
Lecture : **4,41**^{59*} signifie qu'il existe une différence significative ($p < 0,05$) entre les moyennes du département Bas-Rhin 67 et le département du Nord 59.

Les résultats du test de Mann-Whitney indiquent la présence de différences significatives entre les départements sur le score de prise de risque à la loterie entre les zones d'étude 67 et 33 ($U = 14791$, $p < 0,05$), 67 et 13 ($U = 11010$, $p < 0,05$), 67 et 59 ($U = 7202$, $p < 0,05$).

Afin de préciser les interactions dans les choix risqués à la loterie, nous effectuons des analyses régressions hiérarchiques. Nos modèles se compose de quatre blocs :

1. Le premier est composé des variables : durée de permis, nombre de kilomètres annuels effectués en voiture, ancienneté du véhicule, âge et sexe.
2. Le deuxième bloc se compose des variables de personnalités à savoir les cinq facettes étudiées ou les facteurs du T-LOC.
3. Le troisième bloc contient les zones d'études où vivent nos participants.
4. Enfin, le dernier bloc permet d'intégrer les interactions entre les zones d'études et les scores de personnalités.

Deux critères sont retenus pour comparer nos modèles. Le Critère d'information d'Akaike (AIC, Akaike, 1973) est un indice qui mesure la qualité d'un modèle. Le Critère d'Information Bayésien (BIC, Schwartz, 1978) mesure également la qualité de l'ajustement. Ces deux critères rendent compte du meilleur modèle lorsque leur score est minimisé.

Nous détaillons ici les variables qui apparaissent significatives, les tableaux récapitulatifs des choix des modèles sont présentés en annexe VI.f.

- VD : Score à la loterie ; VI : les facettes IPIP en bloc 2

Au regard des critères présentés, le meilleur modèle semble être celui composé du bloc 1 et 2, soit des variables socio-mobilité et des variables de personnalité.

Les résultats de l'analyse de régression révèlent qu'un certain nombre de variables sont significativement liées à notre variable dépendante. Parmi elles, les variables *recherche de sensations* ($\beta=0,14$, $p<0,01$) et âge ($\beta=0,03$, $p<0,05$) contribuent positivement au score de prise de risque à la loterie. Les variables *moralité* ($\beta=-0,10$, $p<0,05$) et sexe ($\beta=-0,11$, $p<0,05$) contribuent négativement au score de prise de risque à la loterie.

- VD : Score à la loterie ; VI : les facteurs du TLOC en bloc 2

Au regard des critères présentés, le meilleur modèle semble être celui composé du bloc 1, soit des variables socio-mobilité.

Les résultats de l'analyse de régression révèlent qu'un certain nombre de variables sont significativement liées à notre variable dépendante. Parmi elles, la variable sexe ($\beta=-0,21$, $p<0,1$) contribuent négativement au score de prise de risque à la loterie. Au regard des autres modèles, dans le bloc 2, seul la variable *destin* ($\beta=0,03$, $p<0,1$) contribue significativement au score à la loterie alors que la variable *Soi* ($\beta=0,13$, $p<0,1$) est positivement associée à la VD dans le modèle 5.

2.2 LECTURE COMPAREE ENTRE LES CONDUCTEURS ET LES CONDUCTRICES

Pour rappel, notre hypothèse était qu'il existe des différences sur nos outils selon le sexe au sein des départements.

En annexe VII, les différences entre les hommes et les femmes sans tenir compte de la zone d'étude sont présentés pour les différents outils.

2.2.1 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Tableau 84 : Indices de diversité et de rareté par zone d'étude en fonction du sexe

Indices /Pop.	06	13	33	56	59	67	Pop. Totale¹⁷
Effectifs - Hommes	34	78	110	37	74	50	383
Effectifs - Femmes	29	107	137	36	45	54	408
Nombre de mots par sujet - Hommes	4,44	3,81	4,19	4,84	4,04	4,06	4,15
Nombre de mots par sujet - Femmes	3,90	3,65	3,84	4,03	4,09	4,20	3,89
Ind. de diversité (N/T) - Hommes	93/151 : 0,62	128/297 : 0,43	181/461 : 0,39	106/179 : 0,59	152/299 : 0,51	103/203 : 0,51	373/1590 : 0,23
Ind. de diversité (N/T) - Femmes	61/113 : 0,54	158/391 : 0,40	169/526 : 0,32	80/141 : 0,57	96/184 : 0,52	121/227 : 0,51	353/1588 : 0,22
Ind. de rareté (H/N) - Hommes	71/93 : 0,76	90/128 : 0,70	117/181 : 0,65	75/106 : 0,71	101/152 : 0,66	69/103 : 0,67	201/373 : 0,54
Ind. de rareté (H/N) - Femmes	42/61 : 0,69	112/158 : 0,71	105/169 : 0,62	56/80 : 0,70	71/96 : 0,74	87/121 : 0,72	191/353 : 0,54

Note :

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

¹⁷ Somme de tous les départements sélectionnés.

Le nombre de mots produits par les femmes pour la totalité de l'échantillon est de 3,89 contre 4,15 pour les hommes. Ces derniers produisent en moyenne un mot de plus que les trois mots minimums demandés. Cette différence se retrouve dans les départements 06, 13, 33 et 56 où les jeunes conducteurs produisent en moyenne plus de mots que les jeunes conductrices. Au contraire, pour les zones 59 et 67, les conductrices produisent plus de mots que les conducteurs.

L'indice de diversité permet d'identifier l'existence d'un consensus autour de l'objet par rapport au groupe étudié. L'homogénéité des connaissances produite est plus importante dans le département 33 que ce soit dans la population masculine ou féminine avec un indice respectivement de 0,39 et 0,32. Au contraire, elle est plus faible dans les départements 06 pour les hommes et 56 pour les femmes. L'indice de rareté variant de 0,66 à 0,76 pour les hommes et de 0,69 à 0,74 pour les femmes indiquent la présence d'une variabilité interindividuelle conséquente à travers les zones, d'autant plus chez les conductrices. Le nombre de répondants différents entre ces zones peut toutefois être à l'origine de ces différences niveaux de scores.

RS de l'objet 80km/heure

La CDH effectuée partie 2 (annexe VI.a) souligne que la modalité Féminine de la variable Sexe est associée ($\chi^2 = 31.72$, $p < 0,0001$) à la classe 1 caractérisée par les mots *vitesse*, *limite*, *route*, *national*, *agglomération*. La modalité Masculin ($\chi^2 = 36,36$, $p < 0,0001$) contribue significativement à la construction de la classe 2, caractérisée par des termes tels qu'*inutile*, *chiant*, *lent*, *ennuyeux*, *argent*, ou encore *long*.

Les résultats de l'analyse prototypique pour chaque département en fonction du sexe sont présentés tableau 85. Pour plus de clarté, seuls les NC sont présentés. Les analyses complètes sont disponibles en annexe VII.a.

Tableau 85 : NC de la RS du 80km/heure pour les six départements en fonction du sexe

Éléments du NC	06	13	33	56	59	67
Hommes	Limite Lent Vitesse	Lent Limite Inutile Vitesse	Lent Limite	Lent Limite	Lent Sécurité	Lent
Femmes	Limite Lent Sécurité	Limite Lent Vitesse	Lent Vitesse Sécurité Limite	Lent Limite Respect Vitesse	Vitesse Limite Départementale Lent	Lent Limite Vitesse

Note :

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Les résultats des analyse prototypiques par sexe au regard des départements soulignent les différences de représentations entre les groupes.

Pour le département des **Alpes Maritimes** (06), le groupe des hommes et des femmes se distinguent sur la zone centrale par l'évocation du terme *Vitesse* pour les hommes et *Sécurité* pour les femmes.

Pour le département des **Bouches-du-Rhône** (13), le NC de la représentation des femmes se composent des termes *lent*, *limite* et *vitesse*. La zone centrale pour les hommes est également composée de ces trois termes ainsi que du terme *inutile*.

Pour le département de la **Gironde** (33), la zone centrale de la représentation pour les femmes contient les termes *lent*, *vitesse*, *sécurité* et *limite*. Dans le cas des hommes, cette zone est composée des termes *lent* et *limite*.

Pour le département du **Morbihan** (56), le noyau central de la RS des femmes est structuré autour des termes *lent*, *limite*, *respect* et *vitesse*. Pour les hommes, il est structuré autour des termes *lent* et *limite*.

Pour le département du **Nord** (59), nous retrouvons les termes *vitesse, limite, départementale* et *lent* en zone centrale dans le cas du groupe des femmes. Pour les hommes, cette même zone contient les termes *lent* et *sécurité*.

Enfin pour le département du **Bas-Rhin** (67), le noyau central des hommes est composé d'un seul élément : *lent*. Le noyau central pour le groupe des femmes contient les termes *lent, limite* et *vitesse*.

2.2.2 IPIP

Les tableaux en annexe VII.c présentent les moyennes et écart-types des facettes IPIP en fonction du sexe pour chaque département.

Nous regroupons dans un même tableau 86 les données des six zones pour plus de clarté.

Tableau 86 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du sexe et des départements

Variables	06	13	33	56	59	67
<i>IPIP</i>						
Moralité – Hommes	4,132	3,860***	3,932***	4,011*	3,901***	3,936***
Moralité – Femmes	4,359	4,311	4,229	4,319	4,402	4,374
Altruisme – Hommes	4,150	3,940***	4,089	3,938	3,903*	4,018*
Altruisme – Femmes	4,290	4,260	4,105	4,139	4,116	4,191
Recherche de sensation– H	3,162*	3,303***	3,276***	3,316***	3,242***	3,254***
Recherche de sensations – F	2,755	2,867	2,985	2,603	2,682	2,806
Anxiété - Hommes	2,685*	2,674***	2,728***	2,727	2,943	2,584**
Anxiété – Femmes	3,131	3,176	3,214	3,047	3,118	3,293
Colère-Hostilité– Hommes	2,697	2,672*	2,602**	2,605	2,936	2,630
Colère-Hostilité – Femmes	2,938	2,934	2,896	2,975	3,098	2,996

Note : ****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Lecture : Ce tableau précise les différences entre les sexes pour une zone d'étude.

« Pour le département des Alpes-Maritimes, le score de recherche de sensations des hommes est significativement supérieur à celui des femmes ($p < 0,05$) ».

Pour le département des **Alpes-Maritimes**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=663$, $p<0.05$) et anxiété ($U=302,5$, $p<0.05$) sont significativement différent entre les sexes.

Pour le département des **Bouches-du-Rhône**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=5754,5$, $p<0,001$), altruisme ($U=2689$, $p<0,001$), moralité ($U=2438,5$, $p<0,001$), anxiété ($U=2470$, $p<0,001$) et colère-hostilité ($U=3390,5$, $p<0,05$) sont significativement différent entre les sexes.

Pour le département de la **Gironde**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=9487,5$, $p<0,001$), moralité ($U=5350,5$, $p<0,001$), anxiété ($U=4394$, $p<0,001$) et colère-hostilité ($U=5917,5$ $p<0,001$) sont significativement différent entre les sexes.

Pour le département du **Morbihan**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=1025$, $p<0,001$) et moralité ($U=463,5$ $p<0,05$) sont significativement différent entre les sexes.

Pour le département du **Nord**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=2425$, $p<0,001$), altruisme ($U=1337,5$, $p<0,05$) et moralité ($U=847,5$, $p<0,001$) sont significativement différent entre les sexes.

Pour le département du **Bas-Rhin**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les scores sur les facettes recherche de sensations ($U=1935$, $p<0,001$), altruisme ($U=1020,5$, $p<0,05$), anxiété ($U=544$, $p<0,01$) et moralité ($U=625,5$, $p<0,001$) sont significativement différent entre les sexes.

2.2.3 T-LOC

Les tableaux en annexe VII.d présentent les moyennes et écart-types des facteurs TLOC en fonction du sexe pour chaque département ainsi que les schémas des distributions des variables par zone en fonction du sexe. Nous regroupons dans un même tableau 87 les données des six zones pour plus de clarté.

Tableau 87 : Moyenne des facteurs T-LOC en fonction du sexe et des départements

Variables	06	13	33	56	59	67
T-LOC						
Soi – Hommes	2,894	3,274	3,316	3,065	3,157	3,108
Soi – Femmes	3,324	3,172	3,152	3,056	3,036	3,170
Autres cond. - Hommes	4,255	4,145*	4,091**	4,036	4,097***	4,043*
Autres cond. – Femmes	4,351	4,315	4,307	4,208	4,411	4,377
Destin – Hommes	2,603	2,301	2,173*	2,162	2,520	2,560
Destin – Femmes	2,241	2,439	2,504	2,472	2,322	2,352
Env – Hommes	3,667	3,782	3,648**	3,414*	3,698	3,700
Env – Femmes	3,805	3,872	3,895	3,843	3,919	3,772

Note : ****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Lecture : Ce tableau précise les différences entre les sexes pour une zone d'étude.

« Pour le département de la Gironde, le score sur le facteur Environnement et Véhicule des hommes est significativement inférieur à celui des femmes ($p < 0,01$) ».

Pour le département des **Alpes-Maritimes**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent qu'il n'y a pas de différence entre les sexes.

Pour le département des **Bouches-du-Rhône**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que seul le score du facteur Autres conducteurs est significativement différent entre les sexes ($U=3411,5$, $p < 0,05$).

Pour le département de la **Gironde**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que le score des facteurs Autres conducteurs ($U=5809$, $p < 0,01$), Destin ($U=6212$, $p < 0,05$) et Environnement et Véhicule ($U=6097,5$, $p < 0,01$) sont significativement différents entre les sexes.

Pour le département du **Morbihan**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que seul le score du facteur Environnement et Véhicule est significativement différent entre les sexes ($U= 482,5$, $p<0,05$).

Pour le département des **Nord**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que seul le score du facteur Autres conducteurs est significativement différent entre les sexes ($U =1159$, $p<0,001$).

Pour le département du **Bas-Rhin**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que seul le score du facteur Autres conducteurs est significativement différent entre les sexes ($U =969$, $p<0,05$).

2.2.4 CONDITIONNALITE

Nous reprenons les situations présentées partie 2.1.4 afin d'analyser les différences entre les hommes et les femmes au sein des départements.

Pour le département des **Alpes-Maritimes**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *La route est dégagée* ($U=644$, $p<0,05$), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* ($U=654$, $p<0,05$), *Vous êtes seul.e dans le véhicule* ($U=666$, $p<0,05$), *Vous roulez sur une route de campagne* ($U=656$, $p<0,05$)
- Téléphone : Aucune
- SMS : Aucune

Pour le département des **Bouches-du-Rhône**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *Vous êtes avec des amis* (U=5368, p<0,001), *La route est dégagée* (U=5428, p<0,001), *C'est une ligne droite* (U=5306, p<0,01), *Vous connaissez la route* (U=5396, p<0,001), *La limite de vitesse est trop basse* (U=5412, p<0,001), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* (U=5499, p<0,001), *Vous êtes seul.e dans le véhicule* (U=5484, p<0,001), *Vous roulez sur une route de campagne* (U=5805, p<0,001)
- Téléphone : *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=5580, p<0,0001)
- SMS : Aucune

Pour le département de la **Gironde**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *Vous êtes avec des amis* (U=9376, p<0,001), *Vous roulez en ville* (U=4896, p<0,05), *La route est dégagée* (U=9624, p<0,001), *C'est une ligne droite* (U=9228, p<0,01), *Vous connaissez la route* (U=9659, p<0,0001), *La limite de vitesse est trop basse* (U=9208, p<0,01), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* (U=9112, p<0,01), *Vous êtes seul.e dans le véhicule* (U=9283, p<0,01), *Vous roulez sur une route de campagne* (U=9710, p<0,0001)
- Téléphone : *Vous êtes avec des amis* (U=9007, p<0,01), *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=8848, p<0,05)
- SMS : *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=8828, p<0,01)

Pour le département du **Morbihan**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *Vous êtes avec des amis* (U=926, p<0,01)
- Téléphone : *Vous êtes avec des amis* (U=854, p<0,05), *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=974, p<0,001)
- SMS : *Vous roulez sur une autoroute* (U=827, p<0,05), *Vous vous ennuyez au volant* (U=872, p<0,05), *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=890, p<0,01)

Pour le département du **Nord**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *Vous avez passé une soirée festive avec des amis* (U=2012, p<0,05) ; *Vous êtes avec des amis* (U=2195, p<0,01), *La route est dégagée* (U=2318, p<0,01), *C'est une ligne droite* (U=2227, p<0,01), *Vous connaissez la route* (U=2227, p<0,01), *La limite de vitesse est trop basse* (U=2223, p<0,01), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* (U=2368, p<0,0001), *Vous êtes seul.e dans le véhicule* (U=2314, p<0,001), *Vous roulez sur une route de campagne* (U=2318, p<0,001)
- Téléphone : *Votre véhicule est équipé du Bluetooth* (U=2080, p<0,05)
- SMS : Aucune

Pour le département du **Bas-Rhin**, les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes pour les situations des scénarios :

- Vitesse : *Vous êtes avec des amis* (U=1844, p<0,001), *La route est dégagée* (U=1902, p<0,001), *C'est une ligne droite* (U=1744, p<0,01), *Vous connaissez la route*

(U=1994, p<0,0001), *La limite de vitesse est trop basse* (U=1822, p<0,01), *Vous roulez sur une route à 80km/heure* ((U=1792, p<0,001), *Vous êtes seul.e dans le véhicule* (U=1838, p<0,01), *Vous roulez sur une route de campagne* (U=1890, p<0,001)

- Téléphone : *Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre* (U=1627, p<0,05)
- SMS : Aucune

Tableau 88 : Tableau simplifié récapitulatif des différences hommes/ femmes au sein d'un département

	Les moins conditionnelles	06	13	33	56	59	67
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	Non	Non	Non	Non	Oui	Non
	Vous êtes distrait.e	Non	Non	Non	Non	Non	Non
	Vous êtes avec des amis	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Vous roulez en ville	Non	Non	Oui	Non	Non	Non
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	Non	Non	Oui	Non	Non	Non
	Vous êtes avec des amis	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
	Vous êtes certain que vous ne vous ferez pas prendre	Non	Non	Non	Non	Non	Oui
SMS	Vous êtes avec des amis	Non	Non	Non	Non	Non	Non
	Vous roulez sur une autoroute	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
	Vous vous ennuyez au volant	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
	Les plus conditionnelles						
Vitesse	La route est dégagée	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	C'est une ligne droite	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	Vous connaissez la route	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	La limite de vitesse est trop basse	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	Vous roulez sur une route de campagne	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	Vous roulez sur une route à 80km/heure	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
	Vous êtes seul dans le véhicule	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Téléphone	Vous êtes arrêtés au feu rouge	Non	Non	Non	Non	Non	Non
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Non
SMS	Vous êtes arrêtés au feu rouge	Non	Non	Non	Non	Non	Non
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non

Note :

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Lecture : Ce tableau récapitule les différences entre les sexes pour une zone d'étude.

Oui signifie que la différence entre les hommes et les femmes pour la situation concernée est significative.

2.2.5 LOTERIE

Le tableau présente en annexe VII.f les moyennes et écart-types des choix à la loterie en fonction du sexe pour chaque département.

Les résultats des tests de Mann-Whitney indiquent que les hommes ont un score significativement plus élevé que les femmes pour les départements des Alpes-Maritimes ($U=643,5$, $p<0,05$), de la Gironde ($U=9403,5$, $p<0,001$), du Morbihan ($U=924$, $p<0,01$), et du Nord ($U=2114$, $p<0,05$).

Pour le département des Bouches-du-Rhône et du Bas-Rhin, les résultats des tests de Mann-Whitney n'indiquent pas de différences significatives entre les sexes.

Afin de préciser les interactions dans les choix à la loterie, nous reprenons les modèles produits partie 2.1.5. Leurs résultats indiquent que la variable sexe est négativement significativement associée à travers les différents modèles créés. En d'autres termes, cela signifie que la modalité *Femme* est négativement liée à la variable dépendante *Score de prise de risque à la loterie* à travers les différents modèles. Les termes d'interactions entre les variables sexe et les zones d'études n'apparaissent pas significatifs.

Tableau 89 : Score à la loterie selon les départements et le sexe.

Loteries score	06	13	33	56	59	67
Hommes	5,15*	5,58	5,72***	5,84**	5,74*	4,70
Femmes	3,69	4,81	4,69	3,86	4,47	4,15
<i>E-T-Hommes</i>	2,81	2,79	2,69	2,34	2,76	2,81
<i>E-T-Femmes</i>	2,92	2,89	2,50	2,96	2,70	2,80

Note : ****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

Lecture : Ce tableau précise les différences entre les sexes pour une zone d'étude.

« Pour le département des Alpes-Maritimes, le score choix risqué à la loterie est significativement supérieur à celui des femmes ($p < 0,05$) ».

2.3 LECTURE COMBINÉE

Pour rappel, notre hypothèse était qu'il existe des différences sur nos outils selon le sexe au travers des départements. En ce sens, les analyses effectuées dans les prochaines parties ont été faites en distinguant les femmes et les hommes ainsi que les différents départements. Dit autrement, nous questionnons l'impact du département sur la population des femmes et l'impact du département sur la population des hommes.

2.3.1 ASSOCIATIONS LIBRES

Statistiques globales sur le corpus

Reprenant le tableau numéro, ceux sont les hommes habitant dans le Morbihan qui produisent le plus de mots (4,84) et ceux habitants dans le Bouches-du-Rhône qui en produisent le moins (3,81). Les femmes issues de ce même département sont également celles qui produisent le moins de mots (3,65). Les conductrices habitant dans le Bas-Rhin sont celles qui produisent le plus de mots (4,20).

RS de l'objet 80km/heure

Le tableau 80 présente les NC pour la population des hommes et des femmes. Les résultats des analyses prototypiques soulignent l'existence de différences sur les termes évoqués appartenant au NC témoignant de l'existence de représentations sociales différentes.

Au sein de la population des jeunes conducteurs, le terme lent est évoqué par tous les groupes d'hommes, quel que soit leur département. Deux NC sont identiques et contiennent les termes *lent* et *limite*. Cela correspond aux départements de la Gironde et du Morbihan.

Pour les habitants des départements des Alpes-Maritimes, la zone centrale est également composée du terme *vitesse*, auquel s'ajoute le terme *inutile* pour le NC des habitants des

Bouches-du-Rhône. Pour les conducteurs du département du Nord, le NC se compose des éléments *lent* et *sécurité*.

Pour les jeunes conductrices, tous les NC contiennent les termes *limite* et *lent*. En fonction des départements, d'autres termes sont identifiés. La notion de *vitesse* apparaît dans la zone centrale de la représentation pour toutes les conductrices exception faites de celles habitants dans les Alpes-Maritimes. Les zones centrales des départements des Bouches-du-Rhône et du Bas-Rhin sont identiques et composées des termes *limite*, *lent* et *vitesse*. Le terme *sécurité* est évoqué par les conductrices des départements des Alpes-Maritimes et de la Gironde. Enfin, le terme *respect* est évoqué par les conductrices du Morbihan. La notion de *respect* fait ici référence à la difficulté de respecter cette limite de vitesse.

2.3.2 IPIP

Les tableaux 90 et 91 présentent les résultats des tests de Mann-Whitney dans un premier temps pour la population des conducteurs puis des conductrices.

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conducteurs témoignent de différences statistiquement significatives entre les départements d'études pour la facette moralité, altruisme, anxiété et colère/hostilité tels que pour la facette :

- **Moralité** : différence significative entre les départements **06** et **13** ($U=1642$; $p < 0,05$)
- **Altruisme** : différence entre les départements **13** et **59** ($U=1654$; $p < 0,05$) ; **13** et **33** ($U=3500$; $p < 0,05$), et **33** et **59** ($U=4798$; $p < 0,05$)
- **Anxiété** : différence entre les départements **59** et **67** ($U=2406$; $p < 0,01$), **06** et **59** ($U=958$; $p < 0,05$), **13** et **59** ($U=2264$; $p < 0,05$) et **33** et **59** ($U=3371$; $p < 0,05$)

- **Colère/hostilité** : différence entre les départements **59** et **67** (U=2229 ; p < 0,01) et **59** et **13** (U=2337 ; p < 0,05)

Tableau 90 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du département pour les hommes

Variables	06	13	33	56	59	67
IPIP						
Moralité	4,132 ^{*13}	3,860 ^{*06}	3,932	4,011	3,901	3,936
Altruisme	4,150	3,940 ^{*33*59}	4,089 ^{*13*59}	3,938	3,903 ^{*13*33}	4,018
Recherche de sensations	3,162	3,303	3,276	3,316	3,242	3,254
Anxiété	2,685 ^{*59}	2,674 ^{*59}	2,728 ^{*59}	2,727	2,943 ^{*06*13*33**67}	2,584 ^{**59}
Colère-Hostilité	2,697	2,672 ^{*59}	2,602	2,605	2,936 ^{**67*13}	2,630 ^{**59}

Note : ****: p < 0,0001 ; ***: p < 0,001 ; **: p < 0,01 ; *: p < 0,05 ; ns : p > 0,05

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin
 Lecture : « Parmi les hommes, les résultats du test de Mann-Whitney indiquent que les conducteurs du département des Alpes-Maritimes ont un score sur la facette moralité significativement plus élevé que les conducteurs habitant dans les Bouches-du-Rhône »

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conductrices témoignent de différences statistiquement significatives entre les départements d'études pour la facette altruisme, moralité et recherche de sensations tels que pour la facette :

- **Moralité** : différence significative entre les départements **33** et **59** (U=2338 ; p < 0,05) et **33** et **67** (U=2904 ; p < 0,05)
- **Altruisme** : différence significative entre les départements **33** et **06** (U=2461 ; p < 0,05) et **33** et **13** (U=8661 ; p < 0,05)
- **Recherche de sensations** : différence significative entre les départements **33** et **56** (U= 3129 ; p = 0,013), **33** et **59** (U= 3868 ; p < 0,01)

Tableau 91 : Moyenne des facettes A2, A3, E5, N1 et N2 en fonction du département pour les femmes

Variables	06	13	33	56	59	67
<i>IPIP</i>						
Moralité	4,359	4,311	4,229 ^{*59*67}	4,319	4,402 ^{*33}	4,374 ^{*33}
Altruisme	4,290 ^{*33}	4,260 ^{*33}	4,105 ^{*06*13}	4,139	4,116	4,191
Recherche de sensations	2,755	2,867	2,985 ^{*56*59}	2,603 ^{*33}	2,682 ^{** 33}	2,806
Anxiété	3,131	3,176	3,214	3,047	3,118	3,293
Colère-Hostilité	2,938	2,934	2,896	2,975	3,098	2,996

Note : ****: p < 0,0001 ; ***: p < 0,001 ; **: p < 0,01 ; *: p < 0,05 ; ns : p > 0,05

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin
Lecture : « Parmi les femmes, les résultats du test de Mann-Whitney indiquent que les conductrices du département des Alpes-Maritimes ont un score sur la facette altruisme significativement plus élevé que les conductrices habitant dans le département de la Gironde »

2.3.3 T-LOC

Les tableaux 92 et 93 présentent les résultats des tests de Mann-Whitney dans un premier temps pour la population des conducteurs puis des conductrices.

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conducteurs témoignent de différences statistiquement significatives entre les départements d'études pour les facteurs Soi et Destin, tels que pour le facteur :

- **Soi** : différence significative entre les départements **06** et **33** (U = 1417 ; p < 0,05)
- **Destin** : différence significative entre les départements **33** et **59** (U=13361 ; p < 0,05)

Tableau 92 : Moyenne des facettes T-LOC en fonction des départements pour les hommes

Variables	06	13	33	56	59	67
T LOC						
Soi	2,894^{*33}	3,274	3,316^{*06}	3,065	3,157	3,108
Autres conducteurs	4,255	4,145	4,091	4,036	4,097	4,043
Destin	2,603	2,301	2,173^{*59}	2,162	2,520^{*33}	2,560
Environnement	3,667	3,782	3,648	3,414	3,698	3,700

Note : ****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin
 Lecture : « Parmi les hommes, les résultats du test de Mann-Whitney indiquent que les conducteurs du département des Alpes-Maritimes ont un score sur le facteur Soi significativement inférieur aux conducteurs habitant dans le département de la Gironde »

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conductrices n'indiquent pas de différences entre les zones d'études sur les facteurs du T-LOC.

Tableau 93 : Moyenne des facettes T-LOC en fonction des départements pour les femmes

Variables	06	13	33	56	59	67
T LOC						
Soi	3,324	3,172	3,152	3,056	3,036	3,170
Autres conducteurs	4,351	4,315	4,307	4,208	4,411	4,377
Destin	2,241	2,439	2,504	2,472	2,322	2,352
Environnement	3,805	3,872	3,895	3,843	3,919	3,772

Note : ****: $p < 0,0001$; ***: $p < 0,001$; **: $p < 0,01$; *: $p < 0,05$; ns : $p > 0,05$

06 : Alpes-Maritimes, 13 : Bouches-du-Rhône, 33 : Gironde, 56 : Morbihan, 59 : Nord, 67 : Bas-Rhin

2.3.4 CONDITIONNALITE

Nous reprenons les situations présentées partie 2.1.4 afin d'analyser les différences régionales sur une population d'hommes puis de femmes. Les tableaux 94 et 95 présentent les résultats des tests de Mann-Whitney dans un premier temps pour la population des conducteurs puis des conductrices.

▪ Hommes

Par scénario

Nos résultats n'indiquent pas de différence entre les jeunes conducteurs des différentes zones d'étude sur le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Vitesse*.

Nos résultats n'indiquent pas de différence entre les jeunes conducteurs des différentes zones d'étude sur le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Téléphone*.

Le score de conditionnalité dans le cas du scénario SMS pour le groupe Gironde est significativement supérieur à la moyenne du groupe Alpes-Maritimes ($M_{33}=2,48$; $M_{06}=1,94$; $U=3356$, $p=0,05$) et Bas-Rhin ($M_{33}=2,48$; $M_{67}=2,02$; $U=1432$, $p=0,05$).

Par situation

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conducteurs témoignent de différences statistiquement significatives entre les départements d'études pour les situations suivantes :

Scénario Vitesse

- Vous êtes distrait :

Différences significatives entre les départements **06** et **33** ($M_{06}=2,71$; $M_{33}=3,24$; $U=1398$, $p<0,05$), et **06** et **59** ($M_{06}=2,71$; $M_{59}=3,35$; $U=902$, $p<0,05$) ; ainsi que pour

le groupe **56 et 33** ($M_{56}=2,73$; $M_{33}= 3,24$; $U=3356$, $p<0,05$) et **56 et 59** ($M_{56}=2,73$; $M_{59}=3,35$; $U=988$, $p<0,05$)

- ***Vous roulez en ville :***

Différences significatives entre les départements **67 et 13** ($M_{67}= 2,40$; $M_{13}= 3,45$; $U= 2689$, $p<0,001$), **67 et 33** ($M_{67}= 2,40$; $M_{33}=3,12$; $U=3523$, $p<0,01$), **67 et 56** ($M_{67}= 2,40$; $M_{56}= 3,22$; $U=1207$, $p<0,05$).

- ***Vous êtes seul.e dans le véhicule :***

Différence significative entre les départements **56 et 13** ($M_{56}=3,54$; $M_{13}= 4,17$; $U=1802$, $p<0,05$).

Scénario Téléphone

- ***Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre***

Différences significatives entre les départements **06 et 33** ($M_{06}=2,06$; $M_{33}= 2,61$; $U=1438$, $p<0,05$), **56 et 13** ($M_{56}=1,96$; $M_{13}=2,68$; $U=1762$, $p<0,05$), **56 et 33** ($M_{56}=1,96$; $M_{33}= 2,61$; $U=2542$, $p<0,05$).

- ***Votre véhicule est équipé du Bluetooth***

Différences significatives entre les départements **13 et 59** ($M_{13}=4,74$; $M_{59}= 4,08$; $U=3434$, $p<0,05$), **13 et 67** ($M_{13}=4,74$; $M_{67}=3,78$; $U=2471$, $p<0,01$).

Scénario SMS

- ***Vous êtes avec des amis***

Différences significatives entre les départements **06 et 13** ($M_{06}=1,53$; $M_{13}=2,04$; $U=953$, $p<0,05$), **06 et 33** ($M_{06}=1,53$; $M_{33}= 2$; $U=1357$, $p<0,01$), **67 et 33** ($M_{67}= 1,62$; $M_{33}=2$; $U=3279$, $p<0,05$).

- ***Vous roulez sur autoroute***

Différences significatives entre les départements **06 et 13** ($M_{06}=1,59$; $M_{13}=2,14$; $U=1004$, $p<0,05$), **06 et 33** ($M_{06}=1,59$; $M_{33}= 2,13$; $U=1459$, $p<0,05$), **06 et 56** ($M_{06}=1,59$; $M_{56}= 2,03$; $U=449$, $p<0,05$).

- *Vous êtes arrêtés au feu rouge*

Différences significatives entre les départements **13 et 06** ($M_{13}=3,53$; $M_{06}=2,38$; $U=817$, $p<0,001$), **13 et 56** ($M_{13}=3,53$; $M_{56}=2,89$; $U=1804$, $p<0,05$), **13 et 59** ($M_{13}=3,53$; $M_{59}= 2,68$; $U=3704$, $p<0,01$), **13 et 67** ($M_{13}=3,53$; $M_{67}=2,94$; $U=2368$, $p<0,05$) et **06 et 33** ($M_{06}=2,38$; $M_{33}= 3,14$; $U=1353$, $p<0,05$).

Tableau 94 : Moyenne des scores de conditionnalité en fonction du département pour les hommes

	Les moins conditionnelles	06	13	33	56	59	67
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	2,12	2,40	2,19	2,03	2,27	2,88
	Vous êtes distrait.e	2,71	3,12	3,25	2,73	3,35	3,06
	Vous êtes avec des amis	2,97	3,36	3,15	3,14	2,07	2,88
	Vous roulez en ville	2,91	3,45	3,12	3,22	2,97	2,40
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	1,94	2,35	2,39	2,35	2,11	2,24
	Vous êtes avec des amis	2,15	2,31	2,26	2,43	2,08	1,98
	Vous êtes certain que vous ne vous ferez pas prendre	2,06	2,68	2,61	1,97	2,39	2,28
SMS	Vous êtes avec des amis	1,53	2,04	2,00	1,76	1,78	1,62
	Vous roulez sur une autoroute	1,59	2,14	2,13	2,03	1,96	2,04
	Vous vous ennuyez au volant	1,74	2,12	2,08	2,00	1,86	1,78
Les plus conditionnelles							
Vitesse	La route est dégagée	4,35	4,22	4,03	3,68	4,04	4,06
	C'est une ligne droite	4,06	4,10	3,92	3,73	3,88	3,88
	Vous connaissez la route	3,68	4,28	4,02	3,73	3,95	4,12
	La limite de vitesse est trop basse	4,00	4,15	3,98	3,78	3,85	3,92
	Vous roulez sur une route de campagne	4,06	4,13	4,97	3,65	3,81	4,14
	Vous roulez sur une route à 80km/heure	3,74	4,03	3,91	3,84	3,74	3,78
	Vous êtes seul dans le véhicule	4,09	4,17	3,91	3,54	3,95	3,92
Téléphone	Vous êtes arrêtés au feu rouge	2,94	3,59	3,43	3,27	3,19	3,06
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	4,15	4,74	4,23	4,27	4,08	3,78
SMS	Vous êtes arrêtés au feu rouge	2,38	3,53	3,14	2,89	2,68	2,94
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	3,15	3,06	3,14	3,19	2,69	2,72

- Femmes

Par scénario

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Vitesse* pour le groupe Bas-Rhin est significativement inférieur à la moyenne du groupe Bouches-du-Rhône ($M_{67}=2,60$; $M_{13}=3,08$; $U=3535$, $p<0,05$) et Gironde ($M_{67}=2,60$; $M_{33}=3,01$; $U=4477$, $p<0,05$).

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario Téléphone* pour le groupe Morbihan est significativement inférieur à la moyenne du groupe Bouches-du-Rhône ($M_{56}=2,10$; $M_{13}=2,60$; $U=2349$, $p<0,05$) et Gironde ($M_{56}=2,10$; $M_{33}=2,56$; $U=3034$, $p<0,05$).

Le score de conditionnalité dans le cas du *scénario SMS* pour le groupe du Nord est significativement inférieur à la moyenne du groupe des Bouches-du-Rhône ($M_{59}=1,98$; $M_{13}=2,42$; $U=3698$, $p<0,05$) et de la Gironde ($M_{59}=1,98$; $M_{33}=2,39$; $U=2910$, $p<0,05$).

Par situation

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conductrices témoignent de différences statistiquement significatives entre les départements d'études pour les situations suivantes :

Scénario Vitesse

- *Vous êtes distrait.e*

Différences significatives entre les départements **56** et **13** ($M_{13}= 3,25$; $M_{56}= 2,75$; $p<0,05$), **56** et **33** ($M_{33}= 3,23$; $M_{56}= 2,75$; $p<0,05$).

- *Vous êtes avec des amis*

Différences significatives entre les départements **67** et **06** ($M_{67}= 1,98$; $M_{06}= 2,93$; $U=1084$, $p<0,01$), **67** et **13** ($M_{67}= 1,98$; $M_{13}= 2,61$; $U= 3656$, $p<0,01$), **67** et **33** ($M_{67}= 1,98$; $M_{33}=2,56$; $U=4695$, $p<0,01$).

Différences significatives entre les départements **59** et **06** ($M_{59}= 2,18$; $M_{06}= 2,93$; $U=829$, $p<0,05$).

- ***Vous roulez en ville***

Différences significatives entre les départements **67** et **13** ($M_{67}= 2,20$; $M_{13}= 2,97$; $U= 3790$, $p<0,001$), **67** et **33** ($M_{67}= 2,20$; $M_{33}=2,76$; $U=4868$, $p<0,01$), **67** et **56** ($M_{67}= 2,20$; $M_{56}= 2,83$; $U=1242$, $p<0,05$).

- ***La route est dégagée***

Différences significatives entre les départements **67** et **13** ($M_{67}= 2,87$; $M_{13}= 3,42$; $U= 3458$, $p<0,05$).

- ***Vous connaissez la route***

Différences significatives entre les départements **67** et **13** ($M_{67}= 2,87$; $M_{13}= 3,49$; $U= 3546$, $p<0,05$), **67** et **33** ($M_{67}= 2,87$; $M_{33}=3,34$; $U=4388$, $p<0,05$),

- ***Vous roulez sur une route à 80km/heure***

Différences significatives entre les départements **67** et **33** ($M_{67}= 2,78$; $M_{33}= 3,33$; $U= 4370$, $p<0,05$), **59** et **33** ($M_{59}= 2,58$; $M_{33}=3,33$; $U=3914$, $p<0,01$), **59** et **13** ($M_{59}= 2,58$; $M_{13}= 3,19$; $U=2424$, $p<0,05$).

- ***Vous roulez sur une route de campagne***

Différences significatives entre les départements **59** et **33** ($M_{59}=2,67$; $M_{33}=3,31$; $U=3816$, $p<0,05$).

Scénario Téléphone

- ***Vous vous ennuyez au volant***

Différences significatives entre les départements **67** et **33** ($M_{67}= 1,78$; $M_{33}= 2,19$; $U= 4332$, $p<0,05$).

- ***Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre***

Différences significatives entre les départements **67 et 06** ($M_{67}= 1,82$; $M_{06}= 2,52$; $U= 982$, $p<0,05$), **67 et 33** ($M_{67}= 1,82$; $M_{33}=2,24$; $U=4360$, $p<0,01$).

- ***Vous êtes arrêtés au feu rouge***

Différences significatives entre les départements **56 et 33** ($M_{56}= 2,56$; $M_{33}= 3,37$; $U= 3202$, $p<0,01$), **67 et 33** ($M_{67}= 2,80$; $M_{33}=3,37$; $U=3914$, $p<0,05$), **56 et 13** ($M_{56}= 2,56$; $M_{13}= 3,32$; $U=2390$, $p<0,05$).

- ***Votre véhicule est équipé du Bluetooth***

Différences significatives entre les départements **56 et 06** ($M_{56}= 2,58$; $M_{06}= 3,79$; $U= 696$, $p<0,05$), **56 et 13** ($M_{56}= 2,58$; $M_{13}= 3,53$; $U=2426$, $p<0,05$), **56 et 33** ($M_{56}= 2,58$; $M_{33}= 3,68$; $U= 3258$, $p<0,01$), **56 et 67** ($M_{56}= 2,58$; $M_{67}= 3,48$; $U= 721$, $p<0,05$).

Scénario SMS

- ***Vous êtes avec des amis***

Différences significatives entre les départements **56 et 13** ($M_{56}= 1,36$; $M_{13}= 1,83$; $U=2297$, $p<0,05$).

- ***Vous roulez sur autoroute***

Différences significatives entre les départements **56 et 13** ($M_{56}= 1,47$; $M_{13}= 1,98$; $U=2296$, $p<0,05$).

- ***Vous vous ennuyez au volant***

Différences significatives entre les départements **56 et 33** ($M_{56}= 1,50$; $M_{33}= 2,04$; $U= 3016$, $p<0,05$).

- ***Vous êtes arrêtés au feu rouge***

Différences significatives entre les départements **56 et 13** ($M_{56}= 2,53$; $M_{13}= 3,57$; $U=2620$, $p<0,05$), **56 et 33** ($M_{56}= 2,53$; $M_{33}= 3,44$; $U= 3433$, $p<0,01$), **13 et 67** ($M_{13}= 3,57$; $M_{67}= 3,02$; $U= 4424$, $p<0,05$).

- *Votre véhicule est équipé du bluetooth*

Différences significatives entre les départements **67** et **59** ($M_{67}= 2,78$; $M_{59}= 2,13$; $U= 948$, $p<0,05$) et **59** et **13** ($M_{59}= 2,13$; $M_{13}= 2,80$; $U= 2900$, $p<0,05$).

2.3.5 LOTERIE

Les résultats du test de Mann-Whitney sur la population des jeunes conducteurs ne témoignent pas de différences statistiquement significatives entre les départements d'études. Nous ne relevons pas de différences significatives au sein de la population des femmes pour les différentes zones.

Tableau 95 : Moyenne des scores de conditionnalité en fonction du département pour les femmes

	Les moins conditionnelles	06	13	33	56	59	67
Vitesse	Vous avez passé une soirée festive avec des amis	1,69	1,90	1,85	1,58	1,69	1,67
	Vous êtes distrait.e	2,86	3,25	3,23	2,75	3,09	3,04
	Vous êtes avec des amis	2,93	2,61	2,55	2,25	2,18	1,98
	Vous roulez en ville	2,45	2,97	2,76	2,83	2,58	2,20
Téléphone	Vous vous ennuyez au volant	2,07	2,01	2,19	1,72	2,00	1,78
	Vous êtes avec des amis	1,83	2,08	1,88	1,69	1,76	1,72
	Vous êtes certain que vous ne vous ferez pas prendre	2,52	2,20	2,24	2,08	2,18	1,81
SMS	Vous êtes avec des amis	1,45	1,83	1,72	1,36	1,62	1,67
	Vous roulez sur une autoroute	1,79	1,98	1,83	1,47	1,80	1,78
	Vous vous ennuyez au volant	1,69	1,86	2,04	1,50	1,73	1,78
Les plus conditionnelles							
Vitesse	La route est dégagée	3,52	3,42	3,31	3,22	3,00	2,87
	C'est une ligne droite	3,41	3,36	3,39	3,19	3,00	2,98
	Vous connaissez la route	3,48	3,49	3,34	3,19	3,00	2,98
	La limite de vitesse est trop basse	3,48	3,33	3,38	3,06	3,00	2,91
	Vous roulez sur une route de campagne	3,14	3,07	3,31	3,17	2,67	2,93
	Vous roulez sur une route à 80km/heure	2,86	3,19	3,33	3,33	2,58	2,78
	Vous êtes seul dans le véhicule	3,07	3,32	3,31	3,22	3,00	2,87
Téléphone	Vous êtes arrêtés au feu rouge	3,28	3,32	3,37	2,56	2,87	2,80
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	3,79	3,53	3,68	2,58	3,20	3,48
SMS	Vous êtes arrêtés au feu rouge	3,14	3,57	3,44	2,53	3,07	3,02
	Votre véhicule est équipé du Bluetooth	2,34	2,80	2,52	2,14	2,13	2,78

SYNTHESE DES RESULTATS

Ce deuxième axe proposait une lecture comparée de nos indicateurs selon le département et le sexe. Nos résultats permettent de confirmer nos hypothèses au regard des différences sur les facteurs psychosociaux en fonction du département et du sexe. Nous résumons les principaux résultats ci-dessous et en proposons une discussion partie 5.

▪ Lecture par département

La comparaison des zones centrales des représentations sociales souligne que les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Nord ont la même représentation du 80km/heure structurée autour des termes *lent*, *limite* et *vitesse*.

Les résultats révèlent qu'ils existent des différences significatives entre les départements seulement sur les facettes altruisme et colère/hostilité. Aucune différence n'apparaît significative dans le cas de l'échelle du T-LOC.

La lecture comparée des scénarios identifiés comme les plus et moins conditionnels témoignent de différences significatives entre les départements. Dans le cas des situations les moins conditionnelles, les résultats soulignent des différences pour quatre situations sur cinq dans le cas du scénario vitesse, deux sur trois pour le scénario Téléphone et trois sur trois pour le scénario SMS. Dans le cas des situations les plus conditionnelles, nous observons des différences entre les départements seulement pour une situation (*La route est dégagée*) sur les sept considérées dans le cas du scénario Vitesse. Toutes les situations proposées dans le cas des scénarios Téléphone et SMS témoignent de différences significatives.

Enfin, les résultats soulignent des différences significatives sur les choix à la loterie seulement pour le département du Bas-Rhin qui obtient un score significativement inférieur aux départements des Bouches-du-Rhône, de la Gironde et du Nord.

▪ **Lecture par sexe**

Les résultats des analyse prototypiques en fonction du sexe témoignent de représentations sociales différentes entre les hommes et les femmes pour chaque département étudié.

Les résultats révèlent qu'ils existent des différences significatives entre les sexes sur les facettes de l'échelle IPIP tels que :

- *Alpes- Maritimes* : différence entre les sexes sur les facettes recherche de sensations et anxiété.
- *Bouches-du-Rhône* : différence entre les sexes sur toutes les facettes.
- *Gironde* : différence entre les sexes sur les facettes moralité et recherche de sensation, anxiété et colère/hostilité.
- *Morbihan* : différence entre les sexes sur les facettes moralité et recherche de sensation
- *Nord* : différence entre les sexes sur les facettes moralité, altruisme et recherche de sensation.
- *Bas-Rhin* : différence entre les sexes sur les facettes moralité, altruisme, recherche de sensations et anxiété.

Pour toutes ces facettes, nous retrouvons les relations identifiées dans la littérature (Costa et al, 2001) où les conductrices ont des scores plus élevés sur les facettes moralité, altruisme, anxiété et colère/hostilité.

Les résultats concernant l'échelle du T-LOC identifient des différences entre les sexes pour les départements des Bouches-du-Rhône (facteur Autres conducteurs), de la Gironde (facteurs Autres conducteurs, Destin, et Environnement et véhicule), du Morbihan (facteur Environnement et véhicule), du Nord (facteur Autres conducteurs) et du Bas-Rhin (facteur Autres conducteurs). Pour ces différents départements, les femmes ont des scores plus élevés sur les facteurs Autres conducteurs, Environnement et Véhicule, et Destin.

La lecture comparée des scénarios identifiés comme les plus et moins conditionnels témoignent de différences significatives entre les sexes. Tout particulièrement dans le cas des situations les plus conditionnelles du scénario Vitesse, exception faite du département du Morbihan pour lequel aucune différence entre les sexes n'est relevé. La situation *Vous êtes avec des amis* souligne la spécificité du scénario Vitesse pour lequel nos résultats témoignent de différences significatives entre les zones contrairement à la même situation dans le cas des scénarios Téléphone et SMS.

Enfin, les scores des femmes sont significativement inférieurs à ceux des hommes pour les départements des Alpes-Maritimes, de la Gironde, du Morbihan et du Nord.

- **Lecture combinée**

Les résultats des analyse prototypiques en fonction du sexe et des départements témoignent de représentations sociales différentes pour la population des hommes et les femmes en fonction des départements. Les résultats mettent en évidence deux NC identiques au sein de la population des hommes pour les départements de la Gironde et du Morbihan. La zone centrale de la représentation du 80km/heure pour les conducteurs du Bas-Rhin est composée d'un seul terme *lent* ; dans le cas des conducteurs des Bouches-du-Rhône elle est composée des termes *lent*, *limite*, *inutile* et *vitesse*. Les RS des femmes pour les départements des

Bouches-du-Rhône et du Bas-Rhin sont identiques. Les termes évoqués sont *lent*, *limite* et *vitesse*.

Les différences sur les facettes IPIP au sein de la population des hommes attestent de différence entre les départements sur les facettes moralité, altruisme, anxiété et colère/hostilité. Aucune différence n'est relevée concernant la facette recherche de sensations au sein de la population des hommes. Les résultats indiquent également des différences entre les départements sur les facteurs du T-LOC Soi et Destin.

Concernant les femmes, des différences sont à noter sur les facettes moralité, altruisme et recherche de sensation. Aucune différence n'apparaît significative entre les départements quant à l'échelle du T-LOC.

La lecture comparée des scénarios identifiés comme les plus et moins conditionnels témoignent de différences significatives au sein des populations de conducteurs et de conductrices en fonction du sexe.

Peu de différences sont relevées entre les différents départements au regard de la population des hommes. Nos résultats indiquent des différences significatives entre les départements pour trois situations sur onze pour le scénario Vitesse, pour deux sur cinq pour le scénario Téléphone et pour trois sur cinq pour le scénario SMS.

Au contraire, l'analyse des situations conditionnelles dans la population des femmes met en lumière une plus grande variabilité entre les zones. Nos résultats indiquent des différences significatives entre les départements pour sept situations sur onze dans le cas du scénario Vitesse, pour quatre situations sur cinq dans le cas du scénario Téléphone et pour toutes les situations du scénario SMS. Le département du Bas-Rhin se détache par des scores de

conditionnalité en moyenne significativement plus faibles en particulier pour le scénario Vitesse.

Aucune différence significative n'est relevée sur les choix à la loterie entre les départements que ce soit au sein de la population des hommes ou des femmes.

PARTIE 5. DISCUSSION

1. DISCUSSION

L'objectif de ce travail de thèse était d'approfondir les connaissances sur les facteurs psychosociaux et les stratégies de conduite dans une population de jeunes conducteurs au regard de différents contextes afin d'en questionner l'ancrage régional. En effet, si l'étude des comportements humains et des pratiques à risque peut être analysée à la lumière de multiples courants théoriques, nous proposons ici un travail de réflexion articulant trois d'entre eux : la pensée sociale, la personnalité et les travaux dans le champ de la théorie de la décision. Ces considérations théoriques nous ont permis d'aborder plusieurs interrogations : Comment les facteurs psychosociaux impactent l'étude des décisions ? Existe-t-il des différences sur nos outils au regard du département d'étude et du sexe ? Pour cela, nous avons proposé une approche multicritère afin de questionner l'impact de différents niveaux d'analyse pertinents dans les comportements de conduite, relevant à la fois des variables individuelles et sociales. Cette approche prend appui sur : - le concept des représentations sociales (Moscovici, 1961) avec l'approche structurale (Abric, 1976) et la théorie de la conditionnalité (Gaymard, 2007) ; - la notion de personnalité avec l'approche des traits (Allport & Odbert, 1936) et la théorie du *locus of control* (Rotter, 1966) ; - le concept de choix risqués à travers les loteries (Von Neumann & Morgenstern, 1944).

Nous avons ainsi présenté les résultats selon deux axes. Le premier axe s'est appuyé sur une lecture régionalisée avec les résultats obtenus par département sur chaque outil mobilisé puis un questionnement sur les liens entre les facteurs psychosociaux et les choix à la loterie. Le deuxième axe s'est basé sur une lecture comparée. Nous avons présenté les résultats selon trois sous-parties nous permettant de souligner : -les différences et les similarités entre les départements ; - les différences et les similarités entre hommes et femmes par département.

La dernière sous partie a questionné l'impact du département au sein de la population des hommes et des femmes.

Nous discutons ci-dessous les résultats et précisons leur pertinence et leur ancrage au regard de la littérature.

FACTEURS PSYCHOSOCIAUX ET PRISE DE DECISIONS : ANCRAGE REGIONAL

L'étude de la représentation sociale du 80km/heure a été abordée par Catteau et Gaymard (2019). En comparant deux groupes, les commerciaux et les étudiants, leurs résultats soulignent l'existence de deux représentations différentes structurée autour des termes *inutile* pour les premiers, et *lent* et *limitation* pour les seconds. Pour les étudiants, les éléments périphériques font référence à des « aspects gouvernementaux (loi, réforme, gouvernement), [...] liés à la sécurité (risque, sécurité, accident), [...] à l'infrastructure (route, voiture, campagne, radar) [...] et des éléments sur le sens donné au 80km/h (inutile, incompréhension) ». Nous retrouvons également ces thématiques dans nos résultats. Les représentations sont structurées autour d'éléments renvoyant : à sa fonction (*limite, vitesse, règle, etc.*) ; - à l'environnement (*route, campagne, nationale, etc.*) ; - à l'évaluation de la règle (*inutile, chiant, danger, etc.*) ; - et à l'aspect sécuritaire (*sécurité, accident*).

Les éléments que l'on retrouve dans le NC de chaque groupe à travers les différentes zones d'étude sont *limite* et *lent*. Si la lenteur ou la mise en place d'une limite de vitesse peut faire partie pour certains conducteurs des conditions nécessaires au développement d'un milieu routier plus sécuritaire, pour d'autres, ces termes peuvent être synonymes de restrictions et de contraintes. Les résultats de la CHD nous apportent des interprétations complémentaires. Les

termes *limite* et *vitesse* appartiennent à la classe 1, classe regroupant des éléments descriptifs tels que *route*, *national*, *agglomération*. Le terme *lent* appartient quant lui à la classe 2, classe regroupant des éléments évaluatifs *inutile*, *chiant*, et *ennuyeux*. La représentation du 80km/heure semble donc s'organiser autour de dimensions fonctionnelle et évaluative (Abric, 1994 ; Abric & Tafani, 1995). Les travaux de Lynch (1960) sur l'image de la ville avaient souligné la mobilisation d'éléments fonctionnels lors de pratiques en lien avec les déplacements urbains. La dimension évaluative de la représentation du 80km/heure permet de comprendre les nombreux débats et manifestations à l'encontre de cette réforme ainsi que le dépassement fréquent de cette limite de vitesse.

La réforme du 80km/heure est donc décrite comme une limite de vitesse, une règle qui se déploie sur les routes nationales et départementales. Elle est jugée trop lente et difficile à respecter par les conducteurs qui mettent en avant son aspect dangereux et inutile (Gaymard et al., 2021). Pour d'autres, elle renvoie à une mesure sécuritaire et écologique. Des travaux récents ont montré à quel point le 80km/h avait peu de sens chez les motards (Gaymard et al., 2021). Ils font référence à la réforme sous les termes *absurde*, *injustifié*, *inutile* ou encore *mal évalué*.

Comme en témoigne les travaux de Carpentier (2007, p. 10), la notion « d'ancrage spatial est apparue fondamentale pour la compréhension des pratiques de mobilité ». Les éléments contenus dans les représentations, en particulier dans les zones périphériques, témoignent des spécificités environnementales rencontrées par les conducteurs des départements étudiés. Par exemple, si le groupe habitant dans les Bouches-du-Rhône fait référence dans la première périphérie aux routes *nationales* pour caractériser les lieux de déploiement de la réforme, les habitants des Alpes-Maritimes emploient le terme voie *rapide* tandis que les habitants des départements de la Gironde et du Morbihan évoquent le terme *campagne*. Ce terme est

fortement associé au département du Morbihan qui possède la fréquence relative la plus élevée parmi nos zones d'études (40,49‰). Ces deux départements se distinguent par ailleurs par un taux de densité plus faible que les autres (respectivement 161 et 111 habitants par km²). La typologie du Zonage en Aire Urbaine indique que 75% de la population pour ces deux départements habitent dans une zone type 111, qui correspond à des communes appartenant à un grand pôle (10 000 emplois ou plus). Au regard des autres départements¹⁸, nous pouvons considérer que ces deux départements sont plus ruraux.

La spécificité du Morbihan

Les indices calculés sur le corpus des associations libres soulignent l'existence d'une représentation sociale plus riche pour ce département (Gaymard, 2006). Cela peut témoigner d'un enjeu plus important pour le groupe étudié (Moliner, 1993a, 1996). Ces éléments peuvent être mis en perspective avec le contexte socio-historique et environnemental du département. Le Morbihan se caractérise par une ruralité plus importante avec un taux de densité plus faible. Ces habitants effectuent plus de kilomètres par an et possèdent plus de véhicules que la moyenne nationale : le réseau routier étant plutôt éloigné des « grands corridors de transit » (ONISR, 2011). La part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail au lieu de résidence n'est que de 3,5%. Par ailleurs, ce département et en particulier Lorient ont un long *passif* avec les limites de vitesse. Lorient est la première ville française (hors Ile-de-France) à généraliser le principe de zones apaisées sur l'ensemble de son territoire (Cerema, 2008). Entre 1990 et 2005, un tiers de la ville passe en *zone 30km/heure*. La volonté d'harmoniser la réglementation au sien de la ville contribue à la généralisation de cette mesure dès 2005. Cette volonté de changement est intrinsèquement liée à l'histoire de la ville. Détruite pendant la seconde guerre mondiale, Lorient est reconstruite sur des principes

¹⁸ Le pourcentage d'individus habitant en zone 111 est compris entre 82 et 94% pour les autres départements (Insee, 2010) exception faites du Bas-Rhin pour lequel le taux est de 60%

d'urbanismes « à l'Américaine », de grandes voies de douze à quatorze mètres de large pour faciliter et promouvoir les déplacements en voiture. Par la suite, les années 70-80 ont contribué à renforcer un climat de mobilité où la voiture est reine des déplacements ; et où les excès de vitesse y sont importants. Les populations piétonnes et cyclistes dénoncent la complexité et la dangerosité de se déplacer autrement qu'en voiture. En ce sens, les élus adoptent dès 1985 un Plan de Déplacements Urbains (PDU) afin de favoriser une « démarche volontariste de développement des modes alternatifs [...] et de sécurisation des déplacements ». Entre 1990 et 2005, un tiers de la ville passe en zone 30. La volonté d'harmoniser la réglementation au sien de la ville contribue à la généralisation de cette mesure dès 2005. Les investissements de la ville de Lorient ont été récompensés par l'obtention de quatre cœurs sur cinq au label Ville Prudente, label qui récompense les communes s'engageant pour la prévention et la sécurité routière.

En ce sens, il apparaît cohérent que les individus qui : - se déplacent le plus ; - qui habitent dans un milieu où les routes sont le plus impactées par la réforme ; - qui vivent dans un contexte où la question de la vitesse est un sujet récurrent dans les communications, produisent en moyenne plus de mots que les autres groupes.

L'approche structurale nous a permis dans un premier temps de dégager les contours de la représentation sociale du 80km/heure organisé autour des éléments, *lent*, *limite* et *vitesse*. Nous avons mis en évidence la dimension descriptive du noyau central à travers les termes *limite* de *vitesse*. Si les aspects descriptifs et prescriptifs d'une cognition sont toujours associés (Flament cité par Gaymard, 2007), l'existence de la limite de vitesse devrait être associée à son respect.

Conformément aux travaux de Gaymard (2007), nos résultats confirment la présence de deux systèmes de règles : les règles légales et les règles sociales. Verkuyten et al. (1994) défendent

ainsi l'idée qu'il existe » des règles pour enfreindre les règles. » (p.487, notre traduction). Hall (1990) rapporte ainsi dans ses travaux un extrait d'interview avec un conducteur français qui précise « *Je suis plus qualifié qu'un feu rouge pour savoir quand je peux traverser* ».

Parmi, les scénarios présentés, l'analyse par quartile témoigne d'une plus grande conditionnalité pour le scénario Vitesse suivi du scénario Téléphone puis SMS (Gaymard, 2007) pour les six zones d'études.

Questionner ces transgressions au regard de l'ancrage régional permet d'affiner et d'approfondir la compréhension des situations identifiées comme conditionnelles. En effet, Gaymard (2007, p. 354) indique que « les situations conditionnelles [sont] en parties liées à l'environnement de conduite (ville moyenne de province et milieu rural) [...] la même étude dans une grande ville devrait générer un autre type de conditionnalité. » En regroupant les différentes situations selon les circonstances auxquelles elles font références – Environnement et Véhicule, Temporel, Personnel, et Sociaux – on remarque que les situations les plus conditionnelles du scénario Vitesse concernent la catégorie Environnement et Véhicule, décrivant des situations qui sont perçues comme faiblement dangereuses (*route dégagée, route de campagne, route connue, etc.*) par les automobilistes.

Les situations les plus conditionnelles du scénario Vitesse font écho aux termes composant la représentation sociale du 80km/heure, comme identifié par Gaymard et al. (2021) dans une population de motards (Gaymard et al., 2021). C'est ainsi le cas avec la situation *La limite de vitesse est trop basse* qui renvoie au terme *lent* du NC pour les départements des Bouches-du-Rhône, de la Gironde, du Morbihan et du Bas-Rhin ou la situation *Vous roulez sur une route à 80km/heure* pour le Morbihan.

Spécificité du Nord et du Bas-Rhin

La situation *Vous roulez en ville* du scénario Vitesse appartient aux situations les moins conditionnelles des départements du Nord et du Bas-Rhin. Au regard de l'environnement routier, ces départements se caractérisent par un nombre plus conséquent de *Zones 30*. Ces zones ont pour objectif de restreindre la limite de vitesse en zone urbaine à 30km/heure. Il est également intéressant de noter que les chefs-lieux Lille et Strasbourg ont généralisé cette limite de vitesse à la majorité de leur centre-ville en 2019. Des campagnes d'informations et de sensibilisation ont eu lieu la même année, soit peu de temps avant ou pendant la passation du questionnaire. Nous pouvons supposer que la faible conditionnalité au regard de ces situations découle du contexte spécifique dans lequel ont évolué les participants au moment de la passation. Ceci illustre parfaitement l'impact des pratiques sur les RS (Gaymard & Bordarie, 2015). Les résultats de Bordarie (2015) témoignent de l'importance de la communication dans la mise en place de pratiques relatives au 30km/heure. Il souligne l'impact de communiquer sur la qualité de vie afin de favoriser l'acceptabilité sociale de cette mesure.

La mobilisation du cadre théorique des représentations sociales à travers l'approche structurale et la théorie de la conditionnalité nous a permis d'interroger les liens entre pratiques et représentations soulignant l'ancrage régional de nos résultats. Dans le cadre des pratiques routières, la place de l'environnement qu'il soit social ou spatial, est primordial. Pour Carpentier (2007, p. 2 ; 2017), la mobilité doit être envisagée « en tant que « fait socio-spatial ». Il précise ainsi que les déplacements quotidiens sont dépendants « *du contexte social*, selon la position sociale et l'inscription dans des réseaux de relations, *du contexte spatial*, en fonction de l'ancrage résidentiel et des pratiques spatiales, et *du contexte cognitif*, c'est-à-dire du système de représentations individuel (Ramadier et al., 2007) ».

Prise de décisions : quels impacts des facteurs psychosociaux ?

L'approche multicritère proposée dans ce travail propose de revenir sur différents niveaux d'analyse pertinents au regard des comportements de conduite.

L'influence des variables de personnalité dans la prise de décision s'effectue principalement à travers la facette recherche de sensations. Les choix risqués à la loterie sont significativement plus fréquents chez les individus ayant un score de recherche de sensations élevé. Ces résultats se retrouvent pour quatre de nos départements, à savoir les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Morbihan ce qui témoigne d'une certaine cohérence de l'impact de cette facette. Conformément aux travaux de Nicholson et al. (2005), les individus ayant un score plus élevé sur la facette recherche de sensations ont une plus grande propension à prendre des risques. Cela se traduit par le fait que les individus perçoivent la prise de risque comme une source d'excitation et de gratification. Cette facette est également positivement liée au score du scénario Vitesse pour toutes les zones. Ces résultats confirment les propos de Gaymard qui envisage la conditionnalité comme une prise de risque calculée (Gaymard, 2007 ; Gaymard, 2014).

Un score élevé sur la facette colère/hostilité est également synonyme de choix risqués seulement pour une de nos zones à savoir le département du Nord. En moyenne, les individus de cette zone ont un score sur cette facette supérieur aux autres départements. Au niveau du trait, les travaux de Lauriola et Levin (2001) ou de Rustichini et al. (2012) soulignent que le névrosisme impacte négativement les choix risqués dans le domaine des gains et positivement dans le domaine des pertes (Kahneman & Tversky, 1979). Nos résultats au niveau de la facette ne corroborent pas leur résultat au niveau des traits. Becker et al. (2012) précisent que les différences entre les études faites au niveau des traits et des facettes s'expliquent par la pluralité des comportements associés à chaque trait ainsi que le groupe de population étudié.

Selon Lauriola et Levin (2001, p.221, notre traduction), « les facteurs de personnalité [sont] beaucoup plus importants dans la prise de décision pour réaliser un gain que dans la prise de décision pour éviter une perte ».

Le facteur « Soi » est positivement lié à la prise de risque dans le cas des analyses réalisées pour les départements des Alpes-Maritimes, de la Gironde et du Bas-Rhin. Les individus pour qui la cause des accidents est une conséquence de leur comportement effectuent en moyenne plus de choix risqués. Ces résultats se retrouvent également dans les travaux d'Özkan et Lajunen (2005) qui soulignent le rôle joué par l'excès de confiance et le biais d'optimisme chez les conducteurs sur la prise de risque routière (Cohen et al. 1979 ; Warner et al. 2010), en particulier chez les jeunes hommes.

Au contraire, le facteur « Environnement et Véhicule » (pour le département des Alpes-Maritimes) est négativement associé aux choix à la loterie. Gaymard et Tiplica (2017) ont établi un lien entre l'externalité et la conditionnalité chez les jeunes hommes et jeunes femmes. La conditionnalité étant décrite comme une prise de risque calculée (Gaymard, 2007 ; Gaymard, 2014), cela signifierait que les conducteurs externes seraient plus à risque. Nos résultats contredisent cela en mettant en avant un lien négatif entre le facteur externe « Autres conducteurs » et les scores de conditionnalité. Les travaux d'Özkan et Lajunen (2005) et Bec-Gérion et Gaymard (en révision) sont en accord avec nos résultats dans le cas des comportements routiers chez les jeunes conducteurs. Ils indiquent que les individus pour qui la cause de l'accident est à chercher dans le comportement des autres conducteurs commettent en moyenne moins d'erreurs de conduite et ont moins d'accidents. Toutefois, nous notons que le schéma est différent concernant le facteur externe « Destin » pour lequel les résultats attestent d'un lien positif avec les scores de conditionnalité et de prise de risque.

Dans le cas du facteur externe « Autres conducteurs », les autres conducteurs sont perçus comme la source des accidents. On peut supposer que les conducteurs adapteront leur conduite, anticiperont et prendront moins de risques pour contrer le danger perçu. Dans le cas du facteur « Destin » le sentiment de fatalité perçu peut diminuer la mise en place d'actions préventives pour éviter les comportements à risque. En ce sens, bien que dans les deux cas les individus considèrent que les accidents sont la conséquence de forces externes ; la capacité d'actions perçues, le sentiment de contrôle perçu (Ajzen, 1987) permet d'expliquer la différence de résultats entre les facteurs externes « Autre conducteurs » et « Destin ».

Contrairement à nos résultats, Măirean et al. (2017) identifient un lien négatif entre le facteur « Destin » et les comportements à risque et un lien positif avec la perception des risques.

Si nous ne constatons pas de liens significatifs entre la facette altruisme et les choix à la loterie, cela peut souligner la spécificité de cette facette quant aux comportements routiers. La facette moralité appartient au trait Agréabilité qui renvoie au comportement des individus envers autrui. Suivant les travaux de Monseur et Malaterre (1969), les situations de conduite s'envisagent comme des situations d'interactions où les individus doivent effectuer des choix dans un environnement risqué. La loterie que nous avons proposée dans ce travail ne spécifiait pas la présence d'autres joueurs ou participants, ce qui peut expliquer l'absence de lien entre ces deux notions. Cela va dans le sens de nos résultats où dans le cas des scores de conditionnalité, la facette altruisme apparaît négativement impacter les transgressions légitimes. Ces résultats questionnent la transversalité des liens entre personnalité et prise de décisions en fonction du contexte (Ding et al., 2010; Dohmen et al., 2005; Nicholson et al., 2005; Slovic, 1972a, 1972b).

Spécificité des Bouches-du-Rhône

Les variables de personnalité contribuent à l'amélioration des modèles des processus décisionnels pour nos départements d'études, exception faite des Bouches-du-Rhône pour lequel l'ajout des variables de conditionnalité surpasse la contribution des variables de personnalité. Cela soutient l'idée que la prise de décision est plus fortement impactée dans ce cas-là par les processus représentationnels plutôt que les facettes de personnalité. Les comportements à risque seraient donc le résultat d'un comportement socialement accepté et valorisé plutôt que résultant de facteurs individuels (Bessin, 2016).

VARIATIONS REGIONALES : QUELS IMPACTS SUR LES COMPORTEMENTS ?

Les travaux de Bourdieu (1989) proposent une réflexion sur le parallèle entre espace social et géographique. Une plus grande proximité géographique se traduirait par une augmentation des caractéristiques sociales communes (Factor et al., 2007, p. 918) En ce sens, l'écart type intra-groupe devrait être moindre que celui inter-groupe (Burt, 2005). Il précise néanmoins que l'homogénéité au sein du groupe n'est pas absolue, des facteurs sociétaux (Arnold, 1970a) et individuels (Boyce & Geller, 1999) pouvant conduire à la cohabitation de différents niveaux d'homogénéité et contribuer à une plus grande variabilité au sein d'un groupe. Suivant les travaux évoqués, nous proposons ici de questionner la variabilité des indicateurs précédemment exposés au regard du département puis du sexe.

Nos résultats témoignent d'une certaine homogénéité des traits de personnalité et des facteurs du T-LOC à travers les départements de notre population d'étude. Ces résultats sont en contradiction avec, entre autres, les travaux de Rentfrow et al. (2013; 2015) qui étudient les

variations régionales des Big Five au travers de deux populations, une américaine¹⁹ et une anglaise²⁰. Résultats également mentionnés dans les travaux de García-Cabrera et García-Soto (2008) qui étudient les variations du *locus of control* au Cap-Vert (N=448, M_{âge} =35,98 ans, E-T = 13,86 ans). Nos résultats d'apparences contradictoires peuvent s'expliquer par les caractéristiques de notre échantillon. En effet dans les études détaillées ci-dessus, les populations considérées sont plus âgées et les écarts-types plus importants que dans notre étude²¹. McCrae et al. (1999) indiquent que les scores sur les traits de personnalité se modifient avec l'âge. Leurs analyses révèlent qu'en moyenne les individus plus jeunes (18-21 ans) ont des scores d'extraversion, de névrosisme et d'ouverture à l'expérience plus élevées que les personnes plus âgées. Au contraire, ils ont des scores plus faibles concernant les traits agréabilité et caractère consciencieux. Ces mêmes liens sont observés au niveau des cinq facettes retenues pour cette étude (McCrae et al., 1999, p. 475). Les facteurs de personnalité apparaissent ici peu sensibles au contexte, témoignant d'une relative homogénéité au sein d'une population similaire en âge.

Les travaux de Gaymard et Tiplica (2019, p. 13, notre traduction) rapporte également le rôle du « milieu socio-économique [...] [avec] l'internalité/externalité (Claes, 1981 ; Duttweiler, 1984; Gaymard & Tiplica, 2016a ; Jessor et al., 1968 ; Rabinowitz, 1978). » Notre population étant composée majoritairement d'étudiants habitants dans des centres urbains, cela peut expliquer l'absence de variations régionales sur cette échelle. Les travaux de Bell et De-Shalit (2011) spécifient que l'environnement urbain contribue à une certaine homogénéisation de l'identité. Les travaux de Rentfrow et al. (2013, 2015) évoqués ci-dessus questionnent les différences régionales à un niveau plus fin que le département, prenant en compte l'aspect

¹⁹ N=1 596 704, M_{âge} =24,69 ans, E-T = 10,39 ans

²⁰ N= 386 375, M_{âge} 35,98 ans, E-T = 13,86 ans

²¹ N= 791, M_{âge} 20,51 ans, E-T = 1,99 ans

rural/urbain de la ville d'habitation. Cela expliquerait en partie pourquoi nous ne retrouvons pas les résultats évoqués précédemment.

Toutefois, les propos de Salem et al. (2006) indiquent que si le facteur urbain peut contribuer à une certaine homogénéisation de l'identité et des pratiques, en particulier dans les comportements routiers, cela ne suffit pas pour expliquer les disparités régionales en termes d'accidentalité²². L'étude de la pensée sociale permet de préciser cela.

Suivant les travaux de Gaymard (2012), nos résultats soulignent les différences de conditionnalité entre les départements. Nous avons précédemment évoqué les liens entre les situations conditionnelles et le contexte de sécurité routière du département. Toutefois, en proposant une grille de lecture au niveau des scénarios, nous remarquons que les différences régionales ne se traduisent pas de la même manière selon le scénario spécifié.

L'approche comparative menée sur le Questionnaire des Scripts Conditionnels souligne la spécificité du scénario Vitesse. Au regard des situations les plus conditionnelles, peu de différences entre les départements sont relevées pour ce scénario, qui reste le scénario le plus conditionnel (Gaymard, 2007). Les transgressions sont légitimes, socialement acceptées, indépendamment du contexte dans lequel évolue les individus. Les infractions concernant les limites de vitesse sont les infractions les plus fréquemment commises (ONISR, 2019), dénotant une certaine *normalité*, banalisation de cet acte. Dépasser la limite de vitesse apparaît comme un comportement socialement accepté et même valorisé, en particulier au sein d'une population de jeunes conducteurs (Bessin, 2016). En ce sens, le rapport à la vitesse semble

²² « On ne retrouve pas l'opposition entre la France urbaine et la France rurale évoquée précédemment : les taux peuvent être faibles dans certaines régions urbaines (le Nord-Pas-de-Calais) ou forts (Provence-Alpes-Côte d'Azur) selon les cas. » (Salem et al., 2006, p.51).

être une variable difficile à maîtriser ; les règles sociales intégrant la transgression des limites de vitesse ne semblent pas impactées par le déploiement de politiques publiques locales.

Cette spécificité des situations les plus conditionnelles du scénario Vitesse ne se retrouve pas pour les autres scénarios où nous constatons des différences régionales, différences également relevées dans le cas des situations les moins conditionnelles du scénario Vitesse.

Le lien entre contexte et conditionnalité apparaît ici fortement impacté par le degré de conditionnalité du scénario. En d'autres termes, l'environnement de sécurité routière qui peut être développé dans les zones d'étude n'apparaît pas impacter les comportements dans le cas de transgressions fortement socialement acceptées, comme par exemple dans le cas de la Vitesse (Gaymard, 2007; Nzobounsana & Gaymard, 2010).

Spécificité du Bas-Rhin

Dans le cas des scénarios et situations moins conditionnels, on remarque que le contexte impacte plus fortement les pratiques. Le département du Bas-Rhin, dont le déploiement important de politiques de sécurité routière a été précédemment montré, se distingue par des scores de conditionnalité en moyenne inférieurs aux autres départements, en particulier des départements des Bouches-du-Rhône et de la Gironde. En outre, ce département est le seul pour lequel nous observons des différences aux choix risqués à la loterie où en moyenne les individus prennent moins de risque. Il nous paraît également intéressant de souligner que la facette moralité apparaît fortement impacter les choix non-risqués d'autant plus dans le cas du Bas-Rhin. Les travaux de Gaymard et al. (2015; 2019) illustrent également comment deux contextes spécifiques impactent les représentations sociales. En comparant deux villes se distinguant à la fois par leur taille et « leur historique en termes de développement de politiques de piétonisation » (Gaymard et al., 2015, p.266, notre traduction), les auteurs

identifient des représentations spécifiques au contexte culturel et environnemental propre à chaque ville.

Il nous paraît intéressant d'éclairer nos résultats avec les travaux de Hall (1971, 1979, 1984a, 1984b). Il propose la notion de messages riches/pauvres en contexte ; tels que « les mots et les phrases prennent un sens différent en fonction du contexte » (1984a, p. 73). Dans une culture riche en contexte, les comportements sont non seulement impactés par les informations rencontrées mais d'autant plus par le contexte dans lesquelles les informations sont collectées et les caractéristiques sociales de la personne. Au contraire, dans une culture pauvre en contexte, seules les informations contenues dans le message impactent les comportements. Hall identifie le modèle français comme un modèle riche en contexte contrairement au modèle allemand. Au regard de l'histoire du département, ces différences culturelles peuvent avoir contribué au développement de comportements moins conditionnels sur la route.

Si nous avons vu que les facteurs de personnalité sont peu sensibles au contexte dans le cas de notre population, ce n'est pas le cas de la *pensée sociale*. Nous nuancions ainsi les propos de Le Bras et Todd pour qui « la nation française n'est pas un peuple mais cent, et ils ont décidé de vivre ensemble » (Le Bras & Todd, 2012, p.1)

CONDUCTEURS ET CONDUCTRICES : IMPACT DU SEXE SUR LES DIFFERENCES REGIONALES

Les différences hommes/femmes au travers de nos zones persistent et mettent en avant la stabilité des traits de personnalité et des facteurs du TLOC retrouvés dans la littérature. Les femmes ont des scores plus élevés sur les facettes moralité, altruisme, anxiété et colère/hostilité. Les hommes ont des scores plus élevés sur la facette recherche de sensations.

Les scores des hommes et des femmes sont significativement différents pour toutes les zones concernant les facettes recherche de sensations et moralité (McCrae et al., 1999).

Les liens entre masculinité et recherche de sensations ont été développés dans de nombreux travaux (e.g. Costa et al., 2001; McCrae et al., 1999 ; Oppenheim et al., 2016 ; Öngen, 2007 ; Tobacyk & Thomas, 1980). Nos résultats confirment la spécificité de cette facette pour laquelle nous n’observons pas de différences entre les conducteurs à travers les départements. Des différences sont observées sur les autres facettes – moralité, altruisme, anxiété et colère/hostilité – soit toutes les facettes pour lesquelles la population masculine a en moyenne un score inférieur à celui des femmes. Les variations au sein de la population des conductrices sont plus conséquentes et concernent les facettes recherche de sensations, moralité et altruisme.

En d’autres termes, nous retrouvons plus de différences régionales au sein d’une population donnée sur les facettes qui sont généralement décrites comme caractéristiques du sexe opposé. Ces différences sont toutefois à nuancer puisque les p-valeurs restent faibles.

Concernant les facteurs du T-LOC, nos résultats attestent que les femmes ont des tendances plus externes que les hommes. Pour les jeunes conductrices, la source de l’accident est à chercher dans le comportement des autres conducteurs ou dans des facteurs environnementaux. Les hommes ont des scores plus élevés sur le facteur interne du T-LOC. Pour eux, la cause des accidents est conséquence de leur comportement de conduite (Cohen et al., 1979; Özkan & Lajunen, 2005; Warner et al., 2010). Ces différences sur le facteur interne entre les sexes ne sont toutefois pas significatives. Ces résultats sont dans la lignée des travaux de Özkan et Lajunen (2005) ainsi que ceux de Sun et al. (2020). Conformément aux travaux évoqués précédemment, nous ne relevons que peu de différences au sein de la population des conducteurs et des conductrices à travers les zones (Gaymard & Tiplica, 2019).

L'étude des RS entre les hommes et les femmes soulignent l'existence de représentations différentes entre les deux sexes pour toutes les zones. Les éléments de la classification soulignent que les femmes mobilisent plus fréquemment des termes descriptifs tels que *vitesse*, *limite*, *route* pour faire référence au 80km/h. Les hommes mobilisent plus fréquemment des éléments évaluatifs tels qu'*inutile*, *chiant*, *lent* ou *inutile*. Par exemple, si le NC de la représentation des conductrices des Bouches-du-Rhône contient les termes *lent*, *limite* et *vitesse* ; les conducteurs de cette même zone mobilisent en plus le terme *inutile*. Les hommes habitant en Gironde et dans le Morbihan ont la même représentation du 80km/h structurée autour des termes *lent* et *limite*. Les femmes habitant dans ces mêmes départements évoquent en plus les termes *vitesse* et *sécurité* pour la Gironde et *respect* et *vitesse* dans le cas du Morbihan. Au regard des NC ils sembleraient donc que les femmes aient une représentation plus riche que les hommes.

Les indices calculés sur le corpus des associations libres confirment cela pour deux départements : celui du Nord et du Bas-Rhin. Si nous portons notre regard sur les différences au sein des conducteurs puis des conductrices, nous retrouvons les résultats évoqués précédemment à savoir que les hommes habitant dans le département du Morbihan avaient une représentation plus riche contrairement aux conducteurs vivant dans les Bouches-du-Rhône. Si dans le cas des conducteurs habitant dans le Morbihan nous avons précédemment mis en évidence l'impact des pratiques routières et l'environnement historique, un autre schéma semble se dessiner dans le cas des conductrices. En effet, la mobilité n'y est pas plus importante que dans les autres départements et significativement moins importante par rapport aux conducteurs de la même zone. La diversité de la représentation ne semble donc pas liée aux pratiques routières. Nous avons évoqué partie 3 (chapitre 3.2) la présence d'un contexte de sécurité routière plus développé dans ces départements, en particulier pour le Bas-Rhin, où

la mise en place de politiques publiques pour inciter aux changements des comportements routiers avait été souligné. Si Moscovici (1961, p.328) précise que les éléments constitutifs des représentations sont l'attitude, l'information et le champ de représentation nous pouvons présumer que la plus grande richesse des représentations des femmes de ces zones passent par des connaissances plus importantes du dispositif. Comme le précise Yagil (1998), l'internalisation des règles est plus importante chez les femmes que chez les hommes, particulièrement dans une population jeune. Ainsi, le groupe de jeunes conducteurs expose « un niveau de motivation normative plus faible à se conformer au code de la route que les conductrices » (Yagil, 1998, p.1, notre traduction). Par ailleurs, les femmes ont en général une attitude plus positives que les hommes vis-à-vis des règles (e.g. Ucho et al., 2016; Ulleberg & Rundmo, 2003; Yagil, 1998).

Spécificité du Nord

Les analyses comparatives des représentations sociales du 80km/heure avaient souligné des représentations identiques pour les départements des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Nord structurées autour des termes *limite*, *vitesse* et *lent*. Si au regard des contextes de sécurité routière évoqué précédemment ces résultats sont cohérents pour les départements des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, ils nous apparaissent plus surprenant pour le département du Nord. Nous venons de montrer que les hommes mobilisent plus fréquemment des éléments évaluatifs pour caractériser le 80km/heure. Le département du Nord est composé à 62% d'hommes soit la plus forte proportion parmi nos zones d'études. Cela pourrait être un élément explicatif à ce résultat. Nous aborderons également dans les limites de cette étude comment le choix des indicateurs ainsi que la durée d'habitation des participants peuvent amener des éléments d'explication possible.

Contrairement aux travaux de Gaymard (2007) mais dans la lignée des travaux de Gaymard et Tiplica (2019), nos résultats mettent en évidence une différence importante entre les conducteurs et les conductrices. Comme évoqué par Lauriola et Levin (200) ou Nicholson et al. (2005), les différences entre les sexes se retrouvent également dans les choix à la loterie. Les hommes choisissent plus fréquemment le choix risqué que les femmes, et ce pour quatre de nos départements : les Alpes-Maritimes, la Gironde, le Morbihan et le Nord.

Les différences entre les sexes sont cohérentes à travers les zones : les femmes ont des scores de conditionnalité significativement moins élevés que les hommes pour les scénarios Vitesse et Téléphone. Le score de conditionnalité dans le cas du scénario SMS n'apparaît pas être influencé par le sexe conformément aux travaux de Gaymard et al. (2019). Ainsi, les différences hommes/femmes sont plus fortement marquées dans le cas des transgressions des règles de vitesse que dans le cas de l'utilisation du téléphone. Gaymard et Tiplica (2019, p.12, notre traduction) spécifient « que les conductrices sont moins facilement influençables que les conducteurs, ce qui apparaît dans la littérature ; par exemple, Møller et Haustein (2014) ont montré l'importance de l'influence chez les jeunes conducteurs masculins. Dans d'autres études, on considère que les jeunes conducteurs masculins subissent un processus de socialisation. En conséquence, l'identification stéréotypée des rôles sexuels incite les conducteurs masculins à prendre des risques (d'Acremont & Van der Linden, 2006 ; Ozkan & Lajunen, 2006). » Cela corrobore nos précédents résultats où nous montrions les liens entre recherche de sensations et conditionnalité d'un côté, et recherche de sensations et masculinité de l'autre.

Toutefois, trois situations ne nous permettent pas d'établir de différence entre les scores de conditionnalité des hommes et des femmes pour toutes les zones étudiées.

Le fait d'être *distrain* dans le cas du scénario Vitesse dans un premier temps. Ces résultats s'opposent à ceux trouvés dans la littérature où les études précisent que les conductrices ont des scores de distractions plus élevés (Irwin et al., 2011, cité par Gaymard et al., 2019).

Le fait d'être *arrêté au feu rouge* dans le cadre du scénario Téléphone/SMS dans un deuxième temps (Gaymard et al., 2019). Les résultats des recherches soulignent la spécificité de cette situation qui n'est pas perçue comme une situation de transgression puisque le véhicule est à l'arrêt. Les conducteurs utilisent donc leur téléphone pour envoyer des SMS bien que cela soit interdit par le code de la route.

Enfin, la situation *être avec des amis* renforce les différences précédemment établies entre le scénario Vitesse et les scénarios Téléphone/SMS. Si dans le cas du scénario Vitesse les différences entre les sexes sont importantes à travers les zones d'étude, ce n'est pas le cas des deux autres scénarios. Ne pas respecter la limite de vitesse est donc un enjeu spécifique à la population masculine, pour qui la transgression est socialement acceptée et valorisée. Nos résultats soulignent que les différences entre les hommes et les femmes apparaissent d'autant plus importantes que la situation est conditionnelle. En d'autres termes, si les hommes ont des scores de conditionnalité supérieurs aux femmes, ces différences sont exacerbées dans le cas des situations les plus conditionnelles comme en témoigne le scénario Vitesse. Dans le groupe jeunes hommes – il est donc socialement accepté et valorisé de ne pas respecter les règles routières. Bessin (2016, p.261) indique en ce sens que les transgressions occupent « une place primordiale dans la représentation » et donc dans le maintien de l'identité du groupe.

Spécificité du Morbihan

L'analyse des situations les plus conditionnelles du scénario Vitesse apparaît cohérente à travers les zones d'étude : nous retrouvons le même schéma indiquant un score de conditionnalité plus important pour les hommes. Une seule zone ne suit pas cette logique, le département du Morbihan pour qui aucune situation du scénario vitesse ne laisse entrevoir de

différences significatives entre les hommes et les femmes²³. Nous avons précédemment souligné la particularité de ce département pour lequel ses habitants effectuent en moyenne plus de km que les autres. Nous avons par ailleurs évoqué dans le chapitre 3.2 de la partie 3 que si les conducteurs effectuent en moyenne plus de km que les conductrices, ce n'est pas le cas de ce département. Les liens entre pratiques et représentations ont été montré dans de nombreux travaux (e.g. Abric, 1976 ; Gaymard, 2021). Nous pouvons raisonnablement présumer que l'absence d'impact du sexe est ici *gommée* par des pratiques similaires entre les conducteurs et les conductrices.

L'analyse des différences des scores de conditionnalité au sein d'une population du même sexe vient préciser ces propos. Au regard de la population masculine, nos résultats attestent d'une faible variabilité entre les contextes d'étude. Les *transgressions* apparaissent légitimes indépendamment du contexte dans lequel les individus vivent.

Au regard de la population féminine, l'analyse des situations conditionnelles met en exergue des différences importantes au sein des conductrices selon le département. Ces différences se retrouvent en particulier pour les départements du Nord et du Bas-Rhin qui ont en moyenne des scores de conditionnalité plus faibles que les départements de la Gironde et des Bouches-du-Rhône pour le scénario Vitesse. Précisons toutefois que si dans les pratiques nous relevons des différences entre les départements des Bouches-du-Rhône et du Bas-Rhin, l'analyse a montré qu'il s'agissait de la même RS ; organisée autour des termes *lent*, *limite* et *vitesse*. Les variations régionales sont plus conséquentes parmi les jeunes conductrices que les jeunes conducteurs. Le contexte développé autour d'une *culture de sécurité routière*, que ce soit à travers le déploiement de politiques publiques et la présence de règles routières impactent plus fortement les jeunes conductrices que les jeunes conducteurs. En d'autres termes, si les règles

²³ Excepté pour la situation mentionnée ci-dessus *Vous êtes avec des amis*.

sociales semblent prévaloir dans les comportements transgressifs pour les jeunes conducteurs, les règles légales impactent plus fortement les jeunes conductrices.

Le double système de règles sociales et légales développés dans le cadre de la conditionnalité apparaît d'autant plus important pour la population masculine (Gaymard, 2007). Les règles sociales semblent moins agir dans la mise en place des comportements chez les femmes que chez les hommes, à fortiori dans un département où le contexte de sécurité routière est développé. En d'autres termes, pour les conducteurs, le contexte sécuritaire du département dans lequel ils vivent n'a que peu d'impact sur leurs pratiques routières où les transgressions légitimes sont socialement acceptées indépendamment de l'environnement. Au contraire, le développement d'un contexte de culture de sécurité routière pour les jeunes conductrices contribuent à une modification des pratiques.

Au regard de la méthodologie employée, plusieurs limites peuvent être évoquées.

Sur l'approche *rang d'apparition/fréquence* tout d'abord. Abric (2003) indique que le rang d'importance serait à privilégier par rapport au rang d'apparition étant donné que les informations clés n'arrivent pas nécessairement en premier. Les éléments évoqués en premier seraient ceux qui seraient socialement les plus partagés et acceptés au sein du groupe. Par ailleurs, les termes évoqués ne nous permettent pas d'en spécifier la valence.

Le choix des indicateurs censés renvoyer à une « culture de sécurité routière » peut également être discuté. Nous avons fait le choix d'utiliser des critères « objectifs » afin de créer des indicateurs sur lesquels comparer nos zones d'études.

La durée d'habitation des participants dans le département et leur lieu de vie précédent auraient été des informations éclairantes sur la composition de nos groupes (Gaymard, 2012).

Nous pouvons raisonnablement supposer que l'ancrage culturel est plus conséquent pour les individus habitant au même endroit depuis plus longtemps.

Il aurait également été intéressant de pouvoir effectuer nos analyses sur des tranches d'âge plus fine ainsi qu'une population non-étudiante. Gaymard et Tiplica (2019) indiquent en effet que les conducteurs les plus jeunes sont moins conditionnels que les autres.

Enfin, l'utilisation d'un jeu plus complexe permettant de caractériser les comportements en situation d'interaction aurait pu être utilisé afin d'approfondir l'influence des facteurs psychosociaux dans le déploiement de stratégie (e.g. Boone et al. 2002).

2. CONCLUSION ET PERSPECTIVE

« Our main concern is the individual [...] However, an individual cannot be understood separately from the environment in which he or she lives. »

(Magnusson, 1999)

Ce travail de recherche nous a permis de revenir sur l'ancrage régional des déterminants psychosociaux de la prise de décision chez les jeunes conducteurs. Pour cela, six départements ont été choisis au regard de leur spécificité en matière de contexte de sécurité routière.

Dans une première partie, nous avons souligné l'impact des variables individuelles et sociales dans la prise de décisions. La lecture régionalisée de nos résultats met en exergue plusieurs points. L'approche multicritère utilisée dans ce travail précise que les variables individuelles et sociales contribuent conjointement à l'élaboration des pratiques. Si nous soulignons l'impact des variables de personnalité dans les choix risqués, en particulier de la facette recherche de sensations pour quatre de nos zones d'étude, il apparaît que les forces prédictives des différents niveaux d'analyses ne sont pas similaires selon les départements. Par ailleurs, la lecture régionalisée a précisé l'impact de l'environnement physique et socio-historique sur les représentations. Les résultats des associations libres et du QSC témoignent de l'existence de différents systèmes normatifs, à la fois légal et social, permettant aux individus de légitimer les transgressions routières.

Dans une deuxième partie, nous avons questionné la sensibilité de ces variables au regard de la spécificité des contextes. Il apparaît que les variations régionales sont plus conséquentes sur les variables sociales qu'inter-individuelles ; d'autant plus lorsque nous considérons les comportements les moins conditionnels. En d'autres termes, la mise en place d'une *culture* de

sécurité routière n'impacte que faiblement les transgressions socialement acceptées, les transgressions « légitimes » (Flament, 2012 ; Gaymard, 2014). Ces variations sont à noter au sein de la population des jeunes femmes, pour lesquelles le contexte de sécurité routière est fortement lié aux pratiques. Au contraire, les pratiques des jeunes hommes témoignent d'une certaine homogénéité, où la valorisation sociale des transgressions n'est pas impactée par le déploiement d'un environnement de sécurité routière.

Dans une optique de prévention des comportements à risque, nos travaux proposent une réflexion sur le niveau de déploiement des actions de politiques publiques. Si l'échelle nationale apparaît cohérente dans la mise en place d'actions ciblant les variables individuelles, contextualiser les actions ciblant les transgressions légitimes apparaît nécessaire de même que prendre en compte le niveau groupal. C'est pourquoi Gaymard et al. (2021, p.1, notre traduction) précisent « que les déterminants de la prise de risque doivent être étudiés au niveau du groupe et du contexte. »

BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J.-C. (1971). Experimental study of group creativity : Task representation, group, structure, and performance. *European Journal of Social Psychology*, 1, 311-326.
- Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. Thèse de doctorat. Université de Provence.
- Abric, J. C. (1987). *Coopération, compétition et représentations sociales*. Delval.
- Abric, J.-C. (1989). L'étude expérimentale des représentations sociales. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales* (pp. 187-203). Presses Universitaires de France.
- Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Presses Universitaires de France.
- Abric, J. C. (2003). *Méthodes d'étude des représentations sociales*. Erès.
- Abric, J. C., & Tafani, E. (1995). Nature et fonctionnement du noyau central d'une représentation sociale: la représentation de l'entreprise. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 28(4), 22–31.
- d'Acremont, M., & Van der Linden, M. (2006). Gender differences in two decision- making tasks in a community sample of adolescents. *International Journal of Behavioral Development*, 30, 352–358. doi:10.1177/0165025406066740
- Ajzen, I. (1987). Attitudes, traits, and actions: Dispositional prediction of behavior in personality and social psychology. *Advances in experimental social psychology*, 20, 1-63.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
- Allais, M. (1953). Le comportement de l'homme rationnel devant le risque: critique des postulats et axiomes de l'école américaine. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 503-546.
- Allport, G. W. (1937). *Personality: A psychological interpretation*.
- Allport, G. W., & Odbert, H. S. (1936). Trait names: A psycho-lexical study. *Psychological Monographs*, 47, 171–220. <https://doi.org/10.1037/h0093360>
- Allport, G. (1954). « The historical background of modern social psychology ». In G. Lindzey (éd.), *Handbook of Social Psychology*, Cambridge, Addison-Wesley, vol. 1, p. 3-56
- Amditis, A., Pagle, K., Joshi, S., & Bekiaris, E. (2010). Driver–Vehicle–Environment monitoring for on-board driver support systems: Lessons learned from design and implementation. *Applied Ergonomics*, 41(2), 225–235.
- Amoros, E., Martin, J. L., & Laumon, B. (2003). Comparison of road crashes incidence and severity between some French counties. *Accident Analysis and Prevention*, 35(4), 537–547. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00031-3](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00031-3)
- Arnold, D. O. (1970). Subculture marginality. In D. O. Arnold (Ed.), *Subcultures* (pp. 81–89). The Glendessary Press.
- Arthur, W., Barrett, G. V., & Alexander, R. A. (1991). Prediction of Vehicular Accident Involvement: A Meta-Analysis. *Human Performance*, 4(2), 89–105.

- Arthur, W., & Doverspike, D. (1992). Locus of control and auditory selective attention as predictors of driving accident involvement: A comparative longitudinal investigation. *Journal of Safety Research*, 23(2), 73–80. [https://doi.org/10.1016/0022-4375\(92\)90023-3](https://doi.org/10.1016/0022-4375(92)90023-3)
- Ashton, M. C. (2014). *Psychologie de la personnalité et des différences individuelles*. De Boeck Supérieur.
- Ashton, M. C., & Lee, K. (2005). A defence of the lexical approach to the study of personality structure. *European Journal of Personality*, 19(1), 5–24. <https://doi.org/10.1002/per.541>
- Bangerter, A. (2008). *La diffusion des croyances populaires: le cas de l'effet Mozart*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Baumgarten, F. (1933). Die Charaktereigenschaften. *Charakter Und Personlichkeitsforschung*.
- Bayes, T. (1763). LII. An essay towards solving a problem in the doctrine of chances. By the late Rev. Mr. Bayes, FRS communicated by Mr. Price, in a letter to John Canton, AMFR S. *Philosophical transactions of the Royal Society of London*, (53), 370-418.
- Bec-Gerion, A. & Gaymard, S. (en révision). Validation of the Traffic Locus of Control (T-LOC) scale among French students. *Quality & Quantity*.
- Becker, A., Deckers, T., Dohmen, T., Falk, A., & Kosse, F. (2012). The relationship between economic preferences and psychological personality measures. *CESifo Working Paper: Behavioral Economics*, 3785.
- Bell, D., & De-Shalit, A. (2011). *Daniel Bell & Avenir de-Shalit, The Spirit of cities. Why the identity of a City Matters in a Global Age*. Princeton University Press.
- Berglund, E., Lytsy, P., & Westerling, R. (2014). The influence of locus of control on self-rated health in context of chronic disease: A structural equation modeling approach in a cross sectional study. *BMC Public Health*, 14(1), 1–9. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-14-492>
- Bernoulli, D. (1738). Specimen Theoriae Novae de Mensura Sortis. *Commentari Academiae Scientiarum Imperialis Petropolitanae*, 5:175–192. Translated as: “Expositions of a New Theory on the Measurement of Risk”, *Econometrica*, 22:23-36 (1954). Reprinted in: Page, A.N. (1968), editor, *Utility Theory: A Book of Readings*, pages 199-214. John Wiley & Sons.
- Bessin, M. (2016). *L'impact des modèles normatifs sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents : la transgression comme vecteur d'intégration*. Thèse de doctorat. Université d'Angers.
- Blanchet, A., & Gotman, A. (2007). Série «L'enquête et ses méthodes»: L'entretien (2e éd. refondue). Armand Colin.
- Bibby, P. A., & Ferguson, E. (2011). The ability to process emotional information predicts loss aversion. *Personality and Individual Differences*, 51(3), 263-266.
- Boone, C., Brabander, B. De, Carree, M., De Jong, G., Van Olffen, W., & Van Witteloostuijn, A. (2002). Locus of control and learning to cooperate in a prisoner's dilemma game. *Personality and Individual Differences*, 32(5), 929–946. <https://doi.org/10.1016/S0191->

- Boone, C., De Brabander, B., & Van Witteloostuijn, A. (1999). Locus of control and strategic behaviour in a prisoner's dilemma game. *Personality and Individual Differences*, 27(4), 695–706. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(98\)00269-4](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(98)00269-4)
- Bordarie, J. (2015). *Représentations Sociales Et Mobilité Urbaine Durable : Etude de la transformation des représentations et des comportements des usagers de la route dans la perspective de généralisation du 30km/heure*. Thèse de doctorat. Université d'Angers.
- Bourdieu, P. (1989). Social Space and symbolic power. *Sociological Theory*, 7, 14–25.
- Boyce, T., & Geller, E. (1999). Attempts to increase vehicle safety-belt use among industry workers: what can we learn from our failures? *Journal of Organization Behavior Management*, 19, 27–44.
- Boyce, C., Czajkowski, M., & Hanley, N. (2019). Personality and economic choices. *Journal of Environmental Economics and Management*, 94, 82–100. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2018.12.004>
- Buccioli, A., & Zarri, L. (2015). Does Investors' Personality Influence their Portfolios? Netspar Discussion Paper No. 01/2015-006. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2585374>
- Burt, R. S. (2005). *Brokerage and Closure: An Introduction to Social Capital*. Oxford University Press.
- Cadet, B., & Chasseigne, G. (2009). *Psychologie du jugement et de la décision: Des modèles aux applications*. De Boeck.
- Canli, T., Zhao, Z., Desmond, J. E., Kang, E., Gross, J., & Gabrieli, J. D. (2001). An fMRI study of personality influences on brain reactivity to emotional stimuli. *Behavioral neuroscience*, 115(1), 33.
- Carpentier, S. (2007). Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ? *Journal of Urban Research*, 3. <https://doi.org/10.4000/articulo.619>
- Cattell, R. B. (1943). The description of personality: Basic traits resolved into clusters. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 38, 476–506.
- Cattell, R. B. (1945a). The description of personality: Principles and findings in a factor analysis. *American Journal of Psychology*, 58, 69–90.
- Cattell, R. B. (1945b). The principle trait clusters for describing personality. *Psychological Bulletin*, 42, 129–161.
- Cattell, R. B. (1947). Confirmation and clarification of primary personality factors. *Psychometrika*, 12(3), 197–220. <https://doi.org/10.1007/BF02289253>
- CEREMA. (2008). *Journée Voirie pour Tous*.
- Chalmers, A. F. (1990). *Qu'est-ce que la science ?* Le Livre de Poche.
- Chauvin, B., Hermand, D., & Mullet, E. (2007). Risk perception and personality facets. *Risk Analysis*. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.2006.00867.x>
- Clarke, S., & Robertson, I. T. (2005). A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal*

of *Occupational and Organizational Psychology*, 78(3), 355–376.
<https://doi.org/10.1348/096317905X26183>

- Claes, M. (1981). L'évolution de l'attribution des causes des succès et des échecs au cours de la scolarité. *Revue de Psychologie Appliquée*, 3, 275–294.
- Cohen, P. A., Sheposh, J. ., & Hillix, W. A. (1979). Situational and personality influences on risk-taking behavior: Effects of task, sex, and locus of control. *Academic Psychology Bulletin*, 1, 63–67.
- Collins, B. (1974). Four components of the Rotter internal external scale: Belief in a difficult world, a just world, a predictable world and a politically responsive world. *Journal of Personality and Social Psychology*, 29, 381–391.
- Costa Jr, P. T., & McCrae, R. R. (1990). Personality disorders and the five-factor model of personality. *Journal of personality disorders*, 4(4), 362-371.
- Costa, P., & McCrae, R. (1992). Revised NEO Personality Inventory (NEO PI-R) and NEO Five-Factor Inventory (NEO-FFI). *Psychological Assessment Resources*, Odessa.
- Costa, P. T., Terracciano, A., & McCrae, R. R. (2001). Gender differences in personality traits across cultures: Robust and surprising findings. *Journal of Personality and Social Psychology*, 81(2), 322–331. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.81.2.322>
- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., & Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.012>
- Delhomme, P., & Delgery, S. (2006). Quelques facteurs explicatifs du comportement de transgression de la limitation de vitesse des jeunes automobilistes. Actes INRETS (Arcueil), 89-112.
- De Rosa, A. S. (1988). Sur l'usage des associations libres dans l'étude des représentations sociales de la maladie mentale. *Connexions*, 51(1), 27-50.
- Ding, X., Hartog, J., & Sun, Y. (2010). Can We Measure Individual Risk Attitudes in a Survey? *IZA Discussion Paper No. 4807*, (4807), 1–30.
- Dohmen, T., Falk, A., Huffman, D., & Sunde, U. (2010). Are risk aversion and impatience related to cognitive ability?. *American Economic Review*, 100(3), 1238-60.
- Dohmen, T., Falk, A., Huffman, D., Sunde, U., Schupp, J., & Wagner, G. G. (2011). Individual risk attitudes: Measurement, determinants, and behavioral consequences. *Journal of the European Economic Association*, 9(3), 522–550. <https://doi.org/10.1111/j.1542-4774.2011.01015.x>
- Dohmen, T. J., Falk, A., Huffman, D., Schupp, J., Sunde, U., & Wagner, G. G. (2005). Individual Risk Attitudes: New Evidence from a Large, Representative, Experimentally-Validated Survey. *Working Paper*, n°1730.
- Doise, W., & Palmonarie, A. (1986). *L'étude des représentations sociales*. Delachaux et Niestlé.
- Dubois, N. (1994). *La psychologie du contrôle*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Durkheim, E. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revue de*

Métaphysique et de Morale. 6(3), 273-302.

- Durkheim, E. (1925). *L'éducation morale*. Presses Universitaires de France.
- Duttweiler, P.C. (1984). The internal control index: A newly developed measure of locus of control. *Educational and Psychological Measurement*, 44, 209–221. 10.1177/0013164484442004
- Eckel, C, Grossmann, P. 2002. Sex Differences and Statistical Stereotyping in Attitudes Toward Financial Risk. *Evolution and Human Behavior* 23: 281–295.
- Edwards, W. (1954). The theory of decision making. *Psychological bulletin*, 51(4), 380.
- Edwards, W. (1961). Behavioral decision theory. *Annual review of psychology*, 12(1), 473–498.
- Edwards, P., Green, J., Roberts, I., Grundy, C., & Lachowycz, K. (2006). *Deprivation and road safety in London- a report to the London Road Safety Unit*.
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279–294. <http://ovidsp.ovid.com/ovidweb.cgi?T=JS&PAGE=reference&D=paovfta&NEWS=N&AN=00006823-199303000-00004>
- Ellsberg, D. (1961). Risk, ambiguity, and the Savage axioms. *The quarterly journal of economics*, 643-669.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2007). Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 46(1), 69–90. <https://doi.org/10.1348/014466605X90801>
- Eysenck, H. J. (1947). Student selection by means of psychological tests—a critical survey. *British Journal of Educational Psychology*, 17(1), 20-39.
- Factor, R., Mahalel, D., & Yair, G. (2007). The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 39(5), 914–921. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.12.015>
- Feist, G. J. (2006). How development and personality influence scientific thought, interest, and achievement. *Review of General Psychology*, 10(2), 163–182. <https://doi.org/10.1037/1089-2680.10.2.163>
- Fer, J. (2017). *Traffic Locus of Control (T-LOC) et comportements routiers à risque*. Mémoire de M2 psychologie sociale des risques et sécurité: Mobilités et transports. Université d'Angers.
- Ferrando, J., Rodríguez-Sanz, M., Borrell, C., Martínez, V., & Plasència, A. (2005). Individual and contextual effects in injury morbidity in Barcelona (Spain). *Accident Analysis and Prevention*, 37(1), 85–92. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.05.005>
- Fiske, D. (1949). Consistency of the factorial structures of personality ratings from different sources. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 44(329–344).
- Flament, C. (1987). Pratique et représentations sociales. In J.L. Beauvois, R.V. Joule, et J.M. Monteil (Ed.), *Perspectives cognitives et conduites sociales* (pp. 143-150). Presses

- Flament, C. (1989). Structure et dynamique des représentations sociales. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales* (pp. 204-219). Presses Universitaires de France
- Flament, C. (1994a). Structure, dynamique et transformation des représentations sociales. In J. C. Abric (Ed.), *Pratiques sociales et représentations* (pp. 37-57). Presses Universitaires de France.
- Flament, C. (1994b). Sur les représentations sociales du chômage. *Revue internationale de psychologie sociale*, 7 (2), 109-115
- Flament, C. (1994c). Aspects périphériques des représentations sociales. In C. Guimelli (Ed.), *Structures et transformations de représentations sociales* (p. 85-116). Delachaux & Niestlé.
- Flament, C. (2001). Approche structurale et aspects normatifs des représentations sociales. *Psychologie et société*, 2(4), 57-80.
- Flament, C., & Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires. Comment étudier les représentations sociales*. Armand Colin.
- Gaffié, B. (2004). Confrontations des Représentations Sociales et construction de la réalité. *Journal International Sur Les Représentations Sociales*, 2(1), 6-19.
- Galton, F. (1884). Measurement of Character. *Fortnightly Review*. <https://doi.org/10.1037/11352-058>
- García-Cabrera, A. M., & García-Soto, M. G. (2008). Cultural differences and entrepreneurial behaviour: An intra-country cross-cultural analysis in Cape Verde. *Entrepreneurship and Regional Development*, 20(5), 451-483. <https://doi.org/10.1080/08985620801912608>
- Gaymard, S. (1999). *Les études supérieures comme enjeu dans un contexte de négociation implicite entre les filles d'origine maghrébine et leurs parents: Aspects conditionnels et normatifs des représentations sociales dans une situation de biculturalisme*. Thèse de Doctorat publiée. Université de Provence.
- Gaymard, S. (2003). *La négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines. Une étude de représentation sociale*. L'Harmattan, Déviances et Société, Collection Logiques Sociales.
- Gaymard, S. (2006). The representation of old people: Comparison between the professionals and students. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 19(3-4), 69-91.
- Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs : Une étude de la conditionnalité routière. *Recherche Transports Sécurité*, 97, 339-359. <https://doi.org/10.3166/rts.97.339-359>
- Gaymard, S. (2009). Norms in social representations : two studies with french young drivers. *European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 1(2), 165-181.
- Gaymard, S. (2012). *Recherche sur les comportements locaux des usagers de la route dans le Gard et l'Hérault. Le respect conditionnel des règles*. Présentation orale des résultats du projet.
- Gaymard, S. (2014). The theory of conditionality: an illustration of the place of norms in the field of social thinking. *Journal for the Social Behaviour*, 44(2), 229-247.

- Gaymard, S. (2021). *Les fondements des représentations sociales : Sources, théories et pratiques*. Dunod.
- Gaymard, S., & Bordarie, J. (2015). The Perception of the Ideal Neighborhood: A Preamble to Implementation of a “Street Use Code.” *Social Indicators Research*, *120*(3), 801–816. <https://doi.org/10.1007/sl>
- Gaymard, S., & Etoundi, J. C. (2019). Admit one’s driving offences or attribute them to others: an exploratory study among a sample of Cameroonian drivers. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, *9*(4), 157–165. <https://doi.org/https://doi: 10.2478/mjss-2018-0125>
- Gaymard, S., Hidrio, R., Cohen, G., Isahakyan, A., Loisel, M., Renier, M., & M., B. (2020). Sphères publiques et représentations sociales du vaccin : analyse chez les pro-vaccins vs anti-vaccins. *Communication*, *37*(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.4000/communication.12617>
- Gaymard, S., & Tiplica, T. (2016). An Exploratory Study of the Multidimensional Health Locus of Control (MHLC) among Female Students in a French Context. *British Journal of Education, Society & Behavioural Science*, *18*(1), 1–12. <https://doi.org/10.9734/BJESBS/2016/28383>
- Gaymard, S., & Tiplica, T. (2017). Conditionnalité routière, risque et personnalité. In *Sécurité routière : un défi à l’aube du XXIème siècle* (pp. 13–22). L’Harmattan.
- Gaymard, S., & Tiplica, T. (2019). Road conditionality and personality: an exploratory study among young male and female French drivers. *Journal of Safety and Reliability*, *38*(3), 182–199. <https://doi.org/10.1080/09617353.2019.1611295>
- Gaymard, S., Tiplica, T., Koh, P. P., & Wong, Y. D. (2015). The social representation of the pedestrian in French and Asian cultures. *Journal of Safety Health and Environmental Research*, *11*(2), 261–273.
- Gaymard, S., Tiplica, T., Schwartz, A. (2021). French Motorcyclists and the 80 km/hr Speed Limit: Conditionality and Risk-Taking with Regard to Age, Type and Power of Motorbike. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, *12*(5), 0–14.
- Ge, Y., Qu, W., Jiang, C., Du, F., Sun, X., & Zhang, K. (2014). The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among Chinese drivers. *Accident Analysis and Prevention*, *73*, 34–40. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.024>
- George, D., & Mallery, P. (2003). *SPSS for Windows step by step: A simple guide and reference*. (11.0 updat). Allyn & Bacon.
- Goldberg, L. R. (1981). Language and individual differences: The search for universals in personality lexicons. In L. Wheeler (Ed.), *Review of personality and social psychology* (pp. 141–165). Sage.
- Goldberg, L. R. (1999). A broad-bandwidth, public domain, personality inventory measuring the lower-level facets of several five-factor models. *Personality Psychology in Europe*. <https://doi.org/citeulike-article-id:1856566>
- Goldberg, L. R., Johnson, J. A., Eber, H. W., Hogan, R., Ashton, M. C., Cloninger, C. R., & Gough, H. G. (2006). The international personality item pool and the future of public-domain personality measures. *Journal of Research in Personality*, *40*(1), 84–96. <https://doi.org/10.1016/j.jrp.2005.08.007>
- Graham, D., Glaister, S., & Anderson, R. (2005). The effects of area deprivation on the

- incidence of child and adult pedestrian casualties in England. *Accident Analysis and Prevention*, 37(1), 125–135. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.07.002>
- Guastello, S., & Guastello, D. (1986). The relationship between the locus of control construct and involvement in traffic accidents. *The Journal of Psychology*, 120(3), 293–297.
- Guilbot, M. (2006). *L'Accident de la route : comprendre pour mieux agir*.
- Guimelli, C. (1999a). *La pensée sociale*. Presses Universitaires de France.
- Guimelli, C. (1994b), Introduction, in Structures et transformations des représentations sociales. Delachaux et Niestlé. 11-24
- Guimelli, C. (1999b). Organisation des cognitions et pensée sociale. In C. Guimelli (Ed.), *La pensée sociale* (pp. 79–107).
- Guo, M., Wei, W., Liao, G., & Chu, F. (2016). The impact of personality on driving safety among Chinese high-speed railway drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 92, 9–14. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.014>
- Haddak, M. M., Pochet, P., Licaj, I., Haddak, M. M., Pochet, P., Licaj, I., ... Pochet, P. (2011). *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes. Rapport de synthèse du projet Isomerr Jeunes*.
- Hall, E. (1971). *La dimension cachée*. Éditions du seuil.
- Hall, E. (1979). *Au-delà de la culture*. Éditions du seuil.
- Hall, E. (1984a). *La danse de la vie : temps culturel, temps vécu*. Éditions du seuil.
- Hall, E. (1984b). *Le langage silencieux*. Éditions du seuil.
- Hall, E. (1990). *Guide du comportement dans les affaires internationales*. Éditions du Seuil.
- Halpert, R., & Hill, R. (2011). *28 Measures of Locus of Control*. <https://doi.org/10.1037/0736-9735.6.4.377>
- Hansenne, M. (2018). *Psychologie de la Personnalité*. De Boeck.
- Holland, C., Geraghty, J., & Shah, K. (2010). Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers. *Personality and Individual Differences*, 48.
- Hoyt, M. F. (1973). Internal-External Control and beliefs about automobile travel. *Journal of Research in Personality*, 7(3), 288–293. [https://doi.org/10.1016/0092-6566\(73\)90043-3](https://doi.org/10.1016/0092-6566(73)90043-3)
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251–1263. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(02\)00010-7](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(02)00010-7)
- Irwin Jr, C. E. (1990). The theoretical concept of at-risk adolescents. *Adolescent medicine*, 1(1), 1-14.
- Jessor R, Graves TD, Hanson RC (1968) *Society, personality, and deviant behavior: a study of a Tri-ethnic community*. Holt, Rinehart and Winston.
- Jodelet, D. (1984). Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie. In S. Moscovici (Ed.), *Psychologie sociale* (pp. 357–378). Presses Universitaires de France.

- Joffe, H., & Orfali, B. (2005). De La Perception À La Représentation Du Risque: Le Rôle Des Médias. *Hermès, La Revue*, 4(1), 121–129.
- John, O. P., Naumann, L. P., & Soto, C. J. (2008). Paradigm Shift to the Integrative Big Five Trait Taxonomy. In *Handbook of personality: Theory and research* (pp. 114–158). Guilford Press.
- John, O. P., & Srivastava, S. (1999). The Big Five trait taxonomy: History, measurement, and theoretical perspectives. *Handbook of Personality: Theory and Research*, 2(510), 102–138. <https://doi.org/citeulike-article-id:3488537>
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4), 255–271.
- Kahneman, D. (2011). *Thinking, fast and slow*. Macmillan.
- Kahneman, D., Knetsch, J. L., & Thaler, R. H. (1990). Experimental tests of the endowment effect and the Coase theorem. *Journal of political Economy*, 98(6), 1325-1348.
- Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk. *Econometrica*, 47(2), 263–291. <https://doi.org/10.2307/1914185>
- Kim, J. (2014). *A Review of the Traffic Safety Culture in Europe to Improve Pedestrian Safety in the U . S . : Lessons from France and Sweden*. Washington.
- Kmiec, R. & Roland-Lévy, C. (2014). Risque et construction sociale : une approche interculturelle. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 101, 69-99. <https://doi.org/10.3917/cips.101.0069>
- Knight F, H. (1921). Risk, uncertainty and profit. *New York, A.M Kelly 1964*.
- Kouabenan, D. R., Cadet, B., Hermand, D., & Sastre, M. T. M. (2007). *Psychologie du risque*. De Boeck.
- Kostka, T., & Jachimowicz, V. (2010). Relationship of quality of life to dispositional optimism, health locus of control and self-efficacy in older subjects living in different environments. *Quality of Life Research*, 19(3), 351–361. <https://doi.org/10.1007/s11136-010-9601-0>
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(95\)00068-H](https://doi.org/10.1016/0191-8869(95)00068-H)
- Lassarre, D., & Roland-Lévy, C. (2011). *La psychologie sociale appliquée à l'économie*. De Boeck Supérieur.
- Lauriola, M., & Levin, I. P. (2001). Personality traits and risky decision-making in a controlled experimental task: An exploratory study. *Personality and Individual Differences*, 31(2), 215–226. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(00\)00130-6](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(00)00130-6)
- Le Bras, H., & Todd, E. (2012). *L'invention de la France : Atlas anthropologique et politique*. Gallimard.
- Le Moigne, J. L. (1998). *Modéliser et comprendre les comportements socio-économiques. Psychologie économique, théorie et applications*. Editions Economica.
- Lenguerrand, E. (2008). *L'exposition au risque routier et sa prise en compte dans les analyses épidémiologiques des accidents de la route selon la disponibilité de l' information*.

- Levenson, H. (1981). Differentiating among internality, powerful others, and chance. In H. Lefcourt (Ed.), *Research with the Locus of Control Construct (Vol. 1)* (pp. 15–63). Academic Press.
- Lévy-Leboyer, C. (1980). *Psychologie et environnement*. Presses Universitaires de France.
- Lewin, K. (1951). *Field theory in social science, selected theoretical papers*. Harper.
- Lewin, K. (1935). *A Dynamic Theory of Personality - Selected Papers*. McGraw Hill Book Company Inc.
- Licaj, I., Haddak, M., Pochet, P., & Chiron, M. (2012). Individual and contextual socioeconomic disadvantages and car driving between 16 and 24 years of age: A multilevel study in the Rhône Département (France). *Journal of Transport Geography*, 22, 19–27. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.11.018>
- Lin, M. L., & Fearn, K. T. (2003). The provisional license: nighttime and passenger restrictions—a literature review. *Journal of safety research*, 34(1), 51–61.
- Lo Monaco, G., & Lheureux, F. (2007). Représentations sociales : théorie du noyau central et méthodes d'étude. *Revue Electronique de Psychologie Sociale*, 1, 1–55.
- Lopes, L. L. (1994). Psychology and economics: Perspectives on risk, cooperation, and the marketplace. *Annual Review of Psychology*, 45(1), 197–227.
- Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers. *Frontiers in Psychology*, 10(MAR), 1–11. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00536>
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
- Lynch, K. (1969). *L'image de la cite: trad. par Marie-francoise Venard et Jean-louis Venard*. Dunod.
- Magnusson, D. (1999). Holistic interactionism: A perspective for research on personality development. In L. A. Pervin & O. P. John (Eds.), *Handbook of personality: Theory and research*, 219–247). Guilford Press.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2006). Factors Influencing Young Drivers' Risk Perceptions and Speeding Behaviour. In *Proceedings of the 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*. (1–10). Able Video & Multimedia Pty Ltd.
- Măirean, C., Havârneanu, G. M., Popușoi, S. A., & Havârneanu, C. E. (2017). Traffic locus of control scale – Romanian version: Psychometric properties and relations to the driver's personality, risk perception, and driving behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, 131–146. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.12.008>
- Marchand, D., Depeau, S., & Weiss, K. (2014). *L'individu au risque de l'environnement*. In Press.
- Marengo, D., Settanni, M., & Vidotto, G. (2012). Drivers' subtypes in a sample of Italian adolescents: Relationship between personality measures and driving behaviors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 480–490. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.04.001>

- Mathieu, G. (1985). Approche régionale de l'insécurité routière. *Transport*, 304.
- McCrae, R., Costa, P., Lima, M. De, Simoes, A, Ostendorf, F., Angleitner, Chae, J.-H. (1999). Age differences in personality across the adult life span: Parallels in five cultures. *Developmental Psychology*, 35(2), 466–477. <https://doi.org/10.1103/PhysRevB.66.085421>
- McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1999). The Five-Factor Theory of personality. In *Handbook of personality: Theory and research*, 139–153.
- Moliner, P. (1988). *La représentation sociale comme grille de lecture. Étude expérimentale de sa structure et aperçu sur ses processus de transformation*. Aix-en-Provence, Thèse de Doctorat de l'Université de Provence.
- Moliner, P. (1993). Cinq questions à propos des représentations sociales. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 20, 5–14.
- Moliner, P. (1996). *Images et représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Moliner, P. (1998). Dynamique naturelle des représentations sociales. *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 40, 62–70.
- Moliner, P., (2001b), Formation et stabilisation des représentations sociales, in Moliner P. (Ed.), *La dynamique des représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble. 15-41
- Møller, M., & Haustein, S. (2014). Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 92–99. doi:10.1016/j.aap.2013.11.009
- Monseur, M., & Malaterre, G. (1969). Prise des décisions des conducteurs aux carrefours. *Le Travail Humain*, 32(3), 217–237.
- Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72(3), 339.
- Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Presses Universitaires de France.
- Moscovici, S. (1993). Introductory address. In *First International Conference on Social Representations* (Vol. 2, pp. 1–11). Ravello, Italy.
- Moscovici, S. (2003). Des Représentations Collectives Aux Représentations Sociales : Éléments Pour Une Histoire. In D. Jodelet (Ed.), *Les représentations sociales* (pp. 79–103). Presses Universitaires de France.
- Moscovici, S. (2013). *Le scandale de la pensée sociale: Textes inédits sur les représentations sociales réunis et préfacés par Nikos Kalampalikis* (Vol. 28). Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales.
- Moureau, N., & Rivaud-Danset, D. (2004). *L'incertitude dans les théories économiques*. La Découverte.
- Munier, B. (1996). *Décision*. Encyclopædia Universalis.
- Mugny, G., Quiamzade, A., & Tafani, É. (2001). Dynamique représentationnelle et influence sociale. *La Dynamique Des Représentations Sociales*, 123–161.

- Nash, J. (1951). Non-Cooperative Games. *Annals of Mathematics*, 54(2), 286–295. <https://doi.org/10.2307/1969529>
- Nicholson, N., Soane, E., Fenton-O’Creevy, M., & Willman, P. (2005). Personality and domain-specific risk taking. *Journal of Risk Research*, 8(2), 157–176. <https://doi.org/10.1080/1366987032000123856>
- Norman, W. T. (1967). *2,800 personality trait descriptors: Normative operating characteristics for a university population*. Department of Psychology, University of Michigan.
- Nzobounsana, V., & Gaymard, S. (2010). Les analyses canoniques simple et généralisée linéaires: applications à des données psycho-sociales. *Mathématiques et Sciences Humaines*, (189), 69–101. <https://doi.org/10.4000/msh.11653>
- OCDE, (2020). *Road Safety Annual Report 2020*, Éditions OCDE, <https://doi.org/10.1787/f3e48023-en>.
- Öngen, D. E. (2007). The relationships between sensation seeking and gender role orientations among Turkish university students. *Sex Roles*, 57(1–2), 111–118. <https://doi.org/10.1007/s11199-007-9214-4>
- Oppenheim, I., Oron-Gilad, T., Parmet, Y., & Shinar, D. (2016). Can traffic violations be traced to gender-role, sensation seeking, demographics and driving exposure? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 387–395. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.06.027>
- ONISR. (2011). La sécurité routière en France : Bilan de l’année 2010.
- ONISR. (2019). La sécurité routière en France : Bilan de l’année 2019.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533–545. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>
- Paez, D. (2021). Préface. In S. Gaymard (Ed.), *Les fondements des représentations sociales: Sources, théories et pratiques*. Dunod.
- Paquet, Y., Berjot, S., & Gillet, N. (2009). Validation d’une échelle de locus de contrôle spécifique à la performance en sport individuel (LOCPSI). *Bulletin de Psychologie*, Numéro 502(4), 351–363. <https://doi.org/10.3917/bupsy.502.0351>
- Parker, D., Manstead, A., Stradling, S., & Reason, J. (1992). Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77(1), 94–101.
- Pérez-Díaz, C. (2003). Théorie de la décision et risques routiers. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 114(1), 143–160. <https://doi.org/10.3917/cis.114.0143>
- Pervin, L. A. (1994). A critical analysis of current trait theory. *Psychological Inquiry*, 5, 103–113.
- Phares, E. J. (1976). *Locus of control in personality*. General Learning Press.
- Pianelli, C., Abric, J.-C., & Saad, F. (2010). Rôle des représentations sociales préexistantes dans les processus d’ancrage et de structuration d’une nouvelle représentation. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, Numéro 86(2), 241–274.

<https://doi.org/10.3917/cips.086.0241>

- Pickering, W. S. F. (Ed.). (2002). *Durkheim and representations*. Routledge.
- Piovesan, M., & Willadsen, H. (2021). Risk preferences and personality traits in children and adolescents. *Journal of Economic Behavior and Organization*, 186, 523–532. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2021.04.011>
- Plaisant, O. P., Guertault, J., Courtois, R., Réveillère, C., Mendelsohn, G. A., & John, O. P. (2010). Histoire des « Big Five »: OCEAN des cinq grands facteurs de la personnalité. Introduction du Big Five Inventory français ou BFI-Fr. *Annales Medico-Psychologiques*, 168(7), 481–486. <https://doi.org/10.1016/j.amp.2009.04.016>
- Rabinowitz, RG (1978) Internal-external control expectancies in black children of differing socioeconomic status. *Psychol Rep* 42(3): 1339–1345.
- Ramadier, T., Carpentier, S., Depeau, S., Després, C., Enaux, C., Hamza, K., Fortin, A., Lannoy, P., & Martin-Roy, S. (2007). Les mobilités quotidiennes: Représentation et pratiques. Vers l'identité de déplacement. *Rapport de recherches, CNRS, ATIP 41799*.
- Rateau, P. (1995). Le noyau central des représentations sociales comme système hiérarchisé. Une étude sur la représentation du groupe. *Cahiers internationaux de psychologie sociale*, 26, 29–52.
- Reason, J., Manstead, A., Stephen, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33(10–11), 1315–1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>
- Regev, S., Rolison, J. J., & Moutari, S. (2018). Crash risk by driver age, gender, and time of day using a new exposure methodology. *Journal of Safety Research*, 66, 131–140. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.07.002>
- Rentfrow, P. J., Gosling, S. D., Jokela, M., Stillwell, D. J., Kosinski, M., & Potter, J. (2013). Divided we stand: Three psychological regions of the united states and their political, economic, social, and health correlates. *Journal of Personality and Social Psychology*, 105(6), 996–1012. <https://doi.org/10.1037/a0034434>
- Rentfrow, P. J., Jokela, M., & Lamb, M. E. (2015). Regional personality differences in Great Britain. *PLoS ONE*, 10(3), 1–20. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0122245>
- Reinert, A. (1983). Une méthode de classification descendante hiérarchique: application à l'analyse lexicale par contexte. *Cahiers de l'Analyse des Données*, 8(2), 187-198.
- Road traffic injuries*. (2021, 21 juin). WHO. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Roland-Lévy, C. (2002). Passage du Franc à l'Euro: Représentation sociale et attitude. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 55, 39–48.
- Rotter, J. B. (1954). *Social learning and clinical psychology*. Prentice-Hall. <https://doi.org/10.1037/10788-000>
- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs: General and Applied*, 80(1).
- Rotter, J. B., Chance, J. E., & Phares, E. J. (1972). *Applications of a social learning theory of personality*.

- Rouquette, M.-L. (1973). La pensée sociale. In S. Moscovici (Ed.), *Introduction à la psychologie sociale, Tome 2* (pp. 299–327). Larousse.
- Rouquette, M.-L. (1994). *Sur la connaissance des masses : essai de psychologie politique*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Rouquette, M.-L. (2009). Qu'est ce que la pensée sociale. In *La pensée sociale* (pp. 5–10). ERES.
- Rouquette, M.-L., & Rateau, P. (1998). *Introduction à l'étude de représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble.
- Roussiau, N., & Bonardi, C. (2001). *Les représentations sociales : état des lieux et perspectives*. Editions Mardaga.
- Rustichini, A., DeYoung, C. G., Anderson, J., & Burks, S. (2012). Toward the Integration of Personality Theory and Decision Theory in the Explanation of Economic and Health Behavior. *IZA Discussion Paper No. 6750*. <https://doi.org/10.1016/j.socec.2016.04.019>
- Sabey, B., & Taylor, H. (1980). The known risks we run : the highway. In *Transport and Road Research Laboratory Supplementary Report 567* (pp. 1–22). Crowthorne: TRRL.
- Salem, G., Rican, S., & Kürzinger, M.-L. (2006). *Atlas de la santé en France Volume 2 - Comportement et Maladies*. John Libbey Eurotext.
- Samuelson, W., & Zeckhauser, R. (1988). Status quo bias in decision making. *Journal of risk and uncertainty*, 1(1), 7-59.
- Saucier, G., & Goldberg, L. R. (1996). The language of personality: Lexical perspectives on the five- factor model. In J. S. Wiggins (Ed.), *The five-factor model of personality: Theoretical perspectives*. (pp. 21–50). Guilford Press.
- Savage, L. J. (1954). *The Foundations of Statistics*. John Wiley.
- Seca, J. M. (2002). *Les représentations sociales*. Armand Colin.
- Shen, B., Ge, Y., Qu, W., Sun, X., & Zhang, K. (2018). The different effects of personality on prosocial and aggressive driving behaviour in a Chinese sample. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 268–279. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.019>
- Simon, H. A. (1945). *Theory of Games and Economic Behavior*.
- Simon, H. A. (1956). Rational choice and the structure of the environment. *Psychological review*, 63(2), 129.
- Skinner, B. F. (1953). Science and Human Behavior. *Science and Human Behavior*, 461. <https://doi.org/10.1901/jeab.2003.80-345>
- Slovic, P. (1972a). Information processing, situation specificity, and the generality of risk-taking behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 22(1), 128.
- Slovic, P. (1972b). Psychological Study of Human Judgment : Implications for Investment Decision Making. *The Journal of Finance*, 27(4), 779–799.
- Slovic, P. (1967). The relative influence of probabilities and payoffs upon perceived risk of a gamble. *Psychonomic Science*, 9(4), 223-224.
- Slovic, P. (1987). The psychometric paradigm. *Science*, 236, 280–285.

- Slovic, P., Lichtenstein, S., & Fischhoff, B. (1979). *Images of disaster: Perception and acceptance of risks from nuclear power*.
- Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1982). Why study risk perception?. *Risk analysis*, 2(2), 83-93.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 949–964. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00103-3](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00103-3)
- Sun, L., Ma, Y., & Hua, L. (2020). Adaptation and validity of the traffic locus of control scale in Chinese drivers. *Personality and Individual Differences*, 159, 109886. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2020.109886>
- Tao, D., Zhang, R., & Qu, X. (2017). The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 99, 228–235. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.12.009>
- Taubman – Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. G. (2016). The combined contribution of personality, family traits, and reckless driving intentions to young men’s risky driving: What role does anger play? *Transportation Research Part F*, 42, 299–306. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.025>
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory—scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 323-332.
- Thaler, R. (1980). Toward a positive theory of consumer choice. *Journal of economic behavior & organization*, 1(1), 39-60.
- Tobacyk, J., & Thomas, C. (1980). Correlations of masculinity and femininity to sensation seeking. *Psychological Reports*, 47(3_suppl), 1339-1343.
- Tucker, A., 1950. A two-person dilemma. In E. Rasmusen, (Ed.) (2001). *Readings in Games and Information*. Blackwell, Oxford, 7–8.
- Tupes, E., & Christal, R. (1961). Recurrent personality factors based on trait ratings. *Journal of Personality*, 225–251.
- Trimpop, R. M. (1994). *The psychology of risk taking behavior*. Elsevier.
- Ucho, A., Terwase, J. M., Ucho, A. A., & State, B. (2016). Influence of Big Five Personality Traits and Locus of Control on Road Safety Rules Compliance among Motorcycle Riders in Nigeria. *Asia Pacific Journal of Education*, 3(1), 1–9.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(4), 279–297. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(01\)00029-8](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(01)00029-8)
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- Vallerand, R. J. (1989). Vers une méthodologie de validation transculturelle de questionnaires psychologiques : Implications pour la recherche en langue française. *Canadian Psychology/Psychologie Canadienne*, 30(4), 662.

- Veltcheff C. (1996). Le risque : un écueil étymologique, une aventure sémantique, *Revue française des affaires sociales*, 2, 69-72.
- Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent : Une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de psychologie*, 45(405), 203-209.
- Vergès, P. (1994). Approches du noyau central : propriétés quantitatives et structurales. In C. Guimelli (Ed.), *Structures et transformations des représentations sociales* (233-253). Delachaux et Niestlé.
- Vergès, P. (2001). L'analyse des représentations sociales par questionnaires. *Revue française de sociologie*, 42(3), 537-561. <https://doi.org/10.2307/3323032>
- Verkuyten, M., Rood-Pijpers, E., Elffers, H., & Hessing, D. J. (1994). Rules for breaking formal rules: Social representations and everyday rule-governed behavior. *Journal of Psychology: Interdisciplinary and Applied*, 128(5), 485-497. <https://doi.org/10.1080/00223980.1994.9914908>
- Villejoubert, G., & Le Floch, V. (2010). Jugement et prise de décision Etat de l'art et méthodes d'aides à la décision en milieu professionnel. In P. Morchain & A. Somat *La psychologie sociale: applicabilité et applications*, 189-214 <https://books.openedition.org/pur/60749>
- Von Neumann, J., & Morgenstern, O. (1944). *Theory of games and economic behavior*. Princeton University Press.
- Wåhlberg, A. af. (2009). *Driver behaviour and accident research methodology*. Taylor et Francis Group.
- Wåhlberg, A. af, Barraclough, P., & Freeman, J. (2017). Personality versus traffic accidents; meta-analysis of real and method effects. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 44, 90-104. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.009>
- Wåhlberg, A. E. af. (2003). Some Methodological Deficiencies in Studies on Traffic Accident Predictors. *Accident Analysis & Prevention*, 35(4), 473-486. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12729811>
- Wallston, K., Wallston, B., & DeVellis, R. (1978). Development of the multidimensional health locus of control (MHLC) scales. *Health Education*, 6, 160-170.
- Warner, H. W., Özkan, T., & Lajunen, T. (2010). Can the traffic locus of control (T-LOC) scale be successfully used to predict Swedish drivers' speeding behaviour? *Accident Analysis and Prevention*, 42(4), 1113-1117. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.025>
- Weisberg, Y. J., De Young, C. G., & Hirsh, J. B. (2011). Gender differences in personality across the ten aspects of the Big Five. *Frontiers in Psychology*, 2, 1-11. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2011.00178>
- WHO. (2019). *European Regional Status Report on Road Safety*. World Health Organization,.
- William, A. F. (1972). Factors associated with seat belt use in families. *Journal of Safety Research*, 4, 133-138.
- Wölbart, E., & Riedl, A. (2013). Measuring Time and Risk Preferences : Reliability, Stability, Domain Specificity. *Netspar Discussion Papers, DP 07/2013*.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2),

123–135. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00010-2](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00010-2)

Yang, J., Du, F., Qu, W., Gong, Z., & Sun, X. (2013). Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers. *Traffic Injury Prevention, 14*(6), 565–571. <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.748903>

ANNEXES

TABLE DES MATIERES

ANNEXE I. L'accidentalité des jeunes : éléments factuels	287
ANNEXE II. Distribution des accidents.....	289
ANNEXE III. Big Five	291
a. Catégories d'Allport (1937)	291
b. Descriptif des Big Five (Plaisant et al, 2010).....	291
ANNEXE IV. Méthodologie.....	292
a. Situations conditionnelles	292
b. Présentation détaillée des zones d'étude	293
c. Indicateurs complémentaires.....	295
d. Carte des zones 30 de 2003 à 2019 inclus.....	297
ANNEXE V. Lecture régionalisée.....	298
a. Département 06 : Alpes-Maritimes	298
b. Département 13 : Bouches-du-Rhône	302
c. Département 33 : Gironde	306
d. Département 56 : Morbihan	310
e. Département 59 : Nord.....	314
f. Département 67 : Bas-Rhin	318
ANNEXE VI. Lecture comparée	322
a. Associations libres.....	322
b. IPIP par département	327
c. T-LOC par département	328
d. Conditionnalité par département	329
e. Loterie	332
f. Comparaison des modèles.....	333
ANNEXE VII. LECTURE COMPARÉE ENTRE LES CONDUCTEURS ET LES CONDUCTRICES	334
a. Associations libres.....	334
b. Analyses des spécificités	340
c. IPIP.....	341
d. T-LOC	354

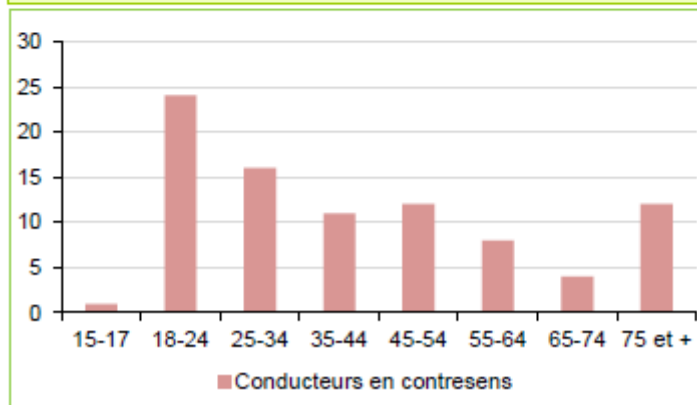
ANNEXE I. L'accidentalité des jeunes : éléments factuels

Source : ONISR. (2020). La sécurité routière en France : Bilan de l'année 2019. Paris.

Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2019

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropolitaine
Vitesse	30%
Alcool	18%
Inattention	10%
Priorité	10%
Stupéfiant	8%
Malaise	7%
Dépassement dangereux	5%
Somnolence / Fatigue	3%
Changement de file	3%
Contresens	3%
Téléphone	1%
Non respect des distances de sécurité	1%
Obstacle	0%
Facteurs liés au véhicule	0%
Autre cause	11%
Cause indéterminée	13%
Total	122%

Répartition des conducteurs d'un véhicule de tourisme à contresens impliqués dans les accidents selon la classe d'âge



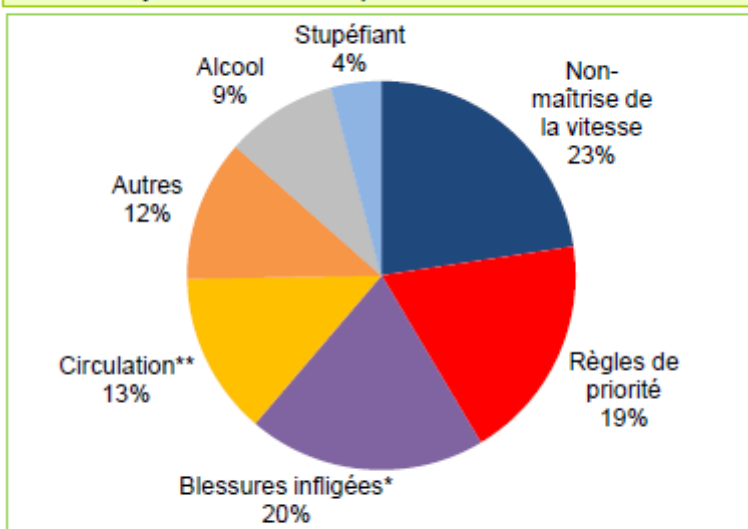
Seuls les accidents sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sont pris en compte.

Accidents avec un jeune adulte impliqué	Jeunes adultes Tués	Tués dans acc. avec jeune adulte conducteur	Jeunes adultes Blessés	Blessés dans acc. avec jeune adulte conducteur	T/100 Blessés*
17 602	549	780	13 796	21 218	4
Évolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre...**					
2018 et 2019		2010 et 2019		2000 et 2010	
9,1 %		- 4,5 %		- 7,2 %	

* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés (B).

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 4,5 % par an.

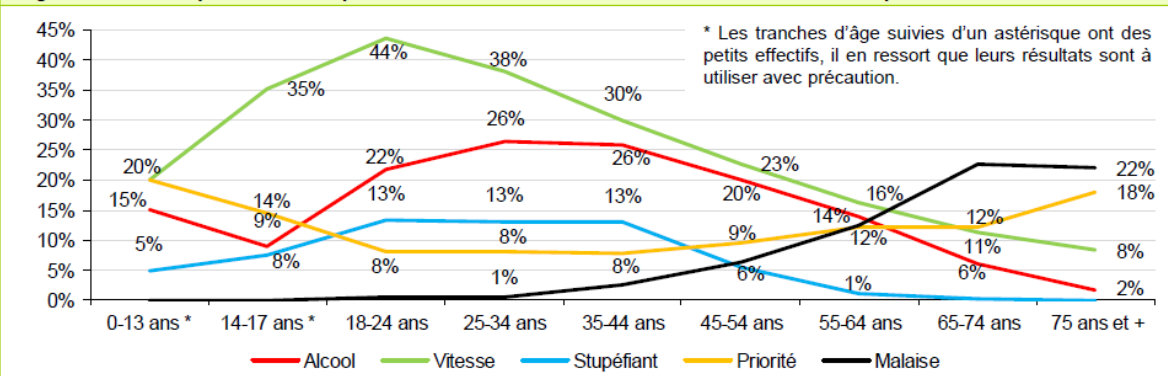
Répartition des infractions commises par les conducteurs, relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)



* « Blessures infligées » regroupe les infractions relevées pour des blessures involontaires infligées à un tiers par un conducteur.

** « Circulation » regroupe les infractions aux règles de circulation comme les changements de direction ou de file dangereux ou sans avertir, le franchissement d'une ligne continue, etc.

Auteurs présumés d'accidents mortels : causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur les 3 ans 2017-2019 en France métropolitaine



ANNEXE II. Distribution des accidents

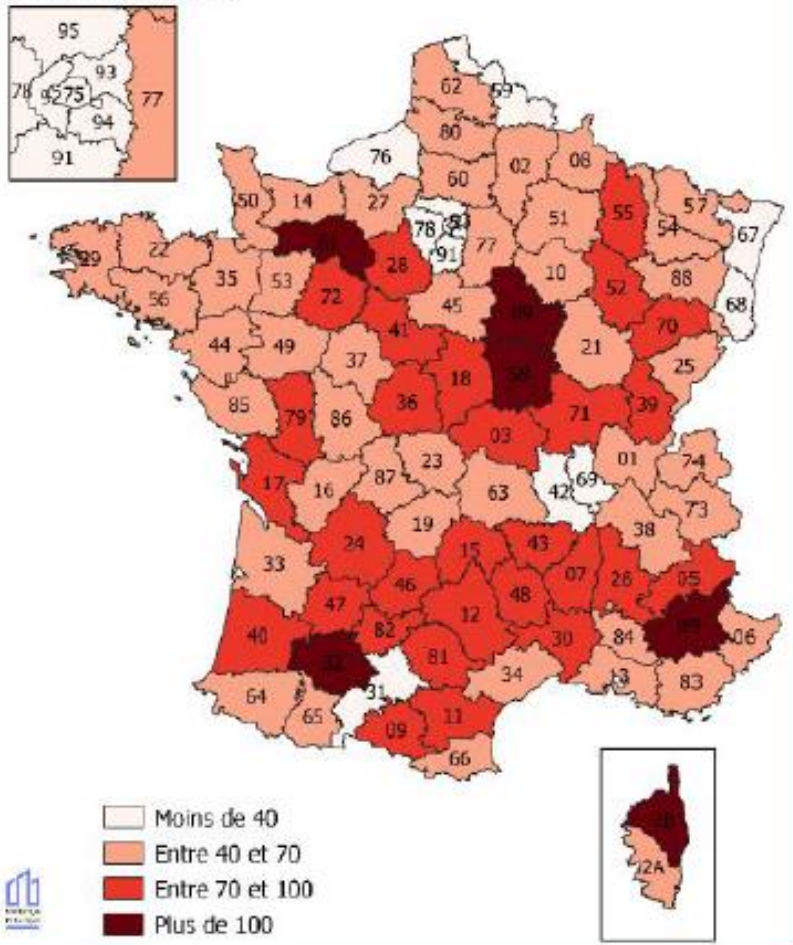
DISTRIBUTION DES INDIVIDUS BLESSES ET TUES ENTRE 2006-2011

Part des accidents (*blessés & tués*) entre 2006-2011 rapportés à la population communale toutes tranches d'âges confondues. (Données issues des fichiers BAAC).



Mortalité par million d'habitants et par an, sur la période 2015-2019, par département

Zoom Paris / petite couronne



Source : ONISR 2019

ANNEXE III. Big Five

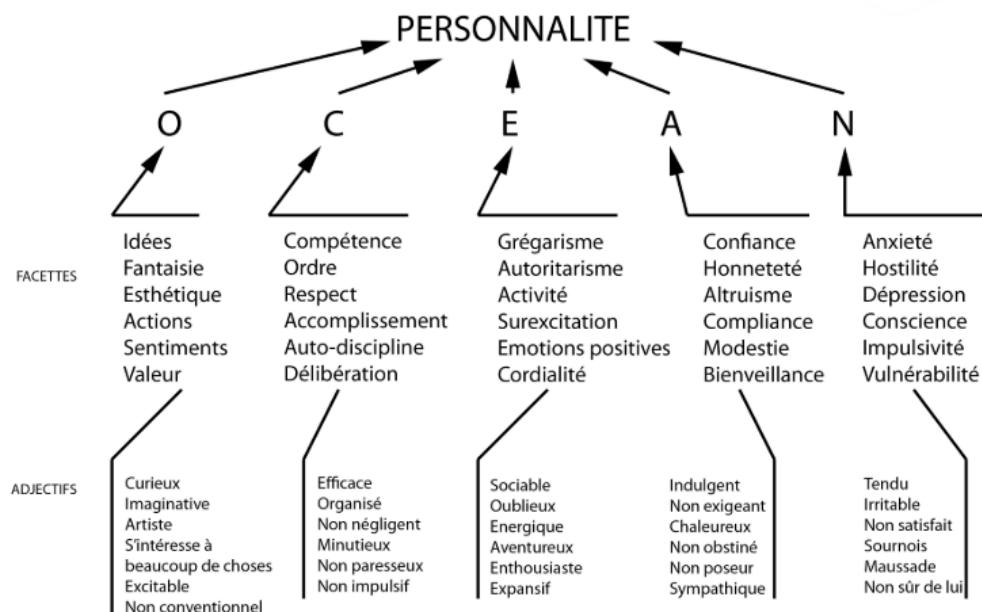
a. Catégories d'Allport (1937)

- Catégorie 1 : Les **traits de personnalité**, correspondant ici aux déterminants des comportements habituels (e.g. sociable, altruiste, agressif).
- Catégorie 2 : Les **états temporaires** tels que les humeurs, être effrayé ou joyeux.
- Catégorie 3 : Les **jugements personnels** et qualificateur qui peuvent évaluer les actions des individus (e.g. excellent, énervant, médiocre).
- Catégorie 4 : Les **capacités et caractéristiques physiques**. Cette dernière catégorie inclut tous les termes ne faisant pas référence à la personnalité.

b. Descriptif des Big Five (Plaisant et al, 2010)

Tableau 1 montrant les six facettes du NEO-P-R définissant chacun des facteurs ainsi que les adjectifs correspondant aux traits les plus corrélés avec chacune des facettes, montrant ainsi le lien avec les recherches lexicales. (traduction des auteurs.

Communication personnelle 2000.)



D'après Plaisant et al, 2000

ANNEXE IV. Méthodologie

a. Situations conditionnelles

Scénarios

Vitesse

C'est une ligne droite
Il est tard le soir
La limite de vitesse est trop basse
La route est dégagée
Vous avez passé une soirée festive avec des amis
Vous conduisez un véhicule puissant
Vous connaissez la route
Vous êtes avec des amis
Vous êtes distrait.e
Vous êtes pressé.e
Vous êtes seul.e dans le véhicule
Vous roulez en ville
Vous roulez sur une autoroute
Vous roulez sur une route à 80km/heure
Vous roulez sur une route de campagne
Vous vous rendez au travail/école

Téléphone

Votre véhicule est équipé d'un bluetooth
Vous devez être joignable par votre patron
Vous êtes arrêtés au feu rouge
Vous êtes attendu.e quelque part
Vous êtes avec des amis
Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque
Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre
Vous êtes seul.e dans le véhicule
Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter
Vous roulez sur une autoroute
Vous roulez sur une route à 80km/heure
Vous vous ennuyez au volant

SMS

Votre véhicule est équipé d'un bluetooth
Vous devez être joignable par votre patron
Vous êtes arrêtés au feu rouge
Vous êtes attendu.e quelque part
Vous êtes avec des amis
Vous êtes certain.e de ne pas prendre de risque
Vous êtes certain.e que vous ne vous ferez pas prendre
Vous êtes seul.e dans le véhicule
Vous pensez que votre concubin.e va vous contacter
Vous roulez sur une autoroute
Vous vous ennuyez au volant
Vous roulez sur une route à 80km/heure

b. Présentation détaillée des zones d'étude

Département 06 : Alpes-Maritimes

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 1
- Résultats au baromètre *Villes cyclables*¹ (note sur 5) : De 1,96 à 3,76 ; Nice : 2,37
- Extrait des rapports Enquête Déplacement (2019) : « La baisse de la mobilité est conséquence de la diminution des déplacements en voiture et s'inscrit paradoxalement dans contexte de croissance démographique du département (+10%). »

Département 13 : Bouches-du-Rhône

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 2
- Résultats au baromètre *Villes cyclables* (note sur 5): De 1,96 à 3,16 ; Marseille : 3,16
- Linéaire de pistes cyclables : 70km (Marseille)
- Taux de satisfaction sur l'accessibilité des transports en commun² : 16%
- Extrait d'entretien avec le fondateur du Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs : « Si on veut faire en sorte que le vélo soit d'ici 20 ans en France comme aux Pays-Bas, il ne faut pas d'abord convaincre les gens de 65 ans et plus. Ce qu'il faut, c'est apprendre aux jeunes dès l'école que le vélo est un moyen de transport du quotidien. [...] Mais il faut travailler avec les maires des communes. Et il n'est pas facile de demander des aménagements cyclables si personne ne semble déjà utiliser le vélo. » (Source : Cityle, 2019)

¹ Enquête Baromètre cyclabilité, Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, 2019

² Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, <https://www.fnaut.fr/tickets-verts-et-tickets-rouges-2020/>.

Département 33 : Gironde

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 3
- Résultats au baromètre *Villes cyclables* (note sur 5) : 2,21 à 3,73 ; Bordeaux : 3,24
- Linéaire de pistes cyclables : 104km (Bordeaux)

Département 56 : Morbihan

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 11
- Résultats au baromètre *Villes cyclables* (note sur 5) : 2,46 à 4,23 ; Lorient : 3,59
- Linéaire de pistes cyclables : 56 km (Lorient)

Département 59 : Nord

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 10
- Résultats au baromètre *Villes cyclables* (note sur 5) : 2,03 à 3,51 ; Lille : 3,03
- Linéaire de pistes cyclables : 80km (Lille)

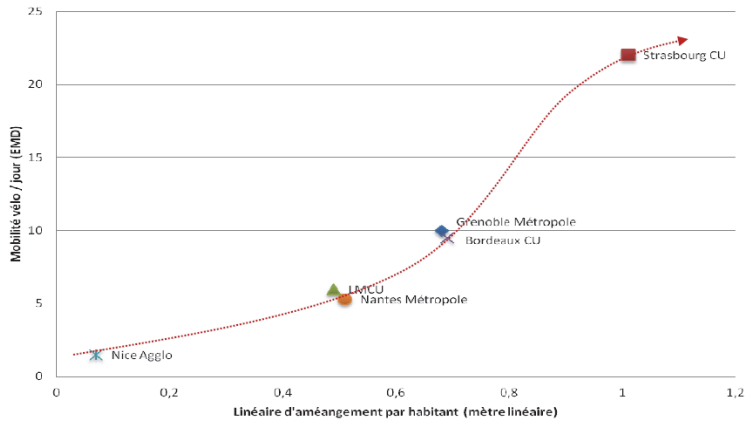
Département 67 : Bas-Rhin

- Nombre de zones 30 au 31 décembre 2019 : 14
- Résultats au baromètre *Villes cyclables* (note sur 5) : 2,59 à 4,02 ; Strasbourg : 4,02
- Linéaire de pistes cyclables : 600km (Strasbourg)
- Taux de satisfaction sur l'accessibilité des transports en commun³ : entre 67 et 81%

³ Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, <https://www.fnaut.fr/tickets-verts-et-tickets-rouges-2020/>.

c. Indicateurs complémentaires

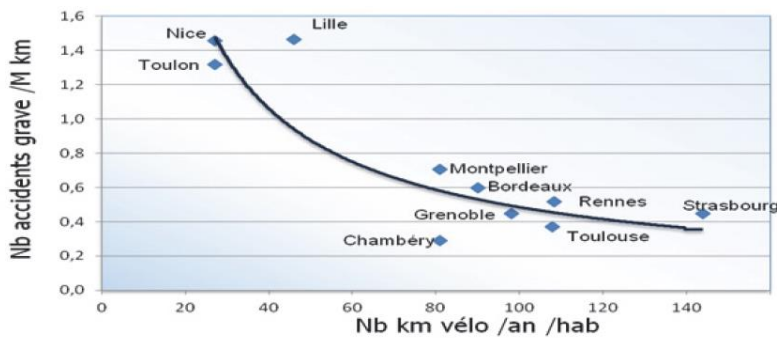
UTILISATION DU VELO ET LINEAIRE DE VOIES CYCLABLES



graphique 35 : comparatif présentant le lien entre linéaire d'aménagement et mobilité vélo sur plusieurs agglomérations françaises, Source : données Enquête Déplacements, réalisation Indtligo - Altermodal.

Source : Rapport Enquête Ménage Déplacement, 2019

UTILISATION DU VELO ET ACCIDENTS



graphique 36 : lien entre part modale et accidentologie vélo

10002696

LMCU - Etude « Métropole cyclable 2020 »
INDDTGO - Altermodal / Mai 2014

p 31/69

Source : Rapport Lille Métropole, 2014

CARACTERISTIQUES DE NOS ZONES SELECTIONNEES SELON LES DIFFERENTS INDICATEURS ENVISAGES.

Département	Nombre de giratoires /1000 hab. 2018	Densité Réseau 1000 hab.	Longueur totale du réseau routier	Km : auto-route (%)	Km : route nationale (%)	Km : route dep. (%)	Km : route communale (%)
06- Alpes-Maritimes	0,64	5km/1000h	5682	1,32	0,00	30,06	68,62
13- Bouches-du-Rhône	0,88	6km/1000h	12631	2,58	0,74	23,79	72,89
33- Gironde	1,26	13km/1000h	21224	1,37	0,42	30,57	67,64
56- Morbihan	1,89	23km/1000h	17557	0,00	1,41	23,87	74,72
59- Nord	0,71	6km/1000h	15391	1,89	0,58	28,82	68,71
67- Bas-Rhin	0,89	8km/1000h	9393	2,04	0,28	36,69	60,99

Source : Statista, données 2017

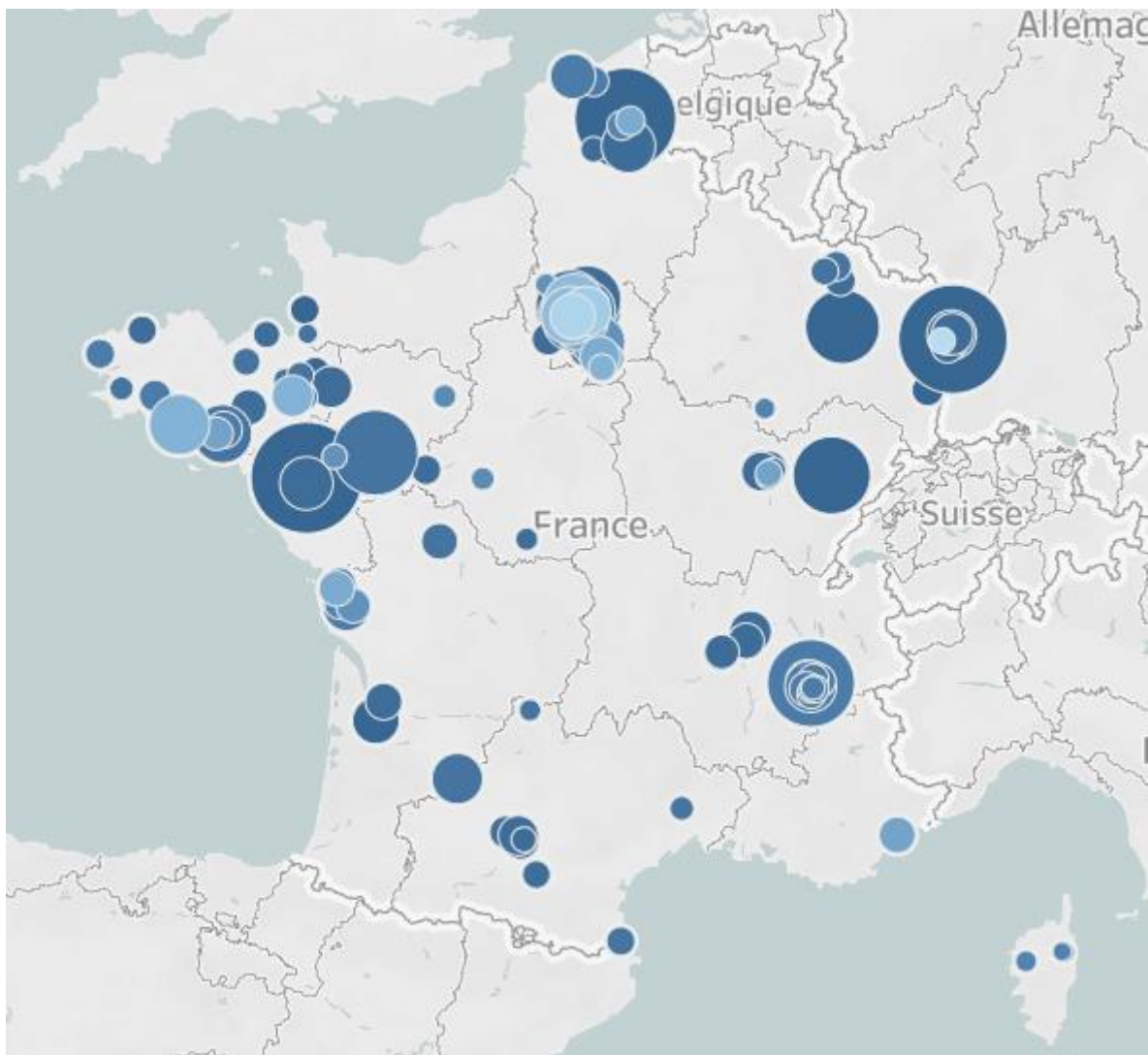
Départements	Population 2019 (Densité)	Population 2019 15-24ans (%)	Part des transports en commun dans les déplacements domicile travail au lieu de résidence	Part des actifs occupés résidant à 30 minutes ou moins de leur lieu de travail
06- Alpes-Maritimes	1 087 266 (253)	111 360 (10,24%)	12,6%	68,3%
13- Bouches-du-Rhône	2 039 608 (400)	242 389 (11,88%)	13,9%	76,9%
33- Gironde	1 619 190 (161)	207 551 (12,82%)	10,5%	82,7%
56- Morbihan	757 699 (111)	75 835 (10,01%)	3,5%	83,4%
59- Nord	2 603 999 (454)	354 974 (13,63%)	11,2%	77,0%
67- Bas-Rhin	1 138 467 (238)	144 515 (12,69%)	12,7%	80,7%

Source : INSEE

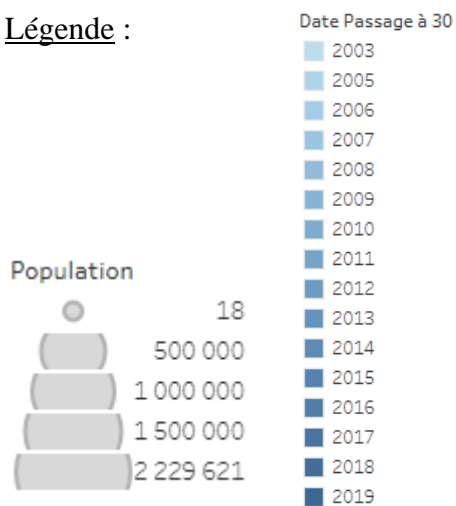
Départements	Taux d'emploi 15-24 ans	Taux de chômage 15-24 ans
06- Alpes-Maritimes	27,7%	20%
13- Bouches-du-Rhône	25%	23,4%
33- Gironde	26,9%	21%
56- Morbihan	29,8%	19,9%
59- Nord	24%	27%
67- Bas-Rhin	31,7%	16,2%

Source : INSEE, données 2018

d. Carte des zones 30 de 2003 à 2019 inclus



Légende :



ANNEXE V. Lecture régionalisée

Nombre d'accidents et de points perdus pour les participants selon les départements d'étude

Département	Nombre d'accidents moyen	Nombre de PP moyen
06- Alpes-Maritimes	1,68	0,65
13- Bouches-du-Rhône	1,84	0,81
33- Gironde	1,50	0,76
56- Morbihan	1,40	0,77
59- Nord	1,42	0,56
67- Bas-Rhin	1,63	0,65

a. Département 06 : Alpes-Maritimes

Statistiques descriptives (06)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	62% (21)	55% (16)	59% (37)
Jeunes conducteurs	35% (12)	34% (10)	35% (22)
Conducteurs expérimentés	3% (1)	10% (3)	6% (4)
Total	(34)	(29)	(63)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	74% (25)	93% (27)	83% (52)
Une à deux fois par an	6% (2)	3% (1)	5% (3)
Quelques fois par an	9 % (3)	0% (0)	5% (3)
Juste les weekends	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Plusieurs fois par semaine	12% (4)	3% (1)	8% (5)
Une moto			
Jamais	65% (22)	100% (29)	81% (51)
Une à deux fois par an	3% (1)	0% (0)	2% (1)
Quelques fois par an	3% (1)	0% (0)	2% (1)
Juste les weekends	3% (1)	0% (0)	2% (1)
Plusieurs fois par semaine	26% (9)	0% (0)	14% (9)
Une voiture			
Jamais	9% (3)	0% (0)	5% (3)
Une à deux fois par an	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Quelques fois par an	12% (4)	3% (1)	8% (5)
Juste les weekends	3% (1)	17% (5)	10% (6)
Plusieurs fois par semaine	76% (26)	79% (23)	78% (49)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accidents	2,06 (3,03)	1,24 (2,20)	1,68 (2,69)
Points perdus	0,76 (1,50)	0,52 (1,02)	0,65 (1,30)

Distance annuelle en km	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
0km	6% (2)	0% (0)	3% (2)
Moins de 1000km	15% (5)	0% (0)	8% (5)
Entre 1000 et 3000	3% (1)	17% (5)	10% (6)
Entre 3000 et 6000	12% (4)	17% (5)	14% (9)
Entre 6000 et 10000	12% (4)	10% (3)	11% (7)
Entre 10000 et 15000	12% (4)	41% (12)	25% (16)
Entre 15000 et 20000	6 % (2)	7% (2)	6% (4)
Plus de 20000	35% (12)	7% (2)	22% (14)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	22
Moyen rouleur	27
Gros rouleur	14

Analyse de régressions – Poisson (06)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	0.044			-0.148
	(0.162)			(0.196)
A3	-0.125			0.180
	(0.205)			(0.288)
E5	0.312**			0.247
	(0.123)			(0.164)
N1	-0.035			-0.154
	(0.105)			(0.133)
N2	-0.062			0.085
	(0.099)			(0.130)
O	0.099			0.132
	(0.095)			(0.114)
C	-0.255**			-0.266**
	(0.103)			(0.114)
Soi		0.135*		0.174**
		(0.070)		(0.088)
Autres_conducteurs		0.183		0.131
		(0.129)		(0.155)
Destin		0.024		0.084
		(0.056)		(0.078)
Environnement		-0.153*		-0.208**
		(0.078)		(0.096)
Tel_ennuie			-0.077	0.107
			(0.071)	(0.084)
Tel_amis			0.039	-0.095
			(0.080)	(0.093)
Tel_rouge			0.066	0.125*
			(0.062)	(0.070)
Tel_bluetooth			-0.130***	-0.206***
			(0.050)	(0.060)
SMS_autoroute			0.071	-0.124
			(0.092)	(0.109)
SMS_amis			-0.082	-0.064
			(0.090)	(0.110)
SMS_rouge			-0.088	-0.067
			(0.068)	(0.077)
SMS_bluetooth			0.162***	0.162***
			(0.051)	(0.054)
Vitesse_degagee			0.087	0.076
			(0.111)	(0.128)
Vitesse_droite			-0.031	-0.089
			(0.097)	(0.116)
Vitesse_festive			-0.037	-0.014
			(0.065)	(0.081)
Vitesse_distrait			0.058	0.015
			(0.068)	(0.082)
Sexe1	-0.218	-0.480***	-0.269*	-0.328*
	(0.152)	(0.134)	(0.158)	(0.199)
Age	0.069	0.154***	0.120**	0.080
	(0.047)	(0.045)	(0.048)	(0.055)
Duree_permis	0.025	-0.086	-0.006	0.133
	(0.096)	(0.093)	(0.106)	(0.128)
KM_annuel	0.060	0.055	0.021	-0.001
	(0.040)	(0.036)	(0.044)	(0.053)
Constant	0.177	-2.169**	-1.091	-0.535
	(1.326)	(0.948)	(0.779)	(1.562)
Observations	63	63	63	63
Akaike Inf. Crit.	319.821	322.119	328.937	326.240

Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

b. Département 13 : Bouches-du-Rhône

Statistiques descriptives (13)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	40% (31)	33% (35)	34% (66)
Jeunes conducteurs	50% (39)	60% (64)	56% (103)
Conducteurs expérimentés	10% (8)	7% (8)	9% (16)
Total	(78)	(107)	(185)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	73% (57)	93% (100)	85% (157)
Une à deux fois par an	8% (6)	1% (1)	4% (7)
Quelques fois par an	12% (9)	1% (1)	5% (10)
Juste les weekends	3% (2)	2% (2)	2% (4)
Plusieurs fois par semaine	5% (4)	3% (3)	4% (7)
Une moto			
Jamais	68% (53)	93% (100)	83% (153)
Une à deux fois par an	6% (5)	0% (0)	3% (5)
Quelques fois par an	8% (6)	1% (1)	4% (7)
Juste les weekends	4% (3)	2% (2)	3% (5)
Plusieurs fois par semaine	14% (11)	4% (4)	8% (15)
Une voiture			
Jamais	3% (2)	1% (1)	2% (3)
Une à deux fois par an	0% (0)	1% (1)	1% (1)
Quelques fois par an	13% (10)	12% (13)	12% (23)
Juste les weekends	17% (13)	16% (17)	16% (30)
Plusieurs fois par semaine	68% (53)	70% (75)	69% (128)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accident	2,05 (3,27)	1,69 (2,50)	1,84 (2,85)
Points perdus	1,01 (1,81)	0,65 (1,21)	0,81 (1,50)

Distance annuelle en km	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
0km	4% (3)	1% (1)	2% (4)
Moins de 1000km	8% (6)	8% (9)	8% (15)
Entre 1000 et 3000	8% (6)	22% (24)	16% (30)
Entre 3000 et 6000	17% (13)	16% (17)	16% (30)
Entre 6000 et 10000	10% (8)	19% (20)	15% (28)
Entre 10000 et 15000	24% (19)	13% (14)	18% (33)
Entre 15000 et 20000	8% (6)	7% (7)	7% (13)
Plus de 20000	22% (17)	14% (15)	17% (32)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	79
Moyen rouleur	74
Gros rouleur	32

Analyse de corrélations – Spearman (13)

***P<0,001 ; ** P<0,01 ; * P <0,05

	Loterie	Condi_tel	Condi_vitesse	Condi_sms	Tel_amis	Tel_rouge	Tel_ennuie	Tel_bluetooth	Tel_pascontrole	Vitesse_ville	Vitesse_amis	Vitesse_distrait	Vitesse_festive	Vitesse_campagne	Vitesse_seul	Vitesse_degagee	Vitesse_droite	Vitesse_connu	Vitesse_basse	Vitesse_80	SMS_amis	SMS_autoroute	SMS_rouge	SMS_ennuie	SMS_bluetooth	E5	A3	N2	N1	A2	O	C	Soi	Autres conducteurs	Destin	Environnement	Sexe	KM annuel	Age						
Loterie																																													
Condi_tel	0.07																																												
Condi_vitesse	0.17*	0.59***																																											
Condi_sms	0.11	0.64***	0.48***																																										
Tel_amis	0.03	0.83***	0.50***	0.59***																																									
Tel_rouge	0.09	0.86***	0.52***	0.55***	0.67***																																								
Tel_ennuie	0.1	0.80***	0.47***	0.54***	0.76***	0.71***																																							
Tel_bluetooth	0.05	0.62***	0.46***	0.29***	0.44***	0.39***	0.40***																																						
Tel_pascontrole	0.12	0.76***	0.48***	0.64***	0.64***	0.59***	0.61***	0.48***																																					
Vitesse_ville	0.15*	0.50***	0.73***	0.44***	0.51***	0.45***	0.37***	0.35***	0.38***																																				
Vitesse_amis	0.13	0.52***	0.83***	0.50***	0.51***	0.46***	0.45***	0.34***	0.43***	0.67***																																			
Vitesse_distrait	0.13	0.23**	0.45***	0.24**	0.19**	0.18*	0.14	0.14	0.30***	0.27***	0.41***																																		
Vitesse_festive	0.22**	0.39***	0.61***	0.37***	0.41***	0.30***	0.33***	0.27***	0.41***	0.53***	0.55***	0.38***																																	
Vitesse_campagne	0.18*	0.39***	0.78***	0.29***	0.26**	0.33***	0.27**	0.35***	0.32***	0.43***	0.58***	0.32***	0.43***																																
Vitesse_seul	0.22**	0.49***	0.87***	0.37***	0.43***	0.45***	0.35***	0.36***	0.34***	0.65***	0.69***	0.35***	0.47***	0.72***																															
Vitesse_degagee	0.11	0.46***	0.86***	0.37***	0.38***	0.39***	0.34**	0.39***	0.33***	0.53***	0.71***	0.41***	0.44***	0.73***	0.76***																														
Vitesse_droite	0.11	0.48***	0.87***	0.39***	0.40***	0.44***	0.36***	0.33***	0.39***	0.58***	0.67***	0.40***	0.45***	0.68***	0.77***	0.82***																													
Vitesse_connu	0.13	0.52***	0.86***	0.43***	0.48***	0.42***	0.42***	0.39***	0.42***	0.67***	0.74***	0.30***	0.52***	0.58***	0.78***	0.76***	0.78***																												
Vitesse_basse	0.19**	0.51***	0.86***	0.41***	0.41***	0.45***	0.38***	0.42***	0.40***	0.63***	0.62***	0.37***	0.47***	0.66***	0.75***	0.72***	0.73***	0.69***																											
Vitesse_80	0.13	0.43***	0.79***	0.34***	0.31***	0.37***	0.31***	0.37***	0.35***	0.51***	0.61***	0.38***	0.42***	0.72***	0.70***	0.66***	0.68***	0.66***	0.73***																										
SMS_amis	0.05	0.65***	0.49***	0.74***	0.68***	0.49***	0.53***	0.34***	0.57***	0.46***	0.48***	0.19**	0.43***	0.30***	0.36***	0.38***	0.40***	0.39***	0.39***	0.34***																									
SMS_autoroute	0.08	0.63***	0.46***	0.71***	0.52***	0.55***	0.54***	0.36***	0.49***	0.32***	0.38***	0.18*	0.39***	0.33***	0.35***	0.38***	0.37***	0.42***	0.38***	0.37***	0.72***																								
SMS_rouge	0.13	0.60***	0.47***	0.73***	0.45***	0.61***	0.46***	0.33***	0.47***	0.40***	0.43***	0.21**	0.27***	0.32***	0.38***	0.40***	0.41***	0.42***	0.43***	0.36***	0.59***	0.61***																							
SMS_ennuie	0.16*	0.68***	0.51***	0.77***	0.64***	0.60***	0.68***	0.39***	0.53***	0.45***	0.46***	0.20**	0.45***	0.34***	0.39***	0.39***	0.43***	0.46***	0.44***	0.35***	0.76***	0.78***	0.62***																						
SMS_bluetooth	0.02	0.55***	0.36***	0.50***	0.41***	0.34***	0.33***	0.68***	0.50***	0.31***	0.31***	0.17*	0.36***	0.22**	0.21**	0.27***	0.27***	0.30***	0.29***	0.24***	0.53***	0.45***	0.45***	0.51***																					
E5	0.21**	0.22**	0.46***	0.07	0.12	0.14	0.20**	0.29***	0.14	0.29***	0.39***	0.16*	0.20**	0.39***	0.48***	0.45***	0.40***	0.44***	0.40***	0.40***	0.13	0.08	0.16*	0.13	0.08																				
A3	-0.05	-0.22**	-0.30***	-0.17*	-0.22**	-0.23**	-0.21**	-0.04	-0.25***	-0.26***	-0.25***	-0.15*	-0.26***	-0.26***	-0.24**	-0.20**	-0.26***	-0.23**	-0.27***	-0.24**	-0.25***	-0.16*	-0.12	-0.25***	-0.06	-0.07																			
N2	0.05	0.22**	0.18*	0.08	0.26***	0.24**	0.23**	0.11	0.12	0.21**	0.16*	0.15*	0.1	0.12	0.17*	0.16*	0.16*	0.13	0.26***	0.1	0.1	-0.05	0.1	0.07	0	0.04	-0.08																		
N1	-0.12	-0.03	-0.07	0.03	-0.02	0.01	-0.04	-0.16*	-0.14	0.03	-0.04	0.07	-0.09	-0.06	-0.04	-0.04	-0.01	-0.07	-0.04	-0.08	0	-0.09	0.06	0	-0.01	-0.15*	0.02	0.39***																	
A2	-0.17*	-0.33***	-0.42***	-0.17*	-0.20**	-0.28***	-0.28***	-0.32***	-0.33***	-0.28***	-0.31***	-0.19**	-0.31***	-0.37***	-0.38***	-0.34***	-0.35***	-0.38***	-0.38***	-0.21**	-0.21**	-0.27***	-0.26***	-0.21**	-0.37***	0.45***	-0.08	0.11																	
O	-0.02	-0.18*	-0.05	-0.25***	-0.17*	-0.18*	-0.18*	0.03	-0.25***	-0.07	-0.02	-0.03	-0.03	0.03	0.03	0	-0.04	0	-0.05	-0.04	-0.19*	-0.16*	-0.17*	-0.21**	-0.09	0.32***	0.30***	-0.03	-0.08	0															
C	-0.05	-0.05	-0.18*	-0.06	-0.01	-0.09	-0.01	-0.04	-0.12	-0.01	-0.15*	-0.22**	-0.13	-0.22**	-0.14	-0.18*	-0.12	-0.12	-0.18*	-0.19*	-0.18*	-0.18*	-0.08	-0.09	-0.08	0.25***	0.01	0.04	0.25***	0															
Soi	-0.13	0.06	0.18*	0.06	0.04	0.01	0.05	-0.01	0.13	0.08	0.17*	0.11	0.06	0.23**	0.16*	0.21**	0.14	0.14	0.08	0.14	0.06	0.04	-0.01	0.05	0.05	0.13	-0.04	-0.06	-0.07	-0.16*	0.08	-0.16*													
Autres conducteurs	-0.16*	-0.16*	-0.15*	-0.22**	-0.18*	-0.21**	-0.16*	-0.11	-0.16*	-0.11	-0.14	-0.06	-0.17*	-0.15*	-0.19**	-0.15*	-0.11	-0.14	-0.06	-0.09	-0.22**	-0.28***	-0.18*	-0.21**	-0.15*	-0.13	0.31***	0.08	0.17*	0.20**	0.13	0.09	0.24**												
Destin	0.02	0.29***	0.20**	0.19**	0.30***	0.25**	0.22**	0.15*	0.18*	0.22**	0.20**	0.19**	0.13	0.07	0.12	0.15*	0.12	0.20**	0.1	0.1	0.23**	0.24**	0.09	0.25***	0.24***	-0.05	-0.06	0.12	0.06	0.01	0.02	-0.01	-0.03	-0.13											
Environnement	-0.1	-0.05	-0.03	-0.1	-0.01	-0.06	-0.02	-0.16*	0	-0.04	0	0.09	-0.04	-0.06	0	-0.02	0.01	-0.01	-0.07	0.01	-0.06	-0.06	-0.13	-0.07	-0.17*	-0.04	0.1	0.08	0.11	0	0.07	-0.02	0.39***	0.45***	-0										
Sexe	-0.14	-0.12	-0.31***	0.03	-0.07	-0.07	-0.11	-0.30***	-0.14	-0.15*	-0.25***	0.07	-0.12	-0.34***	-0.27***	-0.26***																													

Analyse de régressions – Poisson (13)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	-0.064 (0.068)			-0.029 (0.071)
A3	0.052 (0.081)			0.102 (0.084)
E5	0.167*** (0.059)			0.148** (0.068)
N1	-0.059 (0.055)			-0.045 (0.057)
N2	0.037 (0.044)			0.049 (0.049)
O	-0.113** (0.050)			-0.095* (0.053)
C	-0.009 (0.045)			-0.016 (0.048)
Soi		-0.053 (0.036)		-0.059 (0.040)
Autres_conducteurs		-0.122* (0.071)		-0.053 (0.078)
Destin		-0.009 (0.028)		0.001 (0.031)
Environnement		-0.023 (0.054)		-0.031 (0.058)
Tel_ennuie			0.089** (0.037)	0.072* (0.038)
Tel_amis			0.089** (0.045)	-0.075 (0.047)
Tel_rouge			-0.020 (0.032)	-0.018 (0.033)
Tel_bluetooth			-0.008 (0.028)	-0.027 (0.029)
SMS_autoroute			0.019 (0.038)	0.029 (0.041)
SMS_amis			-0.019 (0.047)	-0.032 (0.050)
SMS_rouge			0.079** (0.032)	0.061* (0.034)
SMS_bluetooth			-0.027 (0.027)	-0.010 (0.029)
Vitesse_degagee			-0.061 (0.042)	-0.063 (0.044)
Vitesse_droite			0.008 (0.042)	0.006 (0.043)
Vitesse_festive			0.095*** (0.031)	0.078** (0.032)
Vitesse_distrait			0.031 (0.030)	0.030 (0.031)
Sexe1	-0.054 (0.080)	-0.120* (0.069)	-0.143* (0.076)	-0.140 (0.087)
Age	0.025 (0.024)	0.031 (0.025)	0.018 (0.025)	0.026 (0.026)
Duree_permis	-0.115** (0.049)	-0.150*** (0.049)	-0.129*** (0.050)	-0.132** (0.052)
KM_annuel	-0.010 (0.018)	0.005 (0.017)	0.004 (0.020)	-0.007 (0.021)
Constant	1.655*** (0.608)	2.337*** (0.486)	1.549*** (0.462)	1.781** (0.701)
Observations	185	185	185	185
Akaike Inf. Crit.	939.023	939.657	933.074	940.264

Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

c. Département 33 : Gironde

Statistiques descriptives (33)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	43% (47)	43% (59)	42% (106)
Jeunes conducteurs	41% (45)	51% (70)	47% (115)
Conducteurs expérimentés	16% (18)	6% (8)	11% (26)
Total	(110)	(137)	(247)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	63% (69)	84% (115)	74% (184)
Une à deux fois par an	15% (16)	6% (8)	10% (24)
Quelques fois par an	15% (16)	6% (8)	10% (24)
Juste les weekends	5% (5)	2% (3)	3% (8)
Plusieurs fois par semaine	4% (4)	2% (3)	3% (7)
Une moto			
Jamais	64% (70)	93% (128)	80% (198)
Une à deux fois par an	6% (7)	2% (3)	4% (10)
Quelques fois par an	5% (6)	1% (2)	3% (8)
Juste les weekends	7% (8)	2% (3)	4% (11)
Plusieurs fois par semaine	17% (19)	1% (1)	8% (20)
Une voiture			
Jamais	0% (0)	1% (1)	0% (1)
Une à deux fois par an	0% (0)	1% (1)	0% (1)
Quelques fois par an	5% (6)	16% (18)	10% (24)
Juste les weekends	18% (20)	24% (33)	21% (53)
Plusieurs fois par semaine	76% (84)	61% (84)	68% (168)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accident	1,86 (2,91)	1,20 (2,20)	1,50 (2,56)
Points perdus	1,01 (1,68)	0,55 (1,28)	0,76 (1,49)

Distance annuelle en km	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
0km	0% (0)	1% (1)	0% (1)
Moins de 1000km	3% (3)	12% (17)	8% (20)
Entre 1000 et 3000	13% (14)	21% (29)	17% (43)
Entre 3000 et 6000	9% (10)	20% (27)	15% (37)
Entre 6000 et 10000	17% (19)	13% (18)	15% (37)
Entre 10000 et 15000	15% (16)	19% (26)	17% (42)
Entre 15000 et 20000	22% (24)	8% (11)	14% (35)
Plus de 20000	22% (24)	6% (8)	13% (32)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	101
Moyen rouleur	114
Gros rouleur	32

Analyse de corrélations – Spearman (33)

***P<0,001 ; ** P<0,01 ; * P<0,05

	Loterie	Condi_tel	Condi_vitesse	Condi_sms	Tel_amis	Tel_rouge	Tel_ennuie	Tel_bluetooth	Tel_pascontrole	Vitesse_ville	Vitesse_amis	Vitesse_distrait	Vitesse_festive	Vitesse_campagne	Vitesse_seul	Vitesse_degagee	Vitesse_droite	Vitesse_commu	Vitesse_basse	Vitesse_80	SMS_amis	SMS_auroute	SMS_rouge	SMS_ennuie	SMS_bluetooth	E5	A3	N2	N1	A2	O	C	Soi	Autres conducteurs	Destin	Environnement	Sexe	KM annuel	Age										
Loterie																																																	
Condi_tel	0.18**																																																
Condi_vitesse	0.21***	0.48***																																															
Condi_sms	0.12	0.58***	0.44***																																														
Tel_amis	0.07	0.74***	0.39***	0.37***																																													
Tel_rouge	0.1	0.79***	0.38***	0.46***	0.55***																																												
Tel_ennuie	0.21***	0.77***	0.36***	0.47***	0.57***	0.53***																																											
Tel_bluetooth	0.08	0.62***	0.29***	0.30***	0.32***	0.40***	0.37***																																										
Tel_pascontrole	0.22***	0.64***	0.38***	0.55***	0.41***	0.47***	0.55***	0.31***																																									
Vitesse_ville	0.17**	0.43***	0.70***	0.40***	0.37***	0.34***	0.37***	0.21***	0.39***																																								
Vitesse_amis	0.13*	0.38***	0.77***	0.32***	0.34***	0.31***	0.28***	0.27***	0.33***	0.65***																																							
Vitesse_distrait	0.17**	0.17**	0.48***	0.17**	0.13*	0.18**	0.11	0.18**	0.45***	0.55***																																							
Vitesse_festive	0.22***	0.42***	0.56***	0.37***	0.34***	0.31***	0.37***	0.18**	0.38***	0.56***	0.56***	0.40***																																					
Vitesse_campagne	0.15*	0.36***	0.77***	0.32***	0.27***	0.27***	0.23***	0.23***	0.24***	0.43***	0.51***	0.33***	0.35***																																				
Vitesse_seul	0.16*	0.39***	0.85***	0.36***	0.27***	0.31***	0.27***	0.27***	0.27***	0.55***	0.56***	0.31***	0.40***	0.73***																																			
Vitesse_degagee	0.16*	0.41***	0.86***	0.36***	0.31***	0.32***	0.29***	0.26***	0.30***	0.53***	0.60***	0.32***	0.42***	0.73***	0.84***																																		
Vitesse_droite	0.17**	0.36***	0.84***	0.31***	0.30***	0.30***	0.24***	0.25***	0.26***	0.52***	0.58***	0.39***	0.39***	0.64***	0.80***	0.83***																																	
Vitesse_commu	0.16*	0.39***	0.85***	0.34***	0.29***	0.35***	0.26***	0.31***	0.29***	0.57***	0.66***	0.42***	0.42***	0.70***	0.75***	0.77***	0.77***																																
Vitesse_basse	0.17**	0.38***	0.80***	0.36***	0.26***	0.34***	0.21***	0.28***	0.32***	0.49***	0.54***	0.34***	0.34***	0.63***	0.71***	0.72***	0.69***	0.72***																															
Vitesse_80	0.17**	0.34***	0.77***	0.33***	0.26***	0.26***	0.24***	0.27***	0.27***	0.45***	0.53***	0.29***	0.38***	0.63***	0.67***	0.70***	0.68***	0.64***	0.71***																														
SMS_amis	0.11	0.47***	0.47***	0.62***	0.53***	0.35***	0.44***	0.15*	0.37***	0.46***	0.39***	0.22***	0.45***	0.30***	0.34***	0.34***	0.29***	0.37***	0.26***	0.24***																													
SMS_auroute	0.13*	0.52***	0.44***	0.67***	0.38***	0.37***	0.46***	0.24***	0.37***	0.39***	0.31***	0.16**	0.37***	0.33***	0.39***	0.37***	0.32***	0.35***	0.30***	0.28***	0.64***																												
SMS_rouge	0.01	0.49***	0.38***	0.71***	0.29***	0.55***	0.29***	0.25***	0.35***	0.29***	0.25***	0.14*	0.24***	0.30***	0.33***	0.33***	0.34***	0.35***	0.34***	0.27***	0.45***	0.52***																											
SMS_ennuie	0.16*	0.59***	0.40***	0.74***	0.42***	0.44***	0.67***	0.24***	0.51***	0.43***	0.31***	0.22***	0.40***	0.29***	0.33***	0.33***	0.24***	0.30***	0.22***	0.23***	0.67***	0.71***	0.50***																										
SMS_bluetooth	0.09	0.54***	0.34***	0.61***	0.30***	0.33***	0.44***	0.33***	0.41***	0.25***	0.26***	0.08	0.26***	0.24***	0.31***	0.33***	0.25***	0.29***	0.27***	0.32***	0.44***	0.51***	0.46***	0.54***																									
E5	0.25***	0.21***	0.40***	0.11	0.20**	0.24***	0.16*	0.17**	0.12	0.28***	0.41***	0.14*	0.22***	0.34***	0.34***	0.38***	0.35***	0.35***	0.35***	0.28***	0.22***	0.24***	0.15*	0.17**	0.17**																								
A3	-0.05	-0.08	-0.14*	-0.12	-0.09	-0.09	-0.05	0.04	-0.06	-0.18**	-0.14*	-0.13*	-0.13*	-0.07	-0.08	-0.11	-0.17**	-0.1	-0.11	-0.11	-0.17**	-0.16*	-0.15*	-0.17**	-0.05	-0.07																							
N2	-0.02	0.12	0.09	0.14*	0.08	0.17**	0.03	0.02	0.12	0.11	0.07	-0.03	0.1	0.05	0.09	0.1	0.13*	0.08	0.06	0.07	0.09	0.15*	0.23***	0.11	0.05	0.12	-0.35***																						
N1	-0.06	-0.01	-0.17**	0.15*	-0.09	0.05	-0.01	-0.02	0.04	-0.01	-0.21**	-0.08	-0.02	-0.19**	-0.11	-0.15*	-0.12	-0.14*	-0.12	-0.16**	0	0.04	0.16*	0.09	-0.03	-0.21***	-0.13*	0.50***																					
A2	-0.15*	-0.34***	-0.38***	-0.20**	-0.32***	-0.31***	-0.24***	-0.1	-0.25***	-0.38***	-0.38***	-0.22***	-0.28***	-0.24***	-0.25***	-0.31***	-0.32***	-0.32***	-0.27***	-0.23***	-0.20**	-0.23***	-0.14*	-0.24***	-0.12	-0.31***	0.40***	-0.16**	0.09																				
O	0.14*	0.03	0.15*	-0.02	0	0.04	0	0.16*	0.01	0.03	0.17**	0.02	0.01	0.14*	0.19**	0.16*	0.13*	0.13*	0.12	0.09	-0.02	0.01	-0.01	-0.04	0.08	0.27***	0.21**	-0.04	-0.23***	-0.17**																			
C	-0.09	-0.04	-0.15*	-0.08	-0.16*	-0.09	-0.06	0.13*	0.01	-0.16*	-0.14*	-0.24***	-0.1	-0.1	-0.11	-0.08	-0.09	-0.11	-0.18**	-0.1	-0.14*	-0.1	-0.05	-0.13*	0.06	-0.05	0.35***	-0.04	0.02	0.28***	0.01	0.03	0.01	0.04															
Soi	0.09	0.04	0.02	0.04	-0.02	0.04	0.04	0.04	0.07	0.05	0.04	0.04	0.04	0.07	0.05	0.07	0.05	0.09	-0.04	-0.06	-0.06	-0.07	0.02	0.15*	0.02	0.04	-0.03	-0.02	-0.01	-0.03	0.01	0.06	0.12	0.40***	0.46***	-0.01													
Autres conducteurs	-0.01	-0.21**	-0.29***	-0.08	-0.19**	-0.21**	-0.06	-0.11	-0.14*	-0.19**	-0.20**	-0.17**	-0.21**	-0.21**	-0.24***	-0.25***	-0.17**	-0.15*	-0.15*	-0.25***	-0.25***	-0.18**	-0.21**	-0.07	-0.11	-0.12	-0.15*	-0.01	0.14*	0.19**	0.09	-0.03	-0.21***	-0.13*	0.50***														
Destin	0.1	0.17**	0.13*	0.15*	0.16*	0.18**	0.17**	0.05	0.14*	0.22***	0.13*	0.15*	0.20**	0.06	0.09	0.04	0.07	0.03	0.13*	0.14*	0.11	0.05	0.13*	0.15*	0.15*	0.06	-0.15*	0.15*	0.1	-0.20**	-0	-0.06	-0.07	0.01															
Environnement	-0.07	-0.06	-0.11	-0.04	-0.06	0	0.02	0.01	-0.01	-0.09	-0.04	-0.11	-0.16*	-0.1	-0.09	-0.02	-0.01	-0.02	-0.11	-0.14*	-0.08	-0.15*	0.04	-0.05	-0.03	0.07	0.01	0.09	0.15*	0.01	0.06	0.12	0.40***	0.46***	-0.01														
Sexe	-0.22***	-0.16*	-0.28***	-0.04	-0.18**	-0.02	-0.08	-0.15*	-0.12	-0.12	-0.22***	0.01	-0.11	-0.26***	-0.21**	-0.25***	-0.20**	-0.25***	-0.20**	-0.18**	-0.12	-0.11	0.08	-0.02	-0.15*	-0.22***	0.03	0.18**	0.36***	0.25***	-0.1	0.05	-0.07	0.20**	0.15*	0.17**													
KM annuel	0.18**	0.27***	0.38***	0.13*	0.22***	0.09	0.25***	0.25***	0.12	0.18**	0.20**	0.08	0.1	0.34***	0.37***	0.35***	0.28***	0.27***	0.31***	0.34***	0.1	0.27***	0.09	0.14*	0.20**	0.12	-0.05	-0.03	-0.14*	-0.13*	0.02	-0.15*	-0.11	-0.13*	-0.03	-0.15*	-0.34***												
Age	0.04	0.01	0.02	0.07	-0.02	-0.08	0.15*	-0.15*	0.02	0.05	-0.09	-0.01	0	0.04	0.04	-0.07	-0.03	-0.01	-0.01	-0.01	0.03	0.09	0.1	0.02	0.1	-0.1	-0.12	-0.03	-0.07	-0.07	0.01	-0	-0.05	-0.13*	-0.04	-0.07	-0.19**	-0.02	-0										
Durée du permis	0.11	0.15*	0.20**	0.17**	0.09	0.05	0.23***	-0.04	0.																																								

Analyse de régressions – Poisson (33)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	-0.013 (0.061)			0.040 (0.066)
A3	-0.039 (0.081)			-0.042 (0.083)
E5	0.159*** (0.048)			0.142*** (0.052)
N1	0.094* (0.053)			0.094* (0.055)
N2	-0.048 (0.046)			-0.057 (0.047)
O	0.071* (0.043)			0.087* (0.045)
C	-0.049 (0.044)			-0.051 (0.046)
Soi		0.067** (0.033)		0.045 (0.035)
Autres_conducteurs		0.039 (0.061)		0.116* (0.069)
Destin		0.068*** (0.025)		0.050* (0.028)
Environnement		-0.055 (0.047)		-0.082 (0.050)
Tel_ennuie			0.071** (0.028)	0.060** (0.029)
Tel_amis			-0.090*** (0.035)	-0.079** (0.035)
Tel_rouge			0.035 (0.028)	0.036 (0.030)
Tel_bluetooth			0.002 (0.022)	0.004 (0.023)
SMS_autoroute			0.006 (0.031)	0.003 (0.033)
SMS_amis			0.032 (0.037)	0.020 (0.037)
SMS_rouge			-0.038 (0.026)	-0.035 (0.027)
SMS_bluetooth			-0.007 (0.023)	-0.010 (0.024)
Vitesse_degagee			-0.014 (0.038)	-0.011 (0.040)
Vitesse_droite			0.023 (0.038)	0.008 (0.040)
Vitesse_festive			0.045 (0.029)	0.038 (0.030)
Vitesse_distrain			0.042 (0.028)	0.030 (0.029)
Sexe1	-0.137** (0.066)	-0.162** (0.063)	-0.155** (0.064)	-0.170** (0.071)
Age	-0.006 (0.023)	-0.010 (0.023)	-0.012 (0.024)	-0.005 (0.025)
Duree_permis	0.054 (0.044)	0.053 (0.044)	0.025 (0.045)	0.035 (0.047)
KM_annuel	0.021 (0.016)	0.027 (0.016)	0.015 (0.018)	0.014 (0.018)
Constant	1.051* (0.634)	1.263*** (0.488)	1.513*** (0.445)	0.330 (0.743)
Observations	247	247	247	247
Akaike Inf. Crit.	1,214.571	1,217.512	1,217.466	1,217.225

Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

d. Département 56 : Morbihan

Statistiques descriptives (56)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	49% (18)	50% (18)	49% (36)
Jeunes conducteurs	30% (11)	33% (12)	32% (23)
Conducteurs expérimentés	22% (8)	17% (6)	19% (13)
Total	(37)	(36)	(73)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	78% (29)	97% (35)	88% (64)
Une à deux fois par an	5% (2)	0% (0)	3% (2)
Quelques fois par an	16% (6)	3% (1)	10% (7)
Juste les weekends	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Plusieurs fois par semaine	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Une moto			
Jamais	73% (27)	97% (35)	85% (62)
Une à deux fois par an	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Quelques fois par an	8% (3)	3% (1)	5% (4)
Juste les weekends	8% (3)	0% (0)	4% (3)
Plusieurs fois par semaine	11% (4)	0% (0)	5% (4)
Une voiture			
Jamais	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Une à deux fois par an	0% (0)	3% (1)	1% (1)
Quelques fois par an	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Juste les weekends	5% (2)	0% (0)	3% (2)
Plusieurs fois par semaine	95% (35)	97% (35)	96% (70)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accident	1,59 (2,28)	1,19 (1,97)	1,40 (2,13)
Points perdus	1,11 (1,79)	0,42 (0,97)	0,77 (1,48)

Distance annuelle en	Masculin -	Féminin -	Ensemble -
0km	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Moins de 1000km	5% (2)	3% (1)	4% (3)
Entre 1000 et 3000	5% (2)	11% (4)	8% (6)
Entre 3000 et 6000	5% (2)	6% (2)	5% (4)
Entre 6000 et 10000	11% (4)	25% (9)	18% (13)
Entre 10000 et 15000	5% (2)	22% (8)	14% (10)
Entre 15000 et 20000	41% (15)	17% (6)	29% (21)
Plus de 20000	27% (10)	17% (6)	22% (16)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	13
Moyen rouleur	44
Gros rouleur	16

Analyse de corrélations – Spearman (56)

***p<0,001 ; ** P<0,01 ; * P<0,05

	Loterie	Condi_tel	Condi_vitesse	Condi_sms	Tel_amis	Tel_rouge	Tel_ennuie	Tel_bluetooth	Tel_pascontrole	Vitesse_ville	Vitesse_amis	Vitesse_distrait	Vitesse_festive	Vitesse_campagne	Vitesse_seul	Vitesse_degagee	Vitesse_droite	Vitesse_commu	Vitesse_basse	Vitesse_80	SMS_amis	SMS_autoroute	SMS_rouge	SMS_ennuie	SMS_bluetooth	E5	A3	N2	N1	A2	O	C	Soi	Autres conducteurs	Destin	Environnement	Sexe	KM annuel	Age			
Loterie																																										
Condi_tel	0.16																																									
Condi_vitesse	0.17	0.60***																																								
Condi_sms	0.1	0.63***	0.47***																																							
Tel_amis	0.22	0.83***	0.52***	0.60***																																						
Tel_rouge	0.2	0.82***	0.54***	0.46***	0.62***																																					
Tel_ennuie	0.15	0.80***	0.51***	0.56***	0.63***	0.72***																																				
Tel_bluetooth	0.1	0.57***	0.25*	0.11	0.33**	0.42***	0.33**																																			
Tel_pascontrole	0.02	0.63***	0.42***	0.64***	0.47***	0.46***	0.66***	0.08																																		
Vitesse_ville	0.09	0.45***	0.64***	0.61***	0.36**	0.38***	0.39***	0.12	0.38***																																	
Vitesse_amis	0.32**	0.61***	0.77***	0.42***	0.53***	0.55***	0.53***	0.27*	0.38***	0.55***																																
Vitesse_distrait	0.15	0.16	0.47***	0.17	0.13	0.09	0.1	-0.06	0.13	0.36**																																
Vitesse_festive	0.28*	0.25*	0.42***	0.33**	0.34**	0.11	0.21	0.03	0.25*	0.30*	0.51***	0.39***																														
Vitesse_campagne	0.31**	0.32**	0.67***	0.30**	0.35**	0.29*	0.22	0.12	0.13	0.41***	0.52***	0.52***	0.33**																													
Vitesse_seul	0.13	0.44***	0.82***	0.32**	0.31**	0.41***	0.39***	0.19	0.35**	0.46***	0.51***	0.32**	0.27*	0.66***																												
Vitesse_degagee	0.12	0.49***	0.89***	0.45***	0.38***	0.49***	0.42***	0.11	0.40***	0.53***	0.60***	0.42***	0.24*	0.58***	0.79***																											
Vitesse_droite	0.12	0.47***	0.87***	0.39***	0.39***	0.46***	0.43***	0.18	0.30*	0.59***	0.57***	0.41***	0.2	0.64***	0.81***	0.87***																										
Vitesse_commu	0.12	0.64***	0.87***	0.48***	0.57***	0.57***	0.54***	0.28*	0.51***	0.53***	0.63***	0.29*	0.33**	0.52***	0.75***	0.81***	0.78***																									
Vitesse_basse	0.13	0.49***	0.83***	0.30*	0.45***	0.45***	0.44***	0.2	0.32**	0.50***	0.62***	0.35**	0.22	0.52***	0.61***	0.75***	0.68***	0.67***																								
Vitesse_80	0.08	0.56***	0.81***	0.25*	0.44***	0.52***	0.48***	0.31**	0.30**	0.40***	0.53***	0.33**	0.18	0.55***	0.71***	0.72***	0.72***	0.69***	0.74***																							
SMS_amis	0.21	0.60***	0.32**	0.60***	0.67***	0.38***	0.44***	0.30*	0.37**	0.39***	0.39***	0.15	0.35**	0.23*	0.2	0.19	0.18	0.36**	0.18	0.19																						
SMS_autoroute	0.14	0.69***	0.49***	0.72***	0.70***	0.47***	0.59***	0.18	0.50***	0.52***	0.55***	0.18	0.39***	0.31**	0.36**	0.39***	0.41***	0.44***	0.34**	0.31**	0.63***																					
SMS_rouge	0.14	0.64***	0.56***	0.70***	0.61***	0.64***	0.48***	0.26*	0.42***	0.50***	0.50***	0.18	0.28*	0.36**	0.43***	0.53***	0.50***	0.55***	0.43***	0.37**	0.52***	0.54***																				
SMS_ennuie	0.18	0.62***	0.45***	0.78***	0.63***	0.45***	0.54***	0.19	0.46***	0.50***	0.49***	0.25*	0.30*	0.35**	0.27*	0.40***	0.35**	0.41***	0.31**	0.24*	0.70***	0.80***	0.64***																			
SMS_bluetooth	0.06	0.59***	0.41***	0.43***	0.49***	0.42***	0.30**	0.66***	0.32**	0.36**	0.43***	0.15	0.27*	0.26*	0.25*	0.27*	0.26*	0.38**	0.33**	0.37**	0.53***	0.41***	0.53***	0.46***																		
E5	0.35**	0.28*	0.51***	0.25*	0.16	0.25*	0.34**	0.28*	0.18	0.22	0.42***	0.21	0.24*	0.33**	0.51***	0.43***	0.40***	0.42***	0.39***	0.39***	0.17	0.26*	0.22	0.26*	0.2																	
A3	-0.17	-0.1	-0.26*	-0.21	-0.17	-0.07	-0.13	-0.05	-0.17	-0.15	-0.24*	-0.21	-0.14	-0.37**	-0.25*	-0.29*	-0.28*	-0.25*	-0.21	-0.09	-0.16	-0.02	-0.21	-0.21	-0.11	-0.29*																
N2	-0.06	0.04	0.31**	0.13	-0.06	0.08	0.12	0.05	0.11	0.14	0.12	0.16	0	0.26*	0.30**	0.28*	0.31**	0.27*	0.30*	0.28*	-0.02	-0.07	0.1	0.12	0.07	0.13	-0.35**															
N1	-0.13	0	-0.03	-0.02	-0.01	0.04	0.05	-0.07	0.08	-0.08	-0.06	-0.04	-0.11	-0.05	0.11	0.03	0.05	0.03	-0.04	-0.04	-0.08	0.06	0.05	-0.11	-0.09	-0.1	0.39***															
A2	-0.31**	-0.31**	-0.47***	-0.32**	-0.28*	-0.30*	-0.35**	-0.03	-0.39***	-0.29*	-0.42***	-0.39***	-0.24*	-0.41***	-0.38**	-0.43***	-0.38***	-0.44***	-0.35**	-0.34**	-0.34**	-0.2	-0.32**	-0.30*	-0.22	-0.51***	0.60***	-0.23	-0.01													
O	0.1	0.11	0.01	0.08	0.21	0.13	0.06	-0.06	0.1	-0.02	0.05	-0.15	-0.01	0.01	0.12	0.01	0.03	0.13	-0.08	-0.02	0.21	0.2	0.21	0.11	-0.02	0.17	-0.01	-0.16	-0.04	-0.16												
C	-0.25*	-0.05	-0.07	-0.21	-0.14	0	-0.09	0.05	-0.14	0	-0.12	-0.03	-0.03	-0.22	-0.03	-0.14	-0.18	-0.12	0.03	0.07	-0.07	-0.11	-0.24*	-0.25*	-0.13	-0.04	0.35**	-0.16	-0.07	0.22	-0.11											
Soi	0.08	0.14	0.19	0.27*	0.1	0.16	0.19	-0.06	0.33***	0.08	0.28*	0.26*	0.17	0.11	0.27*	0.24*	0.27*	0.15	0.01	0.12	0.12	0.24*	0.26*	0.2	0.08	0.19	-0.22	0.15	0.03	-0.31**	0.32**	-0.28*										
Autres conducteurs	-0.22	-0.16	-0.21	-0.1	-0.22	-0.09	-0.12	-0.11	0.02	-0.13	-0.24*	0.05	-0.12	-0.22	-0.09	-0.11	-0.12	-0.15	-0.30**	-0.29*	-0.1	-0.16	-0.06	-0.18	-0.17	-0.08	0.02	-0.03	0.07	-0.02	0.08	0.08	-0.06	-0.06	-0.01	0.2						
Destin	0.03	0.27*	0.27*	0.18	0.27*	0.18	0.26*	0.12	0.21	-0.06	0.23	0.09	0.28*	0.1	0.19	0.24*	0.12	0.25*	0.24*	0.26*	0.1	0	0.24*	0.07	0.11	0.17	-0.24*	0.32**	0.30**	-0.24*	-0.06	-0.06	-0.01	-0.15								
Environnement	-0.12	0.02	-0.14	-0.08	-0.03	0.07	-0.11	0.07	-0.14	-0.02	-0.08	0.06	-0.17	-0.08	-0.1	-0.15	-0.04	-0.16	-0.1	-0.21	0.07	-0.15	0.04	-0.12	-0.17	-0.32**	-0.09	0.17	0.24*	0.15	0.01	0.02	0.1	0.34**	0.04							
Sexe	-0.34**	-0.24*	-0.21	-0.09	-0.26*	-0.2	-0.2	-0.41***	0	-0.12	-0.35**	0.05	-0.19	-0.15	-0.1	-0.12	-0.18	-0.17	-0.22	-0.14	-0.22	-0.30**	-0.11	-0.24*	-0.30**	-0.47***	0.2	0.18	0.18	0.26*	-0.04	0.1	-0.16	0.16	0.23*							
KM annuel	0.03	0.31**	0.13	-0.05	0.24*	0.26*	0.18	0.41***	0.09	-0.09	0.08	-0.14	-0.06	0.05	0.22	0.09	0.02	0.14	0.18	0.31**	0																					

Analyse de régressions – Poisson (56)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	-0.189 (0.130)			-0.057 (0.172)
A3	0.208 (0.172)			0.174 (0.193)
E5	0.206** (0.102)			0.182 (0.119)
N1	-0.064 (0.085)			-0.043 (0.097)
N2	-0.042 (0.074)			-0.054 (0.086)
O	0.015 (0.083)			0.083 (0.106)
C	-0.118* (0.068)			-0.147* (0.075)
Soi		0.046 (0.058)		0.004 (0.076)
Autres_conducteurs		-0.103 (0.084)		-0.148 (0.101)
Destin		0.044 (0.053)		0.004 (0.083)
Environnement		-0.033 (0.079)		-0.027 (0.112)
Tel_ennuie			0.015 (0.062)	0.005 (0.074)
Tel_amis			-0.009 (0.060)	-0.044 (0.072)
Tel_rouge			0.028 (0.056)	0.062 (0.066)
Tel_bluetooth			-0.004 (0.041)	0.011 (0.049)
SMS_autoroute			-0.065 (0.074)	-0.074 (0.094)
SMS_amis			0.104 (0.087)	0.114 (0.113)
SMS_rouge			0.017 (0.066)	-0.023 (0.076)
SMS_bluetooth			-0.047 (0.050)	-0.042 (0.060)
Vitesse_degagee			0.007 (0.085)	-0.027 (0.097)
Vitesse_droite			-0.011 (0.089)	0.028 (0.098)
Vitesse_festive			0.085 (0.063)	0.046 (0.070)
Vitesse_distrait			0.063 (0.060)	0.069 (0.073)
Sexe1	-0.214 (0.133)	-0.412*** (0.117)	-0.399*** (0.127)	-0.198 (0.158)
Age	0.006 (0.050)	0.010 (0.047)	-0.020 (0.051)	-0.002 (0.056)
Duree_permis	0.022 (0.095)	-0.028 (0.092)	0.079 (0.099)	0.024 (0.110)
KM_annuel	-0.022 (0.036)	-0.019 (0.035)	-0.003 (0.037)	0.007 (0.043)
Constant	1.658 (1.166)	2.064** (0.847)	1.537* (0.852)	1.525 (1.386)
Observations	73	73	73	73
Akaike Inf. Crit.	370.057	376.967	387.129	394.444

Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

e. Département 59 : Nord

Statistiques descriptives (59)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	38% (28)	62% (28)	47% (56)
Jeunes conducteurs	51% (38)	31% (14)	44% (52)
Conducteurs expérimentés	11% (8)	7% (3)	9% (11)
Total	(74)	(54)	(104)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	89% (66)	93% (42)	91% (108)
Une à deux fois par an	5% (4)	4% (2)	5% (6)
Quelques fois par an	3% (2)	2% (1)	3% (3)
Juste les weekends	1% (1)	0% (0)	1% (1)
Plusieurs fois par semaine	1% (1)	0% (0)	1% (1)
Une moto			
Jamais	64% (47)	93% (42)	75% (89)
Une à deux fois par an	5% (4)	0% (0)	3% (4)
Quelques fois par an	5% (4)	0% (0)	3% (4)
Juste les weekends	11% (8)	0% (0)	7% (8)
Plusieurs fois par semaine	15% (11)	7% (3)	12% (14)
Une voiture			
Jamais	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Une à deux fois par an	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Quelques fois par an	4% (3)	7% (3)	5% (6)
Juste les weekends	5% (4)	13% (6)	8% (10)
Plusieurs fois par semaine	91% (67)	80% (36)	87% (103)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accident	1,74 (2,66)	0,89 (1,72)	1,42 (2,38)
Points perdus	0,62 (1,29)	0,47 (1,29)	0,56 (1,29)

Distance annuelle en	Masculin -	Féminin -	Ensemble -
0km	1% (1)	0% (0)	1% (1)
Moins de 1000km	5% (4)	11% (5)	8% (9)
Entre 1000 et 3000	9% (7)	22% (10)	14% (17)
Entre 3000 et 6000	7% (5)	4% (2)	6% (7)
Entre 6000 et 10000	18% (13)	11% (5)	15% (18)
Entre 10000 et 15000	16% (12)	29% (13)	21% (25)
Entre 15000 et 20000	18% (13)	18% (8)	18% (21)
Plus de 20000	26% (19)	4% (2)	18% (21)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	34
Moyen rouleur	64
Gros rouleur	21

Analyse de corrélations – Spearman (59)

***P<0,001 ; ** P<0,01 ; * P <0,05

	Loterie	Condi_tel	Condi_vitesse	Condi_sms	Tel_amis	Tel_rouge	Tel_ennuie	Tel_bluetooth	Tel_pascontrole	Vitesse_ville	Vitesse_amis	Vitesse_distrait	Vitesse_festive	Vitesse_campagne	Vitesse_seul	Vitesse_degagee	Vitesse_droite	Vitesse_commu	Vitesse_basse	Vitesse_80	SMS_amis	SMS_autoroute	SMS_rouge	SMS_ennuie	SMS_bluetooth	E5	A3	N2	N1	A2	O	C	Soi	Autres conducteurs	Destin	Environnement	Sexe	KM annuel	Age				
Loterie																																											
Condi_tel	0.1																																										
Condi_vitesse	0.28**	0.48***																																									
Condi_sms	0.03	0.64***	0.44***																																								
Tel_amis	0.12	0.80***	0.42***	0.51***																																							
Tel_rouge	0.14	0.86***	0.39***	0.50***	0.68***																																						
Tel_ennuie	0.04	0.78***	0.32***	0.52***	0.63***	0.69***																																					
Tel_bluetooth	0.14	0.62***	0.32***	0.25**	0.38***	0.46***	0.37***																																				
Tel_pascontrole	0.03	0.71***	0.30**	0.62***	0.53***	0.55***	0.55***	0.33***																																			
Vitesse_ville	0.17	0.31***	0.68***	0.42***	0.33***	0.27**	0.20*	0.06	0.25**																																		
Vitesse_amis	0.28**	0.43***	0.80***	0.32***	0.43***	0.31***	0.30***	0.17	0.30***	0.58***																																	
Vitesse_distrait	0.07	0.31***	0.47***	0.30**	0.13	0.25**	0.25**	0.21*	0.19*	0.34***	0.39***																																
Vitesse_festive	0.22*	0.32***	0.60***	0.31***	0.44***	0.21*	0.27**	0.02	0.25**	0.53***	0.63***	0.36***																															
Vitesse_campagne	0.28**	0.35***	0.82***	0.29**	0.29**	0.33***	0.20*	0.32***	0.22*	0.52***	0.53***	0.44***	0.46***																														
Vitesse_seul	0.19*	0.44***	0.91***	0.40***	0.32***	0.35***	0.31***	0.34***	0.25**	0.60***	0.66***	0.45***	0.40***	0.79***																													
Vitesse_degagee	0.20*	0.41***	0.87***	0.38***	0.30**	0.35***	0.31***	0.36***	0.24**	0.52***	0.59***	0.41***	0.33***	0.77***	0.90***																												
Vitesse_droite	0.13	0.37***	0.87***	0.32***	0.25**	0.35***	0.23*	0.34***	0.21*	0.57***	0.64***	0.38***	0.35***	0.70***	0.87***	0.86***																											
Vitesse_commu	0.23*	0.50***	0.85***	0.40***	0.40***	0.43***	0.32***	0.39***	0.27**	0.56***	0.68***	0.47***	0.38***	0.70***	0.81***	0.85***	0.78***																										
Vitesse_basse	0.25**	0.36***	0.84***	0.39***	0.28**	0.30***	0.25**	0.26**	0.25**	0.57***	0.67***	0.37***	0.43***	0.60***	0.76***	0.73***	0.74***	0.69***																									
Vitesse_80	0.27**	0.46***	0.84***	0.37***	0.37***	0.37***	0.32***	0.31***	0.26**	0.54***	0.66***	0.44***	0.52***	0.69***	0.74***	0.77***	0.71***	0.75***	0.71***																								
SMS_amis	0.05	0.50***	0.48***	0.73***	0.60***	0.36***	0.41***	0.14	0.41***	0.48***	0.46***	0.20*	0.45***	0.28**	0.42***	0.35***	0.33***	0.33***	0.39***	0.36***																							
SMS_autoroute	0.05	0.52***	0.45***	0.80***	0.47***	0.41***	0.44***	0.11	0.43***	0.45***	0.36***	0.21*	0.39***	0.23*	0.39***	0.33***	0.30***	0.32***	0.39***	0.35***	0.80***																						
SMS_rouge	0.02	0.56***	0.38***	0.74***	0.42***	0.52***	0.43***	0.25**	0.41***	0.43***	0.25**	0.25**	0.23*	0.29**	0.38***	0.32***	0.33***	0.39***	0.29**	0.29**	0.59***	0.71***																					
SMS_ennuie	-0.01	0.53***	0.43***	0.76***	0.51***	0.39***	0.57***	0.11	0.43***	0.43***	0.38***	0.24**	0.39***	0.22*	0.37***	0.32***	0.30***	0.35***	0.36***	0.36***	0.80***	0.86***	0.62***																				
SMS_bluetooth	0.06	0.52***	0.28**	0.56***	0.42***	0.36***	0.28**	0.52***	0.39***	0.18*	0.16	0.19*	0.19*	0.29**	0.23*	0.27**	0.23*	0.27**	0.21*	0.29**	0.47***	0.41***	0.38***	0.34***																			
E5	0.28**	0.27**	0.55***	0.19*	0.24**	0.18	0.17	0.24**	0.13	0.30***	0.50***	0.26**	0.41***	0.45***	0.43***	0.43***	0.46***	0.46***	0.46***	0.43***	0.24**	0.16	0.11	0.22*	0.29**																		
A3	-0.07	-0.19*	-0.27**	-0.15	-0.24**	-0.13	-0.21*	-0.06	-0.06	-0.18	-0.30***	-0.17	-0.24**	-0.18	-0.19*	-0.23*	-0.21*	-0.28**	-0.20*	-0.21*	-0.24**	-0.14	-0.13	-0.27**	-0.15	-0.26**																	
N2	0.09	0.12	0.16	0.1	0.08	0.11	0.15	0.09	0.02	0.19*	0.07	0.25**	0.08	0.09	0.15	0.15	0.20*	0.12	0.18	-0.01	0.12	0.1	0.13	0.11	0.08	0.1	-0.28**																
N1	-0.23*	-0.05	-0.13	0.01	-0.02	0.02	0.02	-0.03	-0.09	-0.05	-0.15	-0.11	-0.23*	-0.17	-0.09	-0.01	-0.01	-0.08	-0.11	-0.16	-0.01	-0.02	0.09	-0.01	-0.02	-0.23*	-0.14	0.39***															
A2	-0.28**	-0.24**	-0.44***	-0.29**	-0.17	-0.13	-0.23*	-0.17	-0.28**	-0.28**	-0.40***	-0.22*	-0.28**	-0.36***	-0.35***	-0.36***	-0.39***	-0.36***	-0.40***	-0.36***	-0.26**	-0.21*	-0.14	-0.29**	-0.30***	-0.53***	0.44***	-0.27**	-0.06														
O	0.23*	-0.07	-0.03	0	-0.07	-0.11	-0.17	0.08	-0.06	0.14	0.05	0.17	0.06	0	-0.08	-0.13	-0.09	-0.05	-0.04	0.03	0.01	-0.04	0.04	0.01	0.02	0.15	0.17	-0.28**	-0.26**	0.04													
C	0.06	0.04	0.04	-0.03	0.09	0.06	-0.03	0.14	0.1	0.06	0.04	-0.03	0.02	0.04	0.07	0.05	0.07	0.12	0.05	0.01	-0.01	0	0.07	-0.04	0.1	0.08	0.14	-0.02	-0.01	0.08	0.04												
Soi	0.04	0.14	0.1	0.04	0.20*	0.15	0.11	0.03	0.07	0.02	0.17	0.02	0.09	0.13	0.03	0.08	0.09	0.12	0.06	0.07	0.13	0.15	-0.02	0.14	0.1	0.17	-0.18*	-0.1	-0.11	-0.09	0.04	-0.03											
Autres conducteurs	-0.17	-0.04	-0.31***	-0.09	0.07	-0.01	-0.08	0	-0.02	-0.21*	-0.26**	-0.12	-0.16	-0.20*	-0.25**	-0.21*	-0.21*	-0.26**	-0.34***	-0.24**	0.01	-0.07	-0.07	-0.14	0.02	-0.20*	0.13	-0.01	0.20*	0.19*	0.03	0.25**	0.27**										
Destin	0.07	0.19*	0.22*	0.22*	0.23*	0.09	0.21*	-0.01	0.04	0.22*	0.23*	0.08	0.17	0.07	0.21*	0.20*	0.17	0.16	0.16	0.16	0.31***	0.20*	0.14	0.21*	0.20*	0.28**	-0.24**	0.18	0.17	-0.28**	-0.1	-0.04	-0.03	-0.04									
Environnement	-0.05	-0.04	-0.1	-0.12	0.09	0.03	-0.07	0.01	-0.07	-0.09	-0.09	-0.08	-0.12	-0.03	-0.04	0.01	-0.08	-0.09	-0.14	-0.22*	0.08	-0.03	-0.06	-0.09	-0.04	-0.19*	0.05	0.07	0.23*	-0.1	0.08	0.21*	0.50***	0.03									
Sexe	-0.23*	-0.15	-0.37***	-0.09	-0.11	-0.09	-0.04	-0.21*	-0.08	-0.1	-0.27**	-0.09	-0.19*	-0.34***	-0.33***	-0.34***	-0.29**	-0.29**	-0.29**	-0.36***	-0.14	-0.08	0.11	-0.1	-0.18	-0.38***	0.17	0.1	0.14	0.41***	-0	-0.05	-0.08	0.25**	-0.1	0.16							
KM annuel	0.09	0.18*	0.20*	0.1	0.1	0.14	0.09	0.16	0.11	0.1	0.09	0.04	0.08	0.11	0.14	0.16	0.18*	0.13	0.14	0.22*	0.11	0.1	0.07	0.12	0.06	0.20*	0.01	0.07	0.03	-0.21*	0.08	0.02	-0.26**	-0.07	0.06	-0.1	-0.22*						
Age	-0.02	0.04	0.01	0.03	0.02	-0.09	0.07	0.01	0.12	0	0.04	-0.19*	-0.01	-0.08	0.02	0	0.02	-0.07	0.03	0.09	0.07	0.11	-0.01	0.13	-0.02	-0.05	-0.05	-0.06	0	-0.02	-0	-0.05	-0.13	-0.03	0.1	-0.13	-0.02	0.15					
Durée du permis	-0.05	0.20*	0.21*	0.24**	0.09	0.03	0.16	0.14	0.18	0.13	0.16	0.02	0.13	0.03	0.16	0.18*	0.16	0.16	0.18	0.26**	0.17	0.28**	0.12	0.27**	0.12	0.14	-0.15	-0.01	0.01	-0.23*	-0.1	-0.03	-0.13	-0.03	0.06	-0.20*	-0.26**	0.27**	0.63***				

Analyse de régressions – Poisson (59)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	-0.139*			-0.198**
	(0.083)			(0.087)
A3	0.073			0.064
	(0.084)			(0.095)
E5	0.022			0.019
	(0.080)			(0.090)
N1	-0.097			-0.083
	(0.065)			(0.075)
N2	0.106*			0.115*
	(0.062)			(0.069)
O	0.126**			0.157**
	(0.060)			(0.070)
C	0.019			0.015
	(0.068)			(0.077)
Soi		0.001		-0.039
		(0.049)		(0.060)
Autres_conducteurs		-0.035		-0.020
		(0.085)		(0.099)
Destin		0.002		-0.006
		(0.035)		(0.042)
Environnement		-0.023		-0.014
		(0.060)		(0.067)
Tel_ennuie			-0.039	-0.046
			(0.047)	(0.051)
Tel_amis			-0.052	-0.035
			(0.054)	(0.056)
Tel_rouge			0.055	0.086**
			(0.042)	(0.043)
Tel_bluetooth			0.044	0.031
			(0.028)	(0.030)
SMS_autoroute			0.046	0.042
			(0.065)	(0.071)
SMS_amis			-0.040	-0.020
			(0.061)	(0.065)
SMS_rouge			-0.011	-0.035
			(0.041)	(0.046)
SMS_bluetooth			-0.023	-0.034
			(0.028)	(0.030)
Vitesse_degagee			0.104*	0.136**
			(0.057)	(0.059)
Vitesse_droite			-0.103*	-0.134**
			(0.055)	(0.058)
Vitesse_festive			0.109***	0.057
			(0.040)	(0.044)
Vitesse_distrain			-0.029	-0.062
			(0.040)	(0.043)
Sexe1	-0.220**	-0.263***	-0.188*	-0.115
	(0.102)	(0.098)	(0.103)	(0.117)
Age	0.027	0.016	0.034	0.030
	(0.027)	(0.026)	(0.028)	(0.030)
Duree_permis	-0.074	-0.078	-0.098*	-0.071
	(0.055)	(0.056)	(0.059)	(0.064)
KM_annuel	0.001	0.015	0.011	-0.009
	(0.023)	(0.023)	(0.022)	(0.024)
Constant	1.064	1.820***	1.045*	1.372
	(0.886)	(0.594)	(0.547)	(1.033)
Observations	119	119	119	119
Akaike Inf. Crit.	556.712	565.919	568.745	574.947

Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

f. Département 67 : Bas-Rhin

Statistiques descriptives (67)

Type de conducteur	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
Permis probatoire	46% (23)	63% (34)	55% (57)
Jeunes conducteurs	34% (17)	22% (12)	28% (29)
Conducteurs expérimentés	20% (10)	15% (8)	17% (18)
Total	(50)	(54)	(104)

<i>Je conduis :</i>	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble (%)
Un cyclomoteur			
Jamais	76% (38)	100% (54)	88% (92)
Une à deux fois par an	12% (6)	0% (0)	6% (6)
Quelques fois par an	10% (5)	0% (0)	5% (5)
Juste les weekends	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Plusieurs fois par semaine	2% (1)	0% (0)	1% (1)
Une moto			
Jamais	82% (41)	91% (49)	87% (90)
Une à deux fois par an	4% (2)	0% (0)	2% (2)
Quelques fois par an	2% (1)	2% (1)	2% (2)
Juste les weekends	4% (2)	2% (1)	3% (3)
Plusieurs fois par semaine	8% (4)	6% (3)	7% (7)
Une voiture			
Jamais	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Une à deux fois par an	2% (1)	0% (0)	1% (1)
Quelques fois par an	2% (1)	15% (8)	9% (9)
Juste les weekends	14% (7)	11% (6)	12% (13)
Plusieurs fois par semaine	82% (41)	74% (40)	78% (81)

	Masculin M (E-T)	Féminin M (E-T)	Ensemble M (E-T)
Accident	1,72 (2,17)	1,56 (2,40)	1,63 (2,28)
Points perdus	0,96 (1,29)	0,37 (1,05)	0,65 (1,20)

Distance annuelle en km	Masculin - %	Féminin - %	Ensemble - %
0km	0% (0)	0% (0)	0% (0)
Moins de 1000km	0% (0)	15% (8)	8% (8)
Entre 1000 et 3000	4% (2)	13% (7)	9% (9)
Entre 3000 et 6000	18% (9)	22% (12)	20% (21)
Entre 6000 et 10000	12% (6)	19% (10)	15% (16)
Entre 10000 et 15000	14% (7)	17% (9)	15% (16)
Entre 15000 et 20000	22% (11)	4% (2)	12% (13)
Plus de 20000	30% (15)	11% (6)	20% (21)

Tranches distance annuelle	Nombre
Petit rouleur	38
Moyen rouleur	45
Gros rouleur	21

Analyse de corrélations – Spearman (67)

***P<0,001 ; ** P<0,01 ; * P<0,05

	Loterie	Condi_tel	Condi_vitesse	Condi_sms	Tel_amis	Tel_rouge	Tel_ennuie	Tel_bluetooth	Tel_pascontrolle	Vitesse_ville	Vitesse_amis	Vitesse_distrait	Vitesse_festive	Vitesse_campagne	Vitesse_seul	Vitesse_degagée	Vitesse_droite	Vitesse_connu	Vitesse_basse	Vitesse_80	SMS_amis	SMS_autoroute	SMS_rouge	SMS_ennuie	SMS_bluetooth	E5	A3	N2	N1	A2	O	C	Soi	Autres conducteurs	Destin	Environnement	Sexe	KM annuel	Age					
Loterie																																												
Condi_tel	0.17																																											
Condi_vitesse	0.21*	0.54***																																										
Condi_sms	0.17	0.47***	0.45***																																									
Tel_amis	0.06	0.66***	0.38***	0.35***																																								
Tel_rouge	0.19	0.80***	0.38***	0.34***	0.58***																																							
Tel_ennuie	0.08	0.72***	0.40***	0.36***	0.51***	0.60***																																						
Tel_bluetooth	0.02	0.58***	0.29**	0.17	0.21*	0.30**	0.33***																																					
Tel_pascontrolle	0.21*	0.63***	0.42***	0.48***	0.34***	0.48***	0.46***	0.19																																				
Vitesse_ville	0.26**	0.44***	0.40***	0.40***	0.71***	0.40***	0.32***	0.44***	0.29**	0.25*	0.31**																																	
Vitesse_amis	0.14	0.44***	0.81***	0.35***	0.43***	0.37***	0.42***	0.21*	0.32***	0.64***																																		
Vitesse_distrait	0.03	0.08	0.40***	0.14	0.03	0.11	0.26**	0.04	0.16	0.30**	0.40***																																	
Vitesse_festive	0.22*	0.40***	0.67***	0.38***	0.42***	0.36***	0.32***	0.22*	0.31**	0.58***	0.64***	0.26**																																
Vitesse_campagne	0.16	0.46***	0.90***	0.38***	0.31**	0.30**	0.38***	0.23*	0.38***	0.56***	0.67***	0.32***	0.54***																															
Vitesse_seul	0.11	0.46***	0.90***	0.36***	0.32***	0.23*	0.32***	0.27**	0.32**	0.54***	0.67***	0.39***	0.54***	0.83***																														
Vitesse_degagée	0.15	0.44***	0.88***	0.39***	0.31**	0.22*	0.31**	0.23*	0.34***	0.52***	0.63***	0.37***	0.50***	0.87***	0.91***																													
Vitesse_droite	0.12	0.45***	0.90***	0.45***	0.29**	0.30**	0.32***	0.23*	0.36***	0.55***	0.65***	0.34***	0.52***	0.83***	0.82***	0.85***																												
Vitesse_connu	0.20*	0.53***	0.92***	0.39***	0.36***	0.36***	0.36***	0.28**	0.44***	0.58***	0.71***	0.33***	0.52***	0.88***	0.86***	0.84***	0.87***																											
Vitesse_basse	0.25**	0.48***	0.89***	0.42***	0.26**	0.36***	0.33***	0.25*	0.39***	0.60***	0.68***	0.30**	0.51***	0.77***	0.76***	0.77***	0.82***	0.82***																										
Vitesse_80	0.15	0.46***	0.91***	0.41***	0.35***	0.33***	0.32***	0.26**	0.32***	0.62***	0.70***	0.33***	0.61***	0.84***	0.82***	0.79***	0.84***	0.85***	0.85***																									
SMS_amis	0.09	0.48***	0.45***	0.63***	0.62***	0.42***	0.42***	0.16	0.35***	0.45***	0.52***	0.18	0.51***	0.36***	0.36***	0.30**	0.33***	0.38***	0.36***	0.49***																								
SMS_autoroute	0.09	0.50***	0.49***	0.75***	0.43***	0.39***	0.36***	0.14	0.47***	0.39***	0.40***	0.08	0.38***	0.43***	0.45***	0.39***	0.46***	0.45***	0.43***	0.45***	0.66***																							
SMS_rouge	0.17	0.57***	0.45***	0.64***	0.35***	0.58***	0.41***	0.32***	0.34***	0.43***	0.35***	0.14	0.32**	0.42***	0.37***	0.36***	0.40***	0.42***	0.48***	0.41***	0.47***	0.53***																						
SMS_ennuie	0.16	0.55***	0.52***	0.73***	0.39***	0.49***	0.53***	0.29**	0.45***	0.49***	0.43***	0.27**	0.48***	0.48***	0.40***	0.36***	0.45***	0.46***	0.46***	0.48***	0.65***	0.70***	0.61***																					
SMS_bluetooth	0.1	0.61***	0.37***	0.42***	0.37***	0.39***	0.45***	0.67***	0.35***	0.34***	0.29**	0.08	0.23*	0.35***	0.31**	0.30**	0.33***	0.36***	0.37***	0.38***	0.38***	0.38***	0.44***	0.47***																				
E5	0.01	0.22*	0.48***	0.41***	0.11	0.08	0.18	0.18	0.28**	0.28**	0.44***	0.1	0.44***	0.46***	0.43***	0.48***	0.39***	0.40***	0.41***	0.35***	0.26**	0.37***	0.32***	0.38***	0.23*																			
A3	-0.17	-0.14	-0.23*	-0.08	-0.07	0.06	-0.09	0.05	-0.29***	-0.1	-0.19*	-0.17	-0.02	-0.26**	-0.22*	-0.33***	-0.19	-0.24*	-0.26**	-0.19	-0.02	-0.06	0.04	-0.01	-0.14	-0.08																		
N2	0.02	-0.02	0.08	0.07	0.06	0.03	-0.03	0.01	-0.03	0.1	0.17	0.20*	0.15	0.08	0.08	0.06	0.03	0.05	0.06	0.12	0.15	0.04	0.01	0.15	0.02	-0.02	-0.23*																	
N1	-0.11	-0.31**	-0.27**	-0.15	-0.16	-0.16	-0.22*	-0.19	-0.26**	-0.15	-0.19	0.07	-0.18	-0.25**	-0.26**	-0.30**	-0.23*	-0.31**	-0.23*	-0.23*	-0.13	-0.23*	-0.13	-0.06	-0.18	-0.40***	0.09	0.45***																
A2	-0.27**	-0.29**	-0.43***	-0.11	-0.14	-0.19	-0.25**	-0.11	-0.22*	-0.23*	-0.41***	-0.15	-0.26**	-0.42***	-0.44***	-0.46***	-0.31**	-0.43***	-0.43***	-0.35***	-0.05	-0.13	-0.14	-0.13	-0.11	-0.37***	0.44***	-0.21*	0.31**															
O	-0.14	-0.08	-0.14	-0.15	-0.11	-0.25**	-0.12	0.18	-0.12	-0.13	-0.17	-0.08	-0.16	-0.07	-0.07	0	-0.13	-0.11	-0.16	-0.18	-0.11	-0.24*	-0.08	-0.17	-0.02	0.06	0.04	-0.09	-0.02	0.12														
C	-0.1	-0.13	-0.20*	-0.03	-0.13	-0.07	-0.19	-0.11	-0.27**	-0.06	-0.16	-0.24*	-0.12	-0.20*	-0.17	-0.26**	-0.22**	-0.22**	-0.11	-0.18	0.02	0.03	0.06	0.01	-0.19	-0.11	0.38***	-0.18	0.02	0.23*	0.07													
Soi	0.15	-0.03	0.05	0.14	0.05	-0.13	-0.09	0.06	-0.06	0.03	-0.02	0.1	0.04	0.11	0.03	0.08	0.08	0.06	0.01	0.07	0.12	0.07	0.01	0.07	0.03	0	-0.20*	0.08	0.12	-0.01	0.04	-0.13												
Autres conducteurs	-0.04	-0.09	-0.26**	-0.27**	-0.16	-0.1	-0.18	0.15	-0.26**	-0.12	-0.21*	-0.09	-0.25**	-0.20*	-0.21*	-0.25*	-0.27**	-0.21*	-0.19	-0.18	-0.28**	-0.34***	-0.07	-0.19	0.02	-0.29**	-0.02	0.16	0.21*	0.14	0.30**	0.23*												
Destin	-0.04	-0.09	0.17	0.14	0.16	0.16	0.08	-0.03	0.09	0.18	0.28**	0	0.16	0.12	0.08	0.09	0.13	0.16	0.16	0.13	0.18	0.14	0.20*	0.15	-0.02	0.15	0.04	-0.04	-0.02	-0.20*	0.1	-0.16	-0.1											
Environnement	0.04	-0.02	-0.07	-0.01	-0.01	-0.05	-0.05	-0.01	-0.13	0.01	-0.13	-0.25**	0.02	-0.07	-0.12	-0.14	-0.03	-0.09	-0.04	0	0.04	-0.07	0	0.01	-0.06	0.01	0	-0.13	0.11	0.16	0.15	0.09	0.39***	0.28**	-0.1	-0								
Sexe	-0.1	-0.20*	-0.34***	0.04	-0.1	-0.06	-0.18	-0.08	-0.19**	-0.11	-0.33***	0	-0.19	-0.35***	-0.32***	-0.36***	-0.26**	-0.42***	-0.31**	-0.29**	0.04	-0.06	0.04	0.03	0.02	-0.38***	0.21*	0.18	0.52***	0.47***	0.05	0.15	0.02	0.25*	-0.1	-0								

Analyse de régressions – Poisson (67)

Resultats				
<i>Dependent variable:</i>				
Choix à la loterie				
	(1)	(2)	(3)	(4)
A2	-0.305*** (0.099)			-0.331*** (0.109)
A3	0.025 (0.101)			-0.003 (0.125)
E5	-0.031 (0.089)			-0.127 (0.108)
N1	-0.016 (0.093)			-0.032 (0.105)
N2	-0.065 (0.070)			-0.095 (0.080)
O	-0.089 (0.060)			-0.015 (0.076)
C	-0.043 (0.082)			-0.038 (0.095)
Soi		0.084* (0.050)		0.070 (0.055)
Autres_conducteurs		-0.091 (0.078)		-0.039 (0.098)
Destin		0.006 (0.040)		0.012 (0.045)
Environnement		0.030 (0.069)		0.088 (0.085)
Tel_ennuie			-0.055 (0.048)	-0.039 (0.049)
Tel_amis			-0.045 (0.058)	-0.071 (0.060)
Tel_rouge			0.081** (0.040)	0.068 (0.044)
Tel_bluetooth			-0.039 (0.035)	-0.038 (0.040)
SMS_autoroute			-0.022 (0.055)	0.021 (0.060)
SMS_amis			0.041 (0.071)	0.022 (0.080)
SMS_rouge			-0.016 (0.042)	-0.005 (0.045)
SMS_bluetooth			0.083** (0.041)	0.085* (0.046)
Vitesse_degagee			0.061 (0.066)	0.016 (0.079)
Vitesse_droite			-0.102 (0.063)	-0.112 (0.071)
Vitesse_festive			0.096** (0.046)	0.112** (0.052)
Vitesse_distrain			-0.007 (0.043)	0.011 (0.050)
Sexe1	0.063 (0.114)	-0.081 (0.106)	-0.165 (0.117)	-0.051 (0.130)
Age	0.059 (0.039)	0.039 (0.036)	0.069* (0.039)	0.103** (0.042)
Duree_permis	0.161** (0.080)	0.199*** (0.074)	0.149* (0.082)	0.097 (0.087)
KM_annuel	-0.021 (0.032)	-0.018 (0.030)	-0.020 (0.035)	-0.031 (0.037)
Constant	1.773* (0.911)	0.118 (0.733)	-0.419 (0.687)	1.062 (1.133)
Observations	104	104	104	104
Akaike Inf. Crit.	508.044	513.510	516.493	520.103

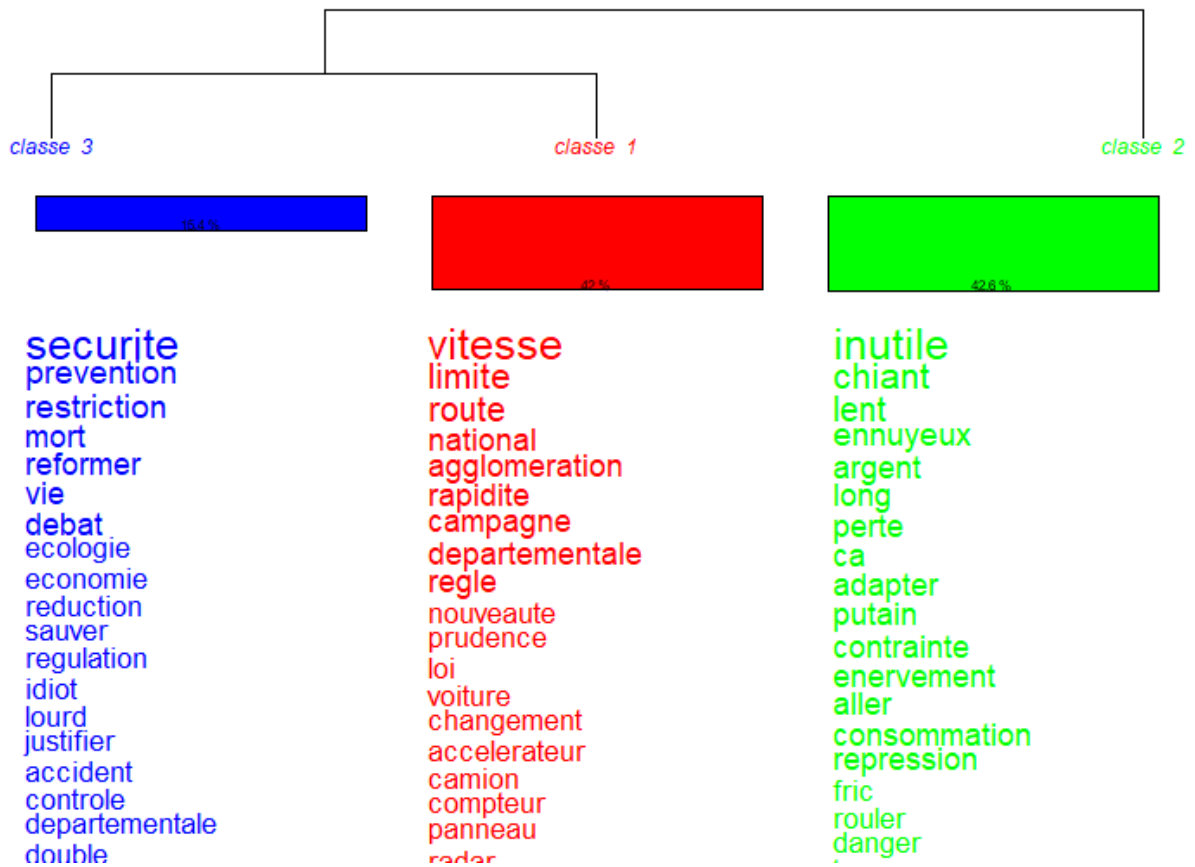
Note: * p<0.1; ** p<0.05; *** p<0.01

ANNEXE VI. Lecture comparée

a. Associations libres

Dendrogramme

ANALYSE CATEGORIELLE DE LA RS DU 80KM/H



Description des classes

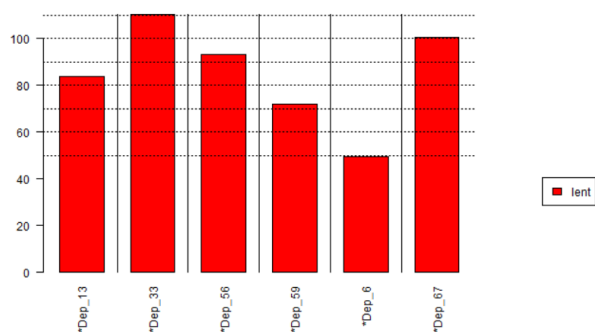
DESCRIPTION DES CLASSES EN FONCTION VARIABLES ET DES MODALITES SUPPLEMENTAIRES

Classe 1 (42,04%)	Chi2	P-Valeur	Classe 2 (42,59%)	Chi2	P-Valeur	Classe 3 (15,37%)	Chi2	P-Valeur
vitesse	208.56	2.84E-47	inutile	113.89	1.38E-26	securite	239.90	4.13E-54
limite	105.01	1.21E-24	chiant	55.53	9.21E-14	prevention	65.86	4.85E-16
route	73.94	8.04E-18	lent	40.20	2.29E-10	restriction	61.45	4.53E-15
national	30.64	3.11E-08	ennuyeux	30.09	4.13E-08	mort	32.54	1.17E-08
agglomeration	28.01	1.21E-07	argent	23.46	1.27E-06	reformer	28.99	7.28E-08
rapidite	25.56	4.28E-07	long	23.10	1.54E-06	vie	27.71	1.41E-07
campagne	24.37	7.95E-07	perte	22.05	2.65E-06	debat	22.14	2.54E-06
departementale	24.04	9.45E-07	ca	16.45	5.00E-05	ecologie	17.07	3.61E-05
regle	18.86	1.41E-05	adapter	14.75	1.23E-04	economie	15.07	1.03E-04
nouveaute	15.39	8.75E-05	putain	13.67	2.18E-04	reduction	14.41	1.47E-04
prudence	12.51	4.04E-04	contrainte	13.67	2.18E-04	sauver	10.99	9.16E-04
loi	10.66	1.10E-03	enervement	12.28	4.57E-04	regulation	9.48	2.08E-03
voiture	9.74	1.80E-03	aller	12.28	4.57E-04	idiot	7.71	5.50E-03
changement	9.05	2.62E-03	consommation	12.17	4.86E-04	lourd	6.09	1.36E-02
accelerateur	8.34	3.88E-03	repression	10.86	9.84E-04	justifier	6.09	1.36E-02
camion	7.25	7.08E-03	fric	9.53	2.02E-03			
compteur	5.54	1.85E-02	rouler	9.32	2.26E-03			
panneau	5.44	1.97E-02	danger	8.88	2.88E-03			
radar	4.29	3.83E-02	temps	8.84	2.95E-03			
diminution	4.23	3.96E-02	etat	8.28	4.00E-03			
normal	4.23	3.96E-02	ridicule	8.16	4.29E-03			
ville	4.15	4.16E-02	necessaire	8.16	4.29E-03			
obligation	4.15	4.16E-02	debile	8.16	4.29E-03			
maximal	4.15	4.16E-02	comprehensible	8.16	4.29E-03			
Féminin	31.72	<0,0001	central	8.16	4.29E-03			
			habitude	6.79	9.18E-03			
			servir	6.79	9.18E-03			
			relou	6.79	9.18E-03			
			monotonie	6.79	9.18E-03			
			injuste	6.79	9.18E-03			
			fatigue	6.79	9.18E-03			
			complication	6.79	9.18E-03			
			90kmh	6.22	1.26E-02			
			vol	5.42	1.99E-02			
			endormissement	5.42	1.99E-02			
			arnaque	5.42	1.99E-02			
			polluer	5.38	2.04E-02			
			abusif	5.38	2.04E-02			
			regime	4.15	4.16E-02			
			macron	4.11	4.27E-02			
			penible	4.11	4.27E-02			
			80kmh	4.06	4.39E-02			
			changer	4.06	4.27E-02			
			stupidite	4.06	4.39E-02			
			mauvais	4.06	4.27E-02			
			couteux	4.06	4.39E-02			
			agaçant	4.06	4.39E-02			
			Masculin	36,36	<0,0001			

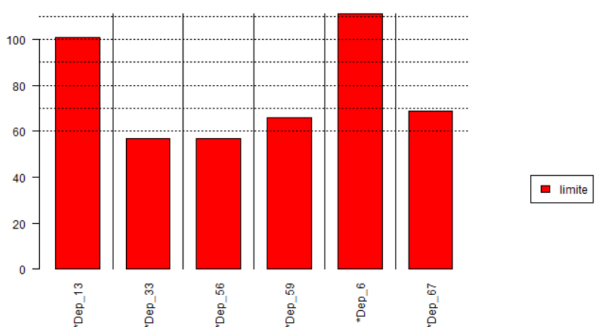
Analyse des spécificités

- **Sur les termes qui constituent les noyaux centraux** des différentes représentations (fréquences relatives⁴).

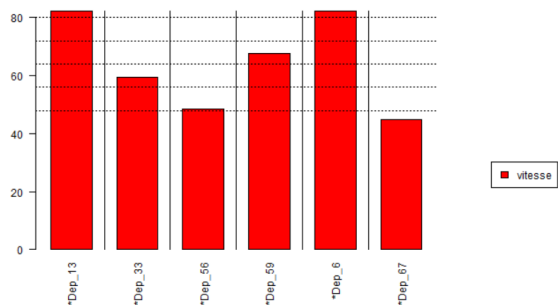
La fréquence du terme *lent* est comprise entre 49,38% pour la zone 06 et 110,33 % pour la zone 33.



La fréquence du terme *limite* est comprise entre 56,68% pour la zone 56 et 111,11 % pour la zone 06.

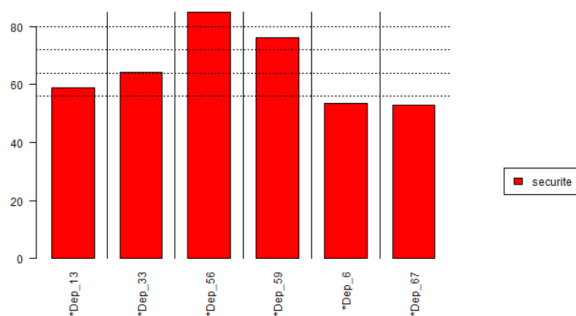


La fréquence du terme *vitesse* est comprise entre 44,67% pour la zone 67 et 98,17 % pour la zone 13.

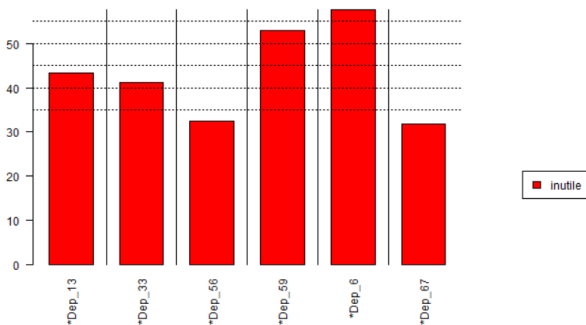


⁴ Effectifs relatifs en pour mille, ‰.

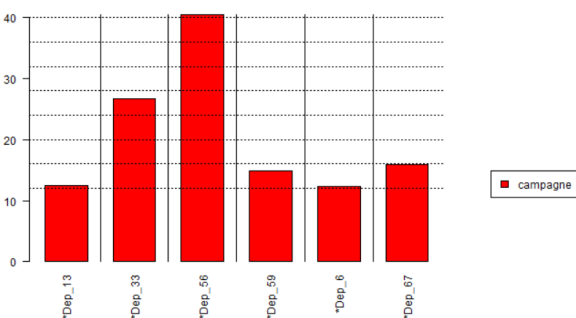
La fréquence du terme *sécurité* est comprise entre 52,91% pour la zone 67 et 85,02% pour la zone 56.



La fréquence du terme *inutile* est comprise entre 32,39% pour la zone 56 et 57,61% pour la zone 06.



La fréquence du terme *campagne* est comprise entre 12,40% pour la zone 13 et 40,49% pour la zone 56.



- **Sur les formes spécifiques par zone d'étude :**

Cette analyse souligne les termes spécifiques au contexte de production. Les termes caractéristiques pour chaque zone sont :

Département 06 : Pourquoi, argent, panneau, limite, bouchon ;

Département 13 : Limite, national, macron, restriction, prudence ;

Département 33 : Danger, lent, adapter, radar, perte ;

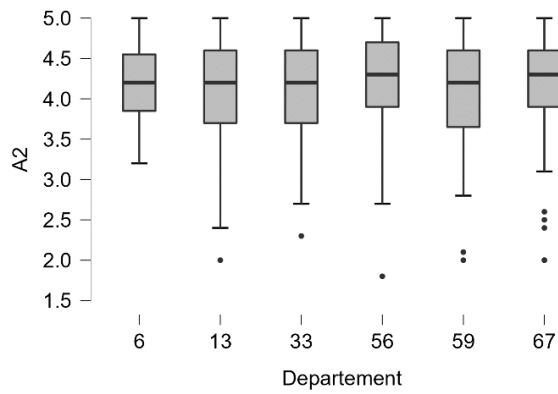
Département 56 : Sous-régime, autorisation, même vitesse que camions, campagne ;

Département 59 : Poids lourds, habitude, attention, accélérateur, nécessaire ? ;

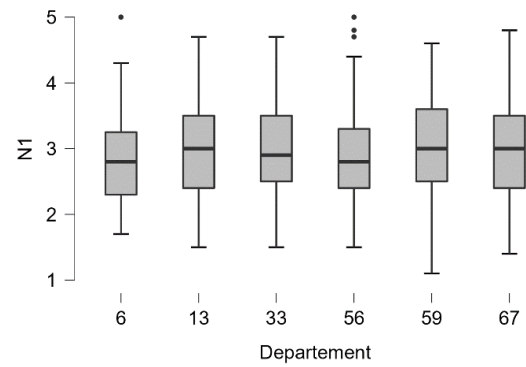
Département 67 : Consommation, polluer, ok, pv, fatigue.

b. IPIP par département

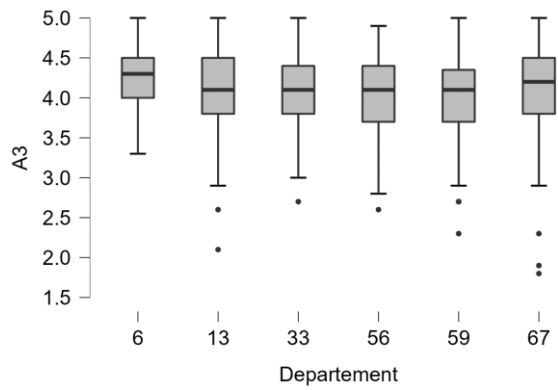
A2 – Moralité



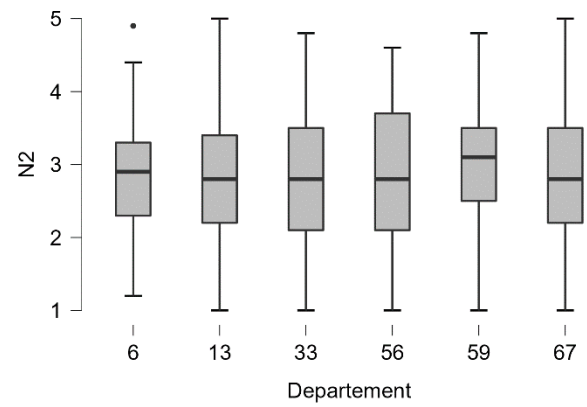
N1 – Anxiété



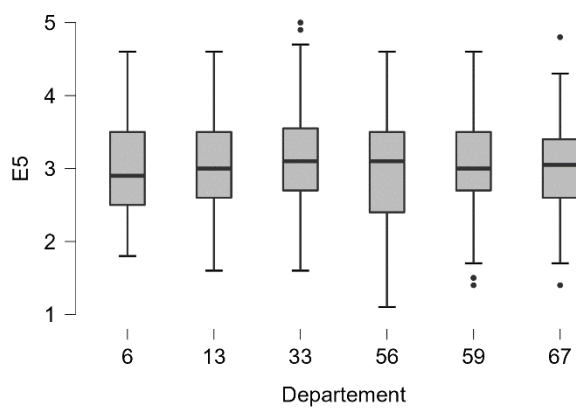
A3 – Altruisme



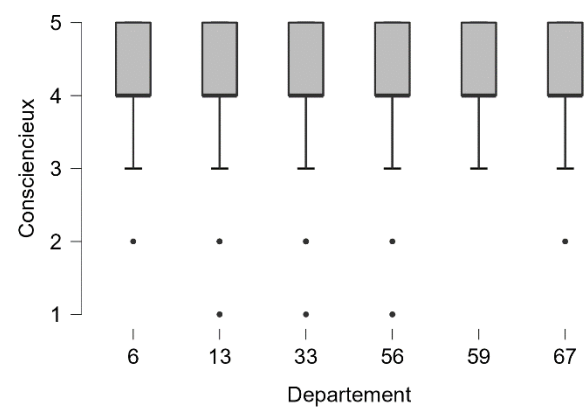
N2 – Colère / Hostilité



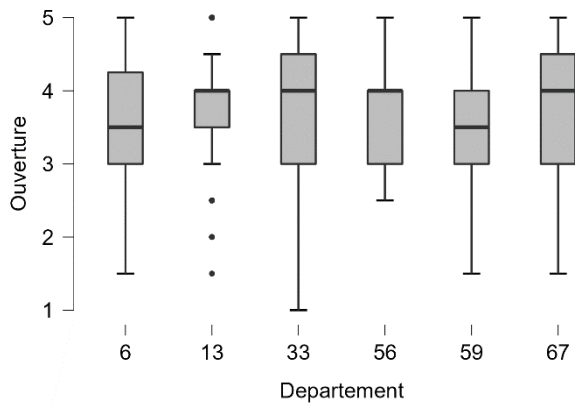
E5 – Recherche de sensations



Conscientieux

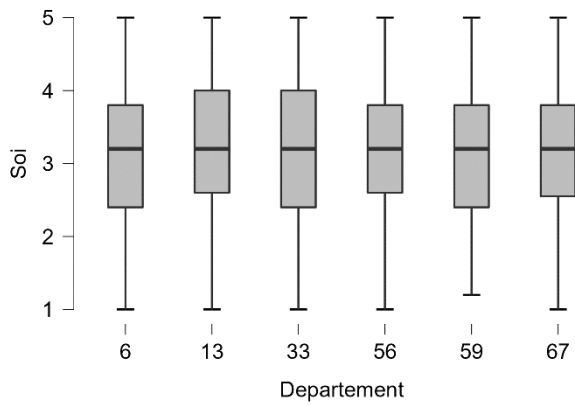


Ouverture

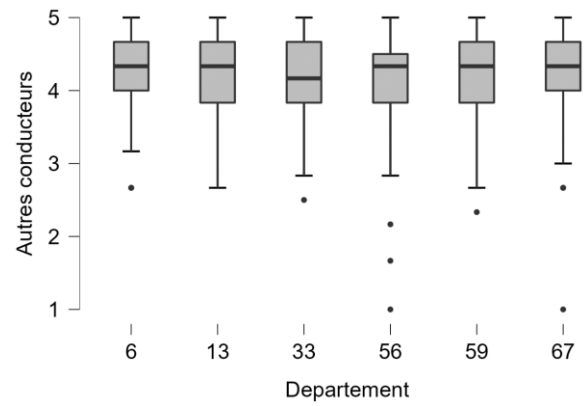


c. T-LOC par département

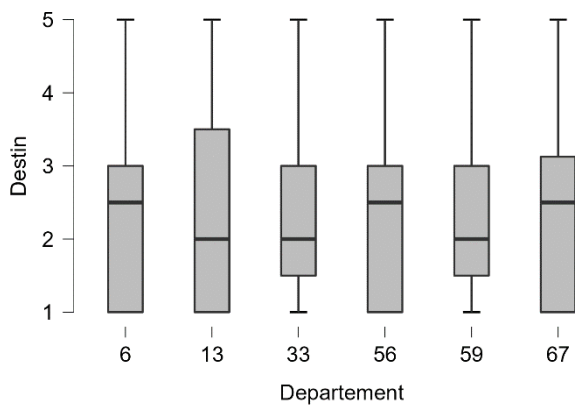
Soi



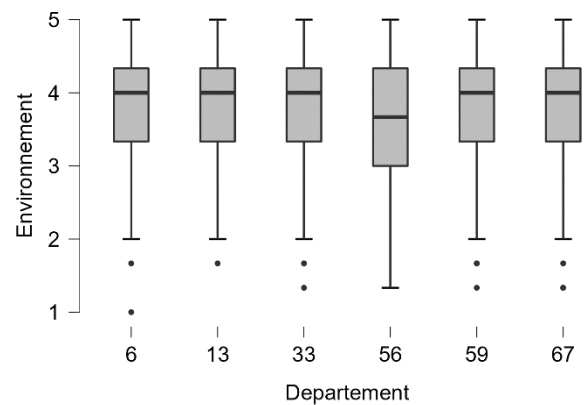
Autres conducteurs



Destin

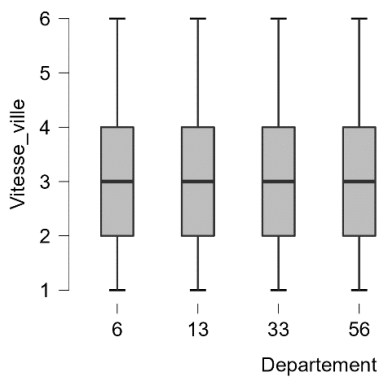


Environnement

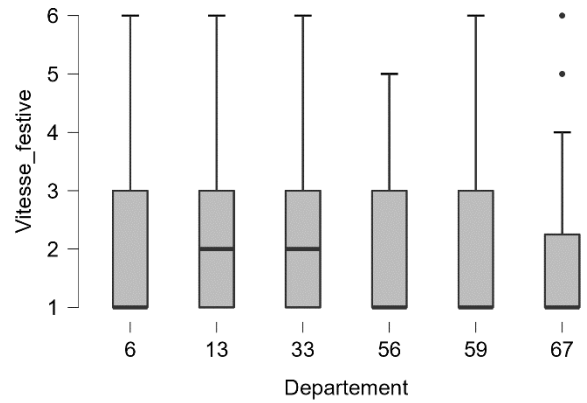


d. Conditionnalité par département

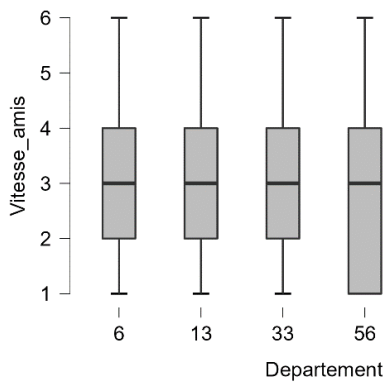
Vitesse_ville



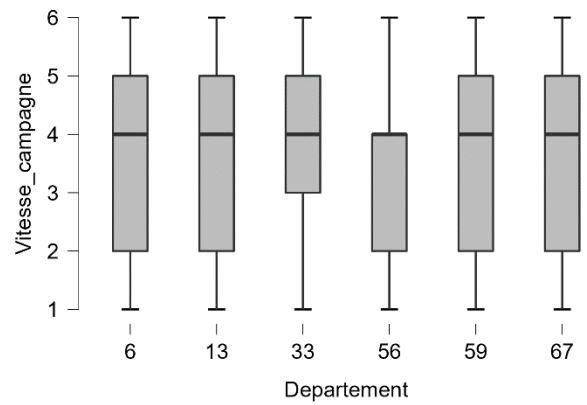
Vitesse_festive



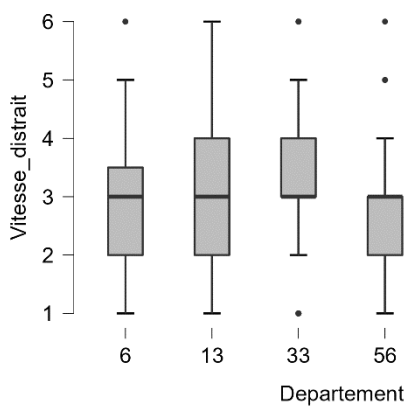
Vitesse_amis



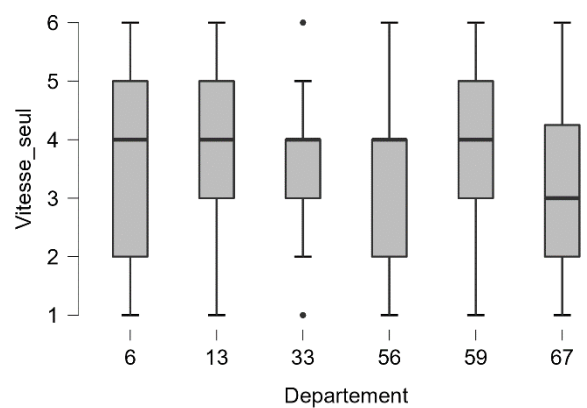
Vitesse_campagne



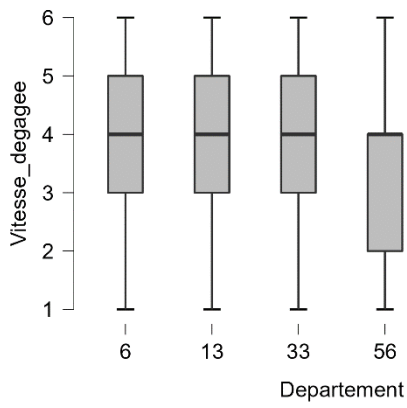
Vitesse_distrain



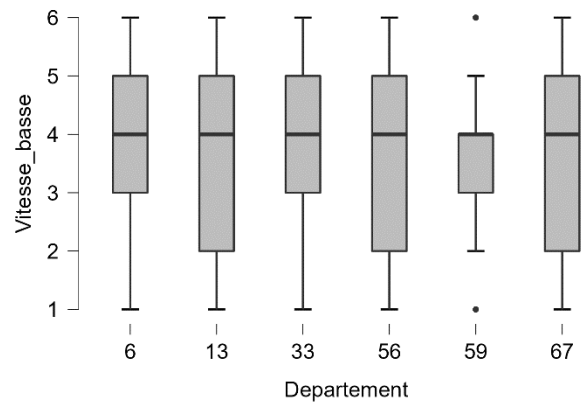
Vitesse_seul



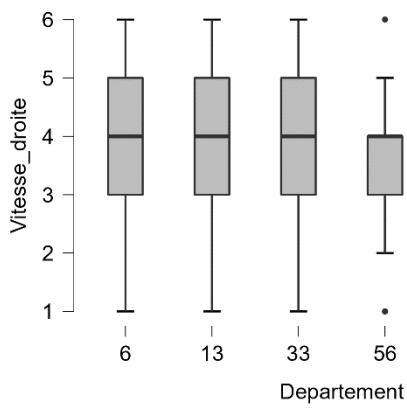
Vitesse_degagee



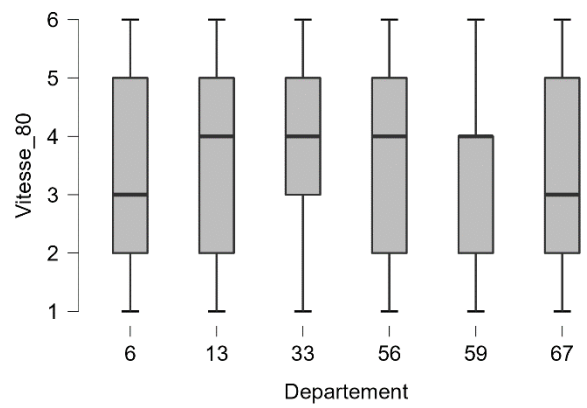
Vitesse_basse



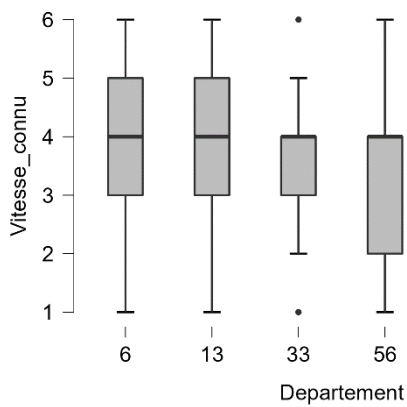
Vitesse_droite



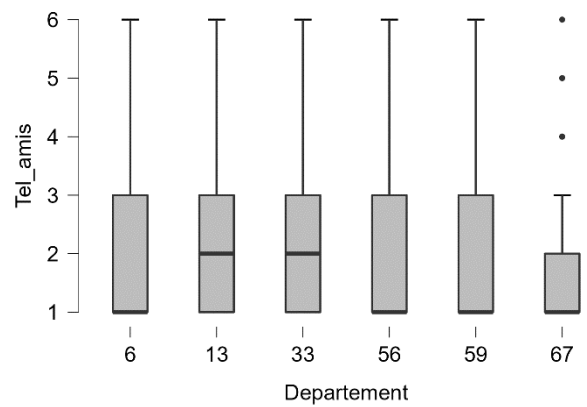
Vitesse_80



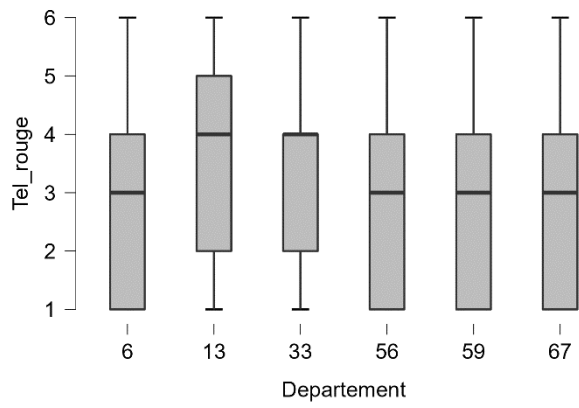
Vitesse_connu



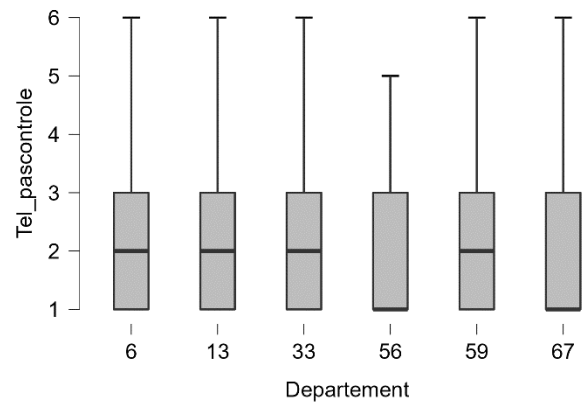
Tel_amis



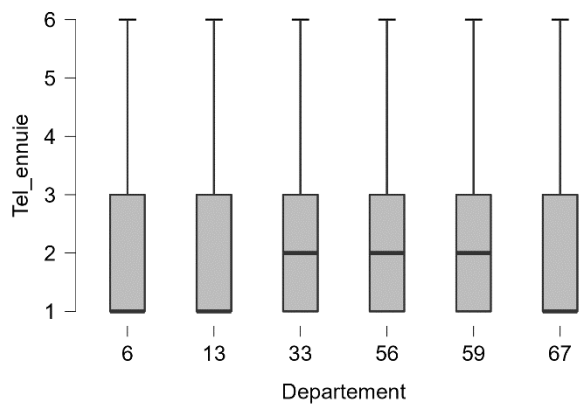
Tel_rouge



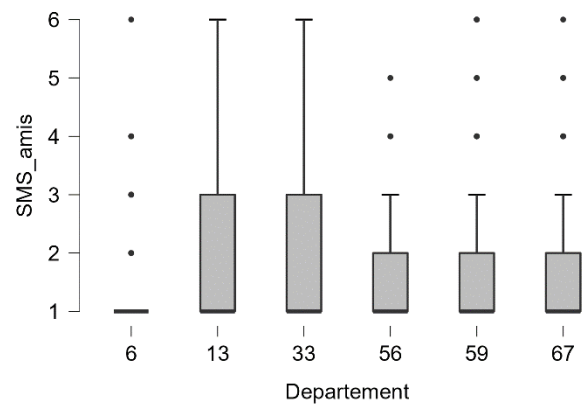
Tel_pas_de_controle



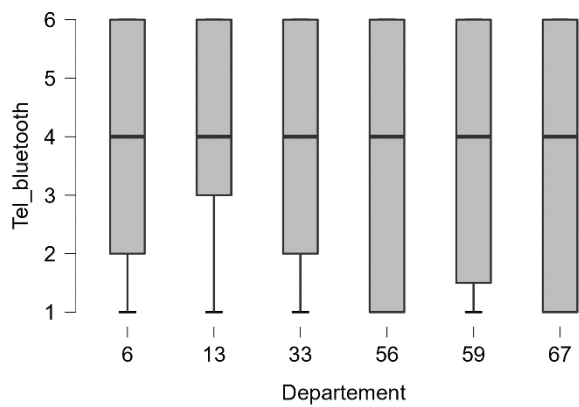
Tel_ennuie



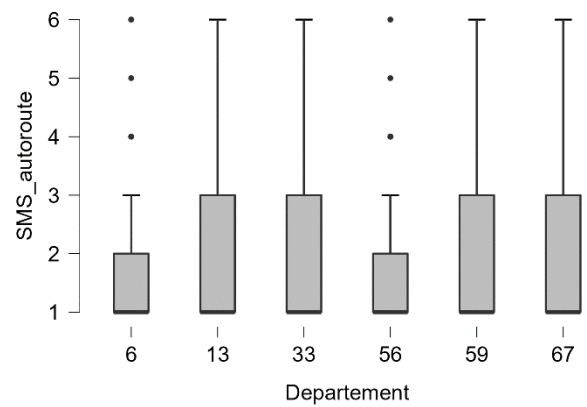
SMS_amis



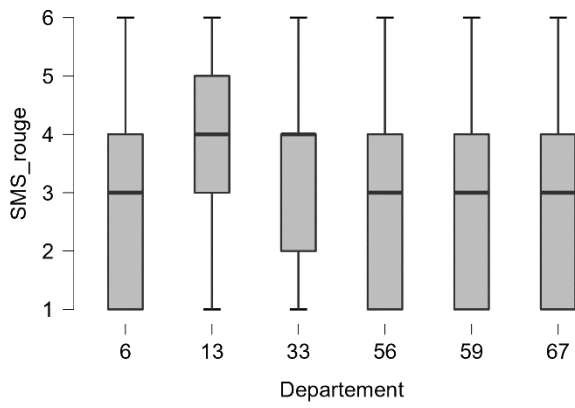
Tel_bluetooth



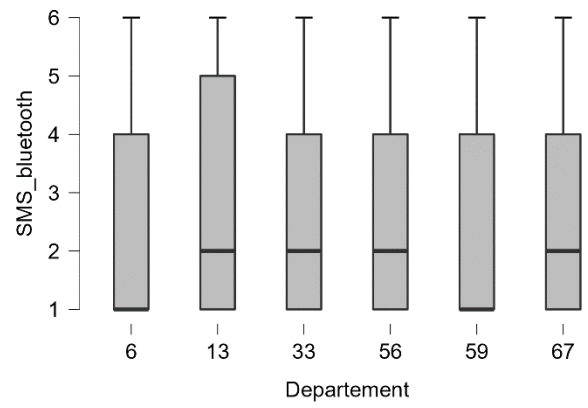
SMS_autoroute



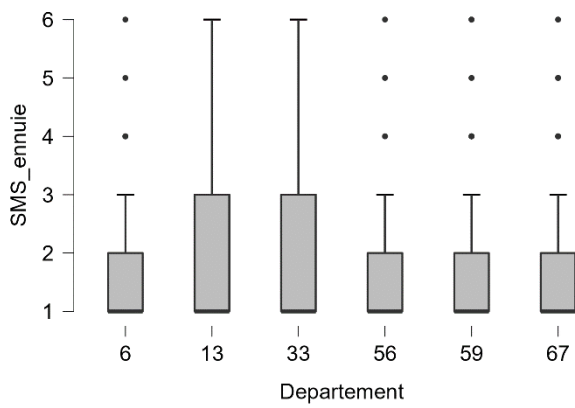
SMS_rouge



SMS_bluetooth

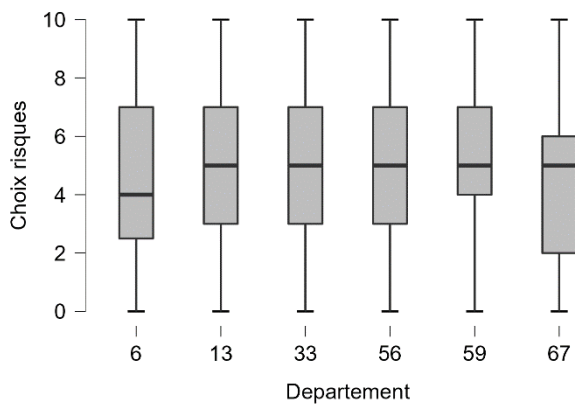


SMS_ennuie



e. Loterie

Choix risqué à la loterie



f. Comparaison des modèles

1. Le **premier** est composé des variables : durée de permis, nombre de kilomètres annuels effectués en voiture, ancienneté du véhicule, âge et sexe.
2. Le **deuxième** bloc se compose des variables de personnalités à savoir les cinq facettes étudiées ou les facteurs du T-LOC.
3. Le **troisième** bloc contient les zones d'études où vivent nos participants.
4. Enfin, le **dernier** bloc permet d'intégrer les interactions entre les zones d'études et les scores de personnalités.

IPIP : Comparaison des modèles pour les analyses de régressions avec le score à la loterie en VD et les facettes IPIP en bloc 2.

Bloc	(1)	(1) + (2)	(2) + (3)	(1) + (2) + (3)	(1) + (2) + (3) + (4)
N	791	791	791	791	791
AIC	3894.73	<u>3865.62</u>	3894.87	3868.16	3895.19
BIC	3927,44	<u>3921,70</u>	3950,95	3947,61	4091,45

T-LOC : Comparaison des modèles pour les analyses de régressions avec le score à la loterie en VD et les facteurs du T-LOC en bloc 2.

Bloc	(1)	(1) + (2)	(2) + (3)	(1) + (2) + (3)	(1) + (2) + (3) + (4)
N	791	791	791	791	791
AIC	<u>3894,73</u>	3896,37	3894,88	3896,39	3918,913
BIC	<u>3927,44</u>	3947,77	3950,95	3971,16	4087,15

ANNEXE VII. LECTURE COMPARÉE ENTRE LES CONDUCTEURS ET LES CONDUCTRICES

a. Associations libres

Structure de la représentation sociale

HOMMES

Département 06 : Alpes-Maritimes

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 5	Limite	12	1,8	Radar	5	3
	Lent	10	1,9	Route	5	2,6
	Vitesse	6	1,3			
Fréquence < 5	Inutile	3	2	Argent	4	2,8
	Sécurité	3	1,3	Bouchons	2	3,5
	Rapidité	2	1,5	Fric	2	3,5
	Putain	2	1			
	Pourquoi	2	2			
	Répression	2	1			
	Chiant	2	2			

N=34

Département 13 : Bouches-du-Rhône

	Rang moyen $\leq 2,2$		Rang moyen $> 2,2$			
Fréquence ≥ 12	Lent	30	1,9			
	Limite	18	1,3			
	Inutile	16	2,1			
	Vitesse	14	2,1			
Fréquence < 12	Restriction	7	2	90kmh	11	2,6
	Chiant	7	1,9	Sécurité	10	2,9
	Route	6	2,2	Départementale	7	2,3
	Règle	4	1,2	Danger	6	2,5
				Respect	6	3
				Radar	4	3,2

N=78

Département 33 : Gironde

	Rang moyen $\leq 2,2$		Rang moyen $> 2,2$		
Fréquence ≥ 17	Lent	30	1,9		
	Limite	18	1,3		
Fréquence < 17	Inutile	16	2,1	90kmh	11 2,6
	Vitesse	14	2,1	Sécurité	10 2,9
	Restriction	7	2	Départementale	7 2,3
	Chiant	7	1,9	Danger	6 2,5
	Route	6	2,2	Respect	6 3
				Répression	5 2,4

N=110

Département 56 : Morbihan

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2		
Fréquence ≥ 6	Lent	10	1,5	Sécurité	7 2,3
	Limite	8	1,2		
Fréquence < 6	Danger	4	1,5	Inutile	5 2,2
	90kmh	4	2	Départementale	4 4
	Vitesse	4	1,2	Règle	3 2,7
	Long	2	2	Route	3 2,3
	Respect	2	2	Campagne	3 2,3
	Nouveauté	2	1,5	Ennuyeux	2 2,5
	Chiant	2	1	Mort	2 2,5
	Nationale	2	2	Excessif	2 2,5
				Accident	2 3,5
				Consommation	2 3,5

N=37

Département 59 : Nord

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 12	Lent	23	1,7	Inutile	14	2,3
	Sécurité	16	1,9			
Fréquence < 12	Limite	8	1,6	Route	7	2,4
	90kmh	8	2	Départementale	7	2,3
	Vitesse	7	1,9	Radar	5	3
	Chiant	5	1,8	Respect	4	2,2
				Ennuyeux	4	2,8

N=74

Département 67 : Bas-Rhin

	Rang moyen $\leq 2,2$		Rang moyen $> 2,2$			
Fréquence ≥ 8	Lent	19	1,9	Sécurité	11	2,5
Fréquence < 8	Limite	7	1,7	Ennuyeux	5	2,4
	Départementale	6	2,2	90kmh	5	2,8
	Inutile	6	1,5	Chiant	5	2,4
	Consommation	5	2	Économie	4	2,8
	Danger	4	2	Radar	4	2,8
	Vitesse	4	1,2	Respect	3	2,7
				Nouveauté	3	2,7
			Polluer	3	2,7	

N=50

FEMMES

Département 06 : Alpes-Maritimes

	Rang moyen $\leq 2,1$		Rang moyen $> 2,1$			
Fréquence ≥ 5	Limite	10	1,4	Vitesse	9	2,2
	Lent	5	1,6	Inutile	8	2,4
	Sécurité	5	1,8			
Fréquence < 5	Rapidité	3	2	Route	4	2,2
	Restriction	2	1,5	Danger	3	2,7
	Respect	2	2	Départementale	3	2,7
	Règle	2	1,5	Nationale	3	4
	Abusif	2	1,5	Panneau	2	2,5
				Agglomération	2	2,5
				Accident	2	2,5

N=29

Département 13 : Bouches-du-Rhône

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 17	Limite	30	1,7	Sécurité	18	2,2
	Lent	26	1,7			
	Vitesse	24	1,9			
Fréquence < 17	Campagne	6	2	Nationale	11	2,2
	Réduction	6	1,3	Départementale	11	2,5
				Règle	10	2,5
				Route	10	2,2
				Nouveauté	8	2,2
				Rapidité	8	2,2
				Inutile	8	2,2
				90kmh	8	2,1
				Agglomération	7	2,4
				Loi	7	2,3
				Respect	6	2,8

N=107

Département 33 : Gironde

	Rang moyen $\leq 2,1$		Rang moyen $> 2,1$		
Fréquence ≥ 22	Lent	52	1,8		
	Vitesse	31	1,9		
	Sécurité	30	1,9		
	Limite	23	1,9		
Fréquence < 22	90kmh	15	2,1	Danger	21 2,5
	Règle	11	1,9	Inutile	12 2,2
	Campagne	10	1,9	Route	12 2,9
	Nationale	8	1,8	Radar	11 2,9
	Nouveauté	7	1,7	Départementale	10 2,2
	Loi	7	1,7	Respect	7 2,9

N=137

Département 56 : Morbihan

	Rang moyen $\leq 2,1$		Rang moyen $> 2,1$		
Fréquence ≥ 6	Lent	13	1,8	Sécurité	12 2,2
	Limite	10	1,6	Départementale	6 2,2
	Respect	7	2,1		
	Vitesse	7	1,6		
Fréquence < 6	Campagne	5	1,8	Accident	4 3
	90kmh	4	2	Danger	3 2,3
	Règle	4	1,5	Attention	3 3,3
	Route	4	1,8	Radar	2 2,5
	Restriction	3	2	Loi	2 2,5
	Nul	3	1,7	Contravention	2 2,5
	Rapidité	2	1,5	Accélérateur	2 2,5
	Sous-régime	2	2	Prudence	2 3,5
	Autorisation	2	2	Habitude	2 3,5
			Consommation	2 3	

N=36

Département 59 : Nord

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 7	Vitesse	11	1,8	Sécurité	10	2,5
	Limite	11	1,7	Respect	9	2,2
	Départementale	8	1,9			
	Lent	8	1,8			
Fréquence < 7	90kmh	5	1,8	Inutile	6	2,2
	Agglomération	3	2	Route	6	2,2
				Attention	5	3
				Rapidité	3	2,7
				Accident	3	3,7

N=46

Département 67 : Bas-Rhin

	Rang moyen ≤ 2		Rang moyen > 2			
Fréquence ≥ 8	Lent	16	1,5	Départementale	9	2,7
	Limite	14	1,6	90kmh	9	2,1
	Vitesse	8	1,9			
Fréquence < 8	Inutile	5	1,8	Sécurité	6	2,2
	Route	5	1,8	Respect	5	3,2
	Ok	3	1,3	Rapidité	4	2,2
	Agglomération	3	1,7	Radar	3	2,3
	Chiant	3	1,3	PV	3	2,7
				Règle	3	2,7

N=54

b. Analyses des spécificités

Les fréquences relatives⁵ pour les hommes et les femmes sont présentées ci-dessous.

FREQUENCE RELATIVE POUR MILLE REpondANTS

Mots- Féminin	Effectifs pour ‰	Mots- Masculin	Effectifs pour ‰
lent	82,07	lent	94,31
vitesse	66,21	limite	48,54
limite	63,45	securite	46,46
securite	55,17	inutile	43
departementale	31,03	vitesse	35,37
90kmh	28,28	90kmh	30,51
route	26,9	departementale	25,66
inutile	26,9	radar	22,19
respect	24,14	route	20,11
danger	23,45	chiant	20,11
regle	22,07	danger	19,42
national	18,62	respect	16,64
campagne	17,93	ennuyeux	13,87
rapidite	17,24	campagne	10,4
radar	14,48	argent	10,4
agglomeration	13,1	repression	10,4
nouveaute	13,1	temps	9,71
reduction	11,72	restriction	9,02
loi	11,72	economie	9,02
accident	11,03	perte	8,32

⁵ Effectifs relatifs en pour mille, ‰

c. IPIP

Par sexe

Le test de Mann-Whitney indique que les scores sur les facettes recherche de sensation ($p < 0,001$), anxiété ($p < 0,001$), colère/hostilité ($p < 0,001$), altruisme ($p < 0,001$) et moralité ($p < 0,001$) sont significativement différent entre les sexes.

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE

	E5		A3		N2		N1		A2		O		C	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Nombre	383	408	383	408	383	408	383	408	383	408	383	408	383	408
Moy.	3,266	2,847	4,004	4,174	2,693	2,951	2,736	3,183	3,937	4,306	3,728	3,679	4,235	4,316
Std. Dev.	0,621	0,668	0,495	0,481	0,866	0,791	0,672	0,673	0,598	0,517	0,737	0,749	0,721	0,684
Min	1,700	1,100	2,100	1,800	1,000	1,000	1,400	1,100	1,800	2,000	1,500	1,000	1,000	1,000
Max	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	4,800	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000

Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

M : Masculin

F : Féminin

Une analyse de corrélation de Spearman indique que la variable sexe est négativement corrélée à la facette recherche de sensation ($-0,31$, $p < 0,001$) et positivement associé aux facettes moralité ($0,32$, $p < 0,001$), altruisme ($0,18$, $p < 0,001$), anxiété ($0,33$, $p < 0,001$) et colère/hostilité ($0,32$, $p < 0,001$).

DEPARTEMENT 06

	A2		A3		E5		N1		N2		C		O	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	34	29	34	29	34	29	34	29	34	29	34	29	34	29
Moy.	4.132	4.359	4.150	4.290	3.162	2.755	2.685	3.131	2.697	2.938	4.412	4.379	3.735	3.655
Std. Dev.	0.456	0.389	0.406	0.356	0.717	0.532	0.638	0.767	0.904	0.725	0.657	0.728	0.771	0.708
Min	3.200	3.500	3.300	3.400	1.800	1.800	1.700	1.700	1.200	1.400	3.000	2.000	2.500	1.500
Max	4.900	5.000	5.000	5.000	4.600	3.900	4.100	5.000	4.400	4.900	5.000	5.000	5.000	4.500

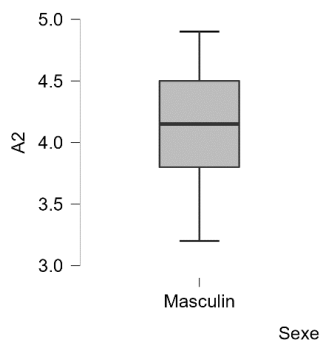
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

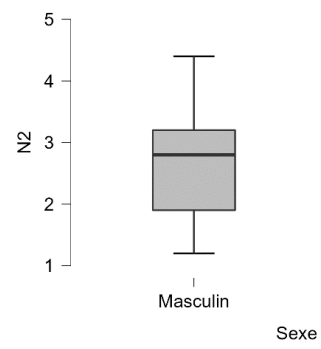
M : Masculin

F : Féminin

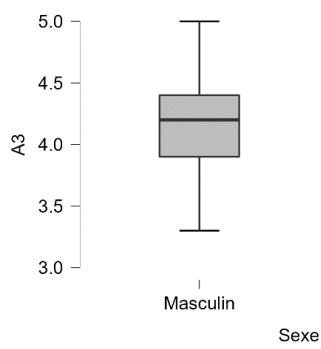
A2



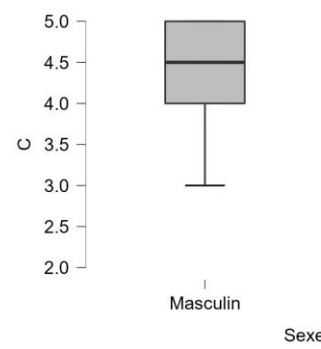
N2



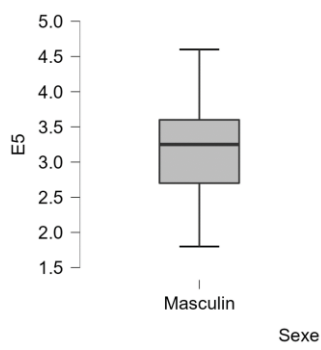
A3



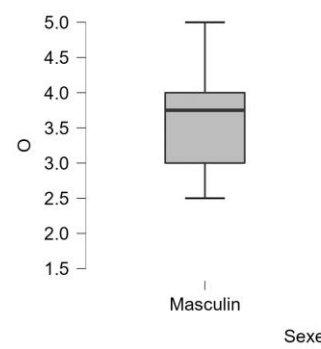
C



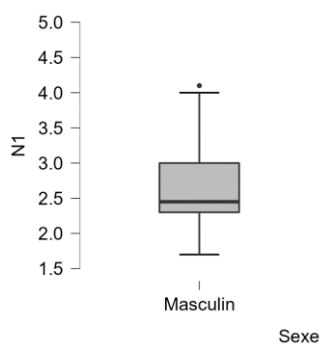
E5



O



N1



Département 13

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 13

	A2		A3		E5		N1		N2		O		C	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	78	107	78	107	78	107	78	107	78	107	78	107	78	107
Moy.	3.860	4.311	3.940	4.260	3.303	2.867	2.674	3.176	2.672	2.934	3.814	3.687	4.128	4.336
E-T	0.638	0.480	0.503	0.449	0.640	0.659	0.707	0.629	0.879	0.815	0.752	0.766	0.827	0.672
Min	2.000	3.100	2.100	2.900	1.800	1.600	1.500	1.700	1.000	1.100	2.000	1.500	1.000	1.000
Max	4.800	5.000	4.900	5.000	4.600	4.600	4.400	4.700	5.000	4.600	5.000	5.000	5.000	5.000

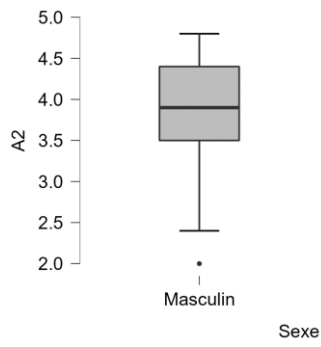
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

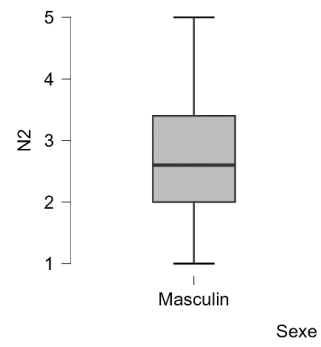
M : Masculin

F : Féminin

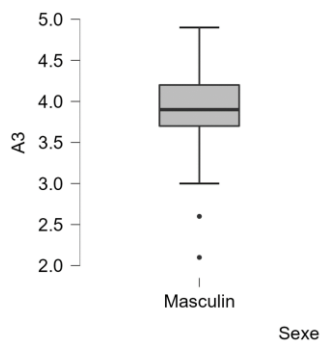
A2



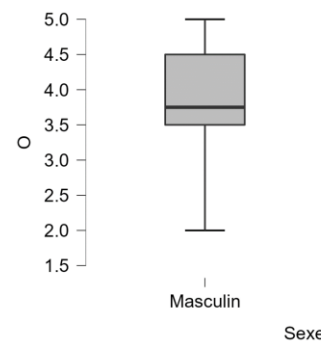
N2



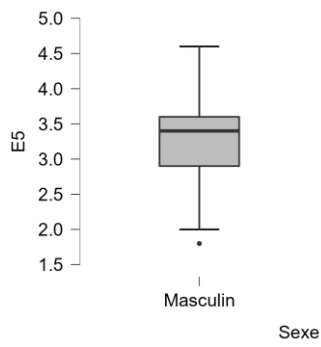
A3



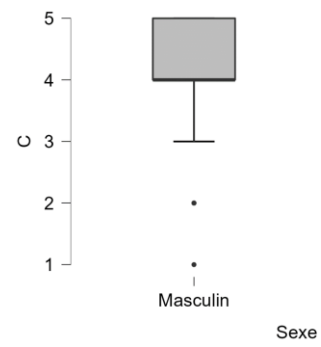
O



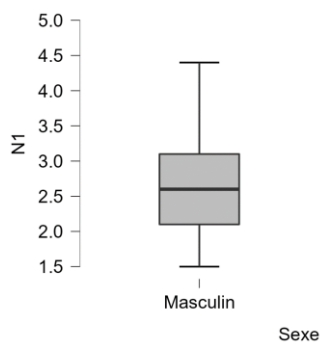
E5



C



N1



Département 33

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 33

	A2		A3		E5		N1		N2		O		C	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	110	137	110	137	110	137	110	137	110	137	110	137	110	137
Moy.	3.932	4.229	4.089	4.105	3.276	2.985	2.728	3.214	2.602	2.896	3.768	3.690	4.209	4.241
E-T	0.576	0.498	0.400	0.465	0.616	0.662	0.634	0.643	0.787	0.761	0.696	0.748	0.651	0.753
Min	2.300	3.000	3.000	2.700	1.700	1.600	1.500	1.700	1.000	1.000	2.000	1.000	2.000	1.000
Max	4.900	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.700	4.700	4.800	4.400	5.000	5.000	5.000	5.000

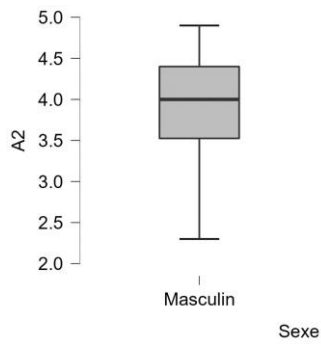
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

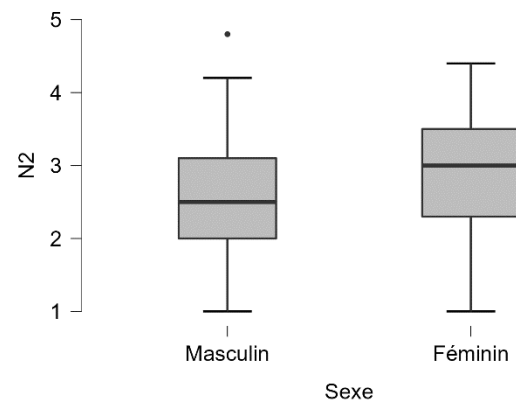
M : Masculin

F : Féminin

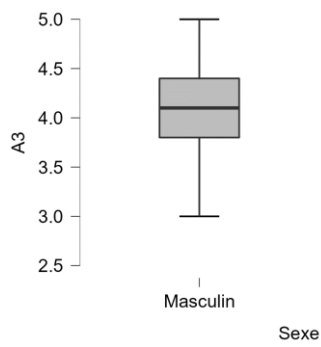
A2



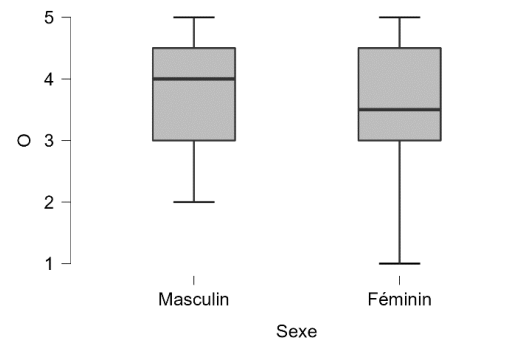
N2



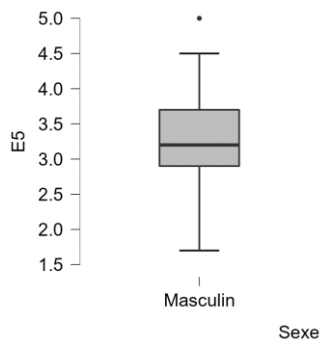
A3



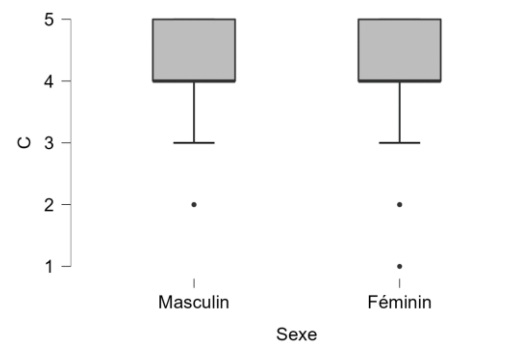
O



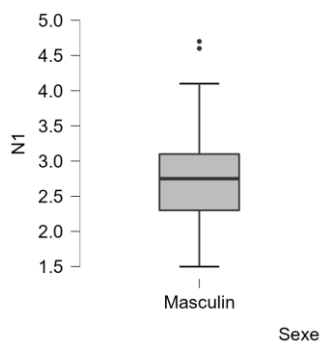
E5



C



N1



Département 56

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 56

	A2		A3		E5		N1		N2		C		O	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	37	36	37	36	37	36	37	36	37	36	37	36	37	36
Manquante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moy.	4.011	4.319	3.938	4.139	3.316	2.603	2.727	3.047	2.605	2.975	4.216	4.389	3.757	3.694
E-T	0.665	0.597	0.534	0.418	0.597	0.764	0.642	0.830	0.980	0.905	0.886	0.766	0.673	0.720
Min	1.800	2.700	2.600	3.300	2.100	1.100	1.500	1.600	1.000	1.300	1.000	1.000	2.500	2.500
Max	5.000	5.000	4.900	4.900	4.600	4.000	4.400	5.000	4.600	4.500	5.000	5.000	5.000	5.000

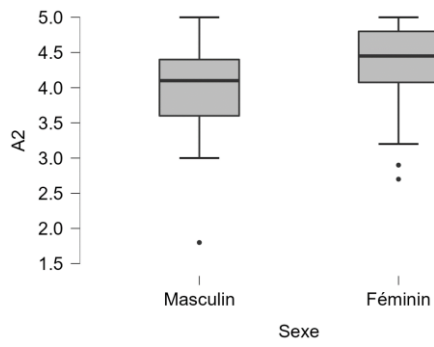
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

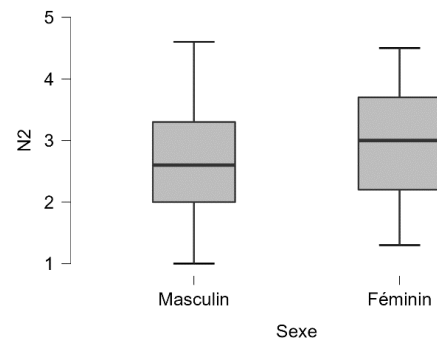
M : Masculin

F : Féminin

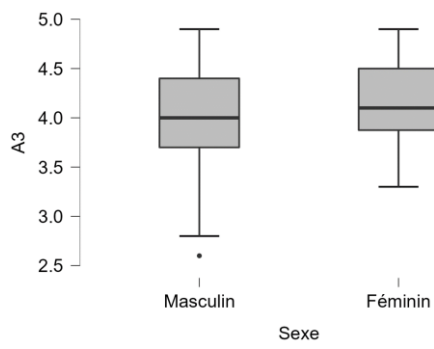
A2



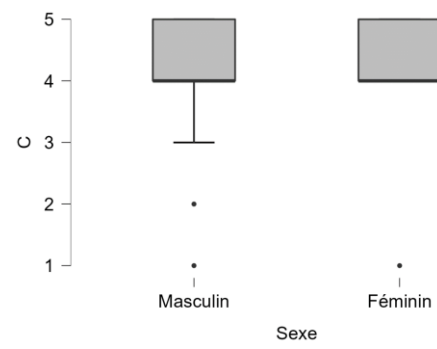
N2



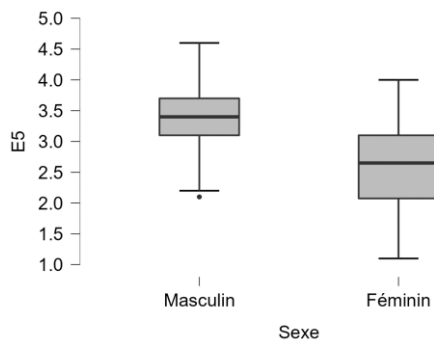
A3



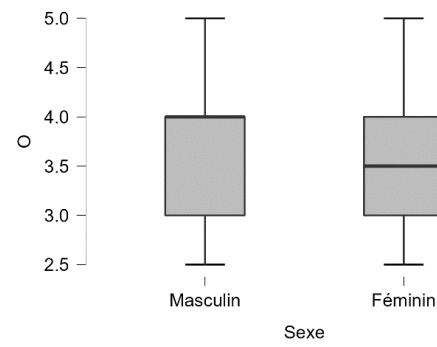
C



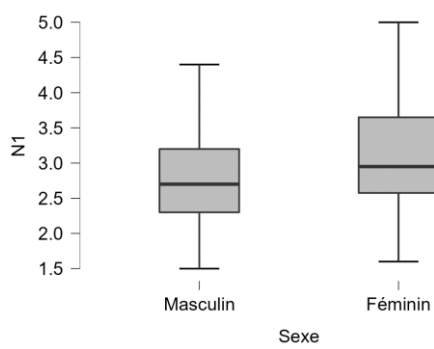
E5



O



N1



Département 59

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 59

	A2		A3		E5		N1		N2		C		O	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	74	45	74	45	74	45	74	45	74	45	74	45	74	45
Moy.	3.901	4.402	3.903	4.116	3.242	2.682	2.943	3.118	2.936	3.098	4.378	4.333	3.595	3.544
E-T	0.609	0.569	0.571	0.489	0.604	0.722	0.702	0.747	0.883	0.663	0.613	0.564	0.779	0.729
Min	2.000	2.900	2.300	2.900	1.700	1.400	1.400	1.100	1.000	1.600	3.000	3.000	1.500	1.500
Max	4.900	5.000	5.000	4.900	4.500	4.600	4.600	4.500	4.800	4.700	5.000	5.000	5.000	5.000

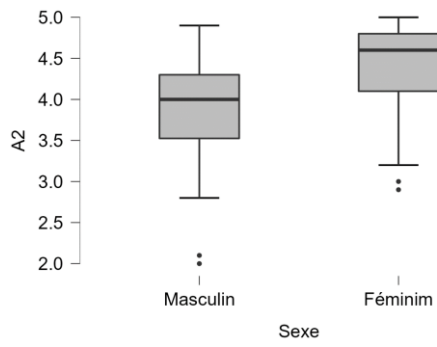
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

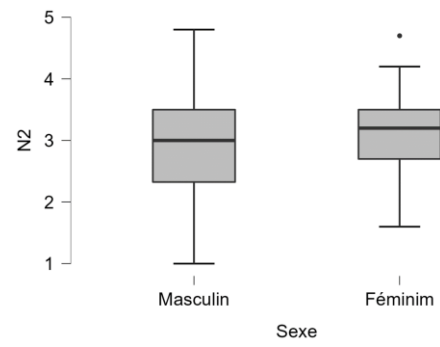
M : Masculin

F : Féminin

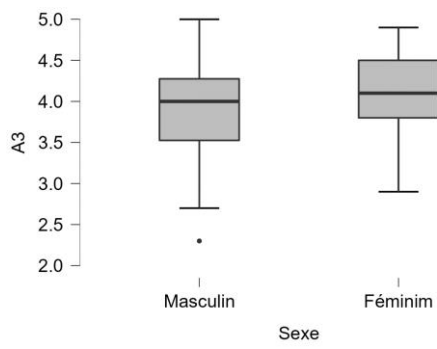
A2



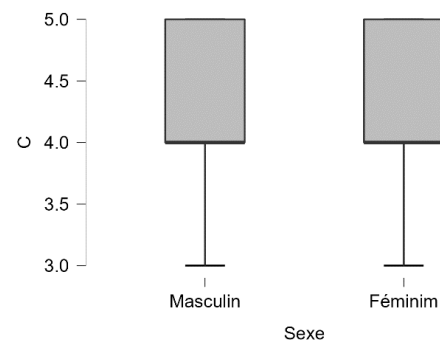
N2



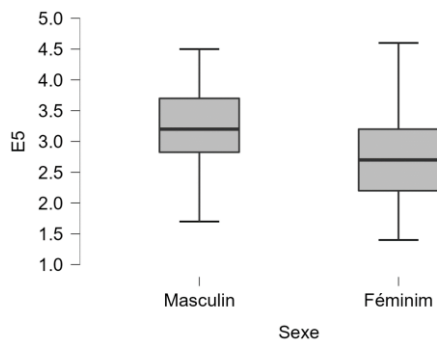
A3



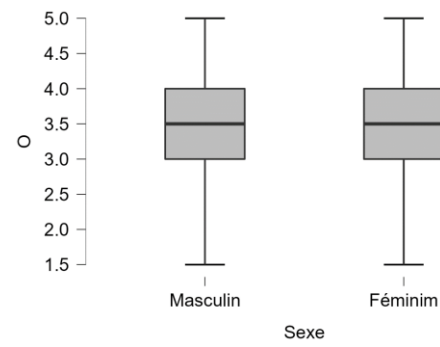
C



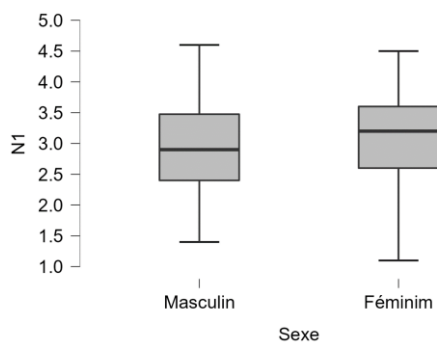
E5



O



N1



Département 67

MOYENNE DES FACETTES A2, A3, E5, N1 ET N2 EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 67

	A2		A3		E5		N1		N2		C		O	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
N	50	54	50	54	50	54	50	54	50	54	50	54	50	54
Moy.	3.936	4.374	4.018	4.191	3.254	2.806	2.584	3.293	2.630	2.996	4.140	4.370	3.680	3.750
E-T	0.596	0.583	0.543	0.633	0.592	0.587	0.660	0.604	0.844	0.885	0.729	0.525	0.768	0.794
Min	2.000	2.000	2.300	1.800	2.000	1.400	1.400	1.800	1.000	1.000	2.000	3.000	1.500	2.000
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	4.300	4.800	4.800	4.800	4.500	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

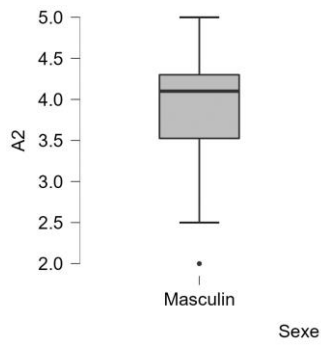
Note :

A2 : Moralité, A3 : Altruisme, E5 : Recherche de sensations, N1 : Anxiété, N2 : Colère/Hostilité, C : Caractère consciencieux, O : Ouverture à l'expérience.

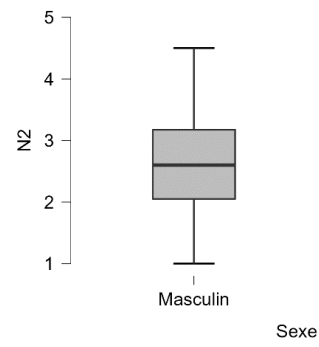
M : Masculin

F : Féminin

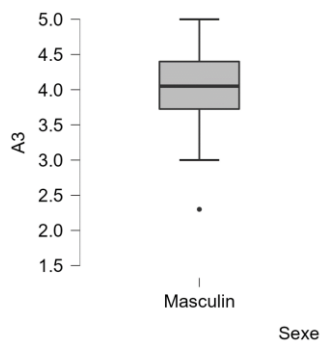
A2



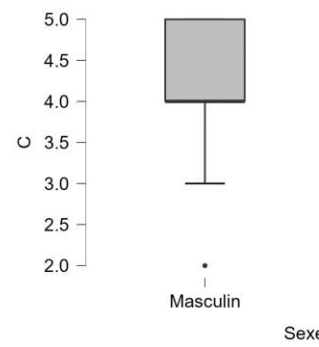
N2



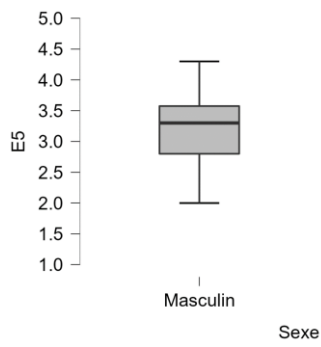
A3



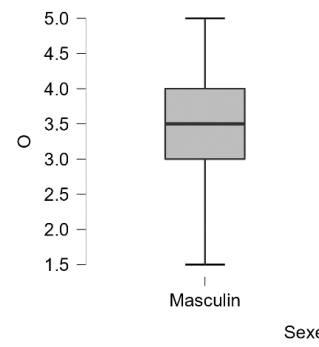
C



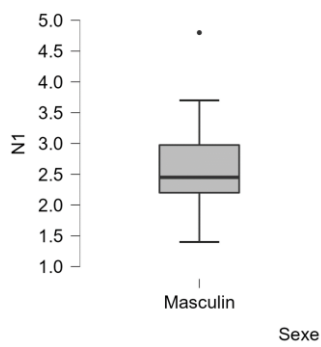
E5



O



N1



d. T-LOC

Par sexe

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE

	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	383	408	383	408	383	408	383	408
Moy.	3.188	3.150	4.106	4.324	2.354	2.425	3.671	3.864
E-T	0.924	1.043	0.610	0.522	1.169	1.137	0.806	0.681
Min	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.333	1.000
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

Une analyse de corrélation de Spearman indique que la variable sexe est positivement corrélée aux facteurs autres conducteurs (0,18, $p < 0,001$) et environnement et véhicule (0,11, $p < 0,01$).

Département 06

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 06

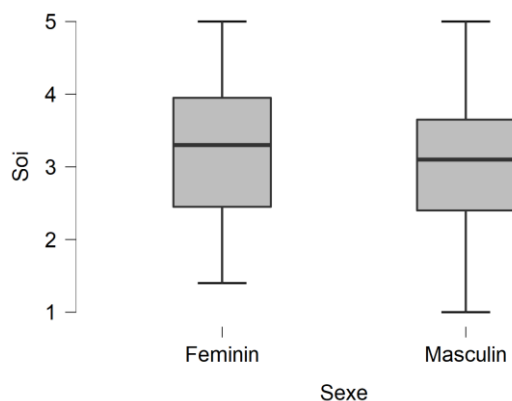
	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	34	29	34	29	34	29	34	29
Moy.	2.894	3.324	4.255	4.351	2.603	2.241	3.667	3.805
E-T	1.012	1.019	0.629	0.483	1.307	1.032	0.932	0.809
Min	1.000	1.600	2.667	2.667	1.000	1.000	1.667	1.000
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

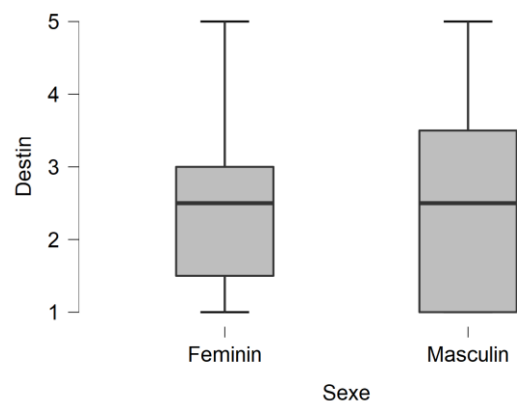
Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

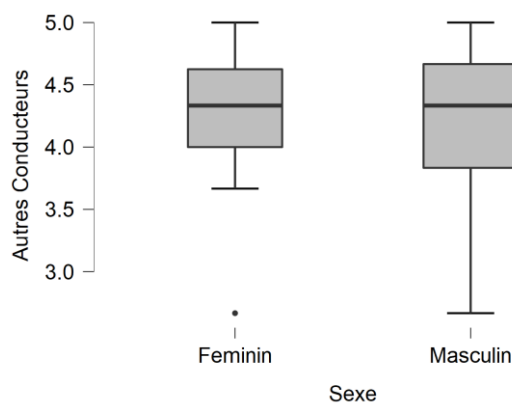
SOI



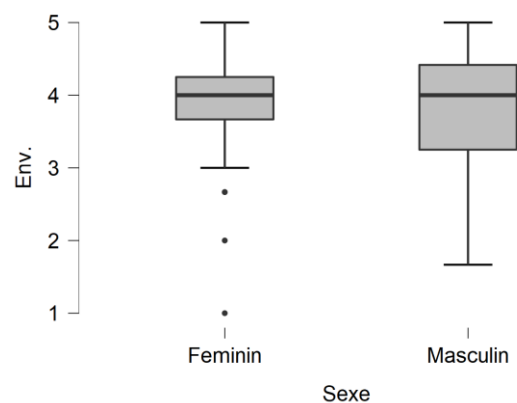
DESTIN



AUTRES CONDUCTEURS



ENVIRONNEMENT



Département 13

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 13

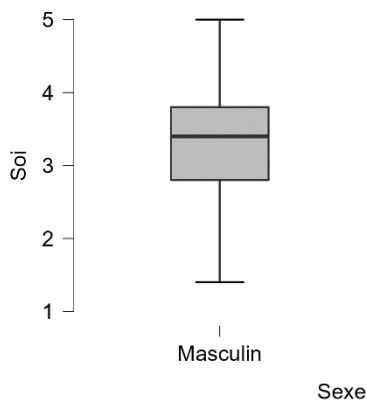
	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	78	107	78	107	78	107	78	107
Moy.	3.274	3.172	4.145	4.315	2.301	2.439	3.782	3.872
E-T	0.874	1.078	0.539	0.514	1.138	1.203	0.677	0.716
Min	1.400	1.000	2.667	3.000	1.000	1.000	2.000	1.667
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

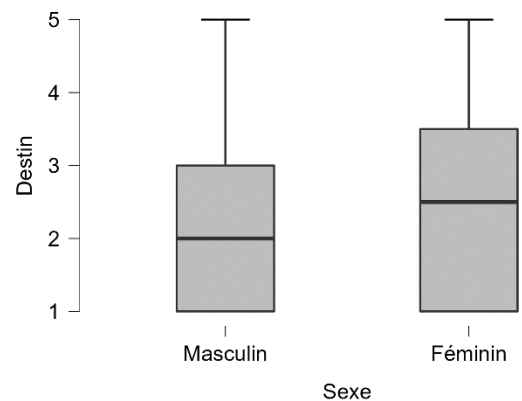
Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

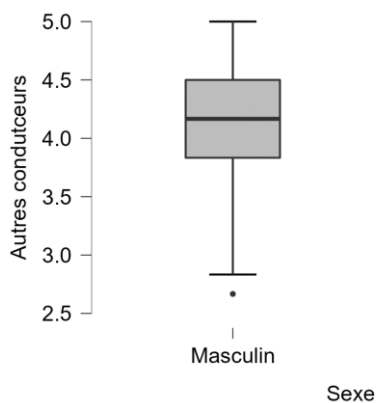
SOI



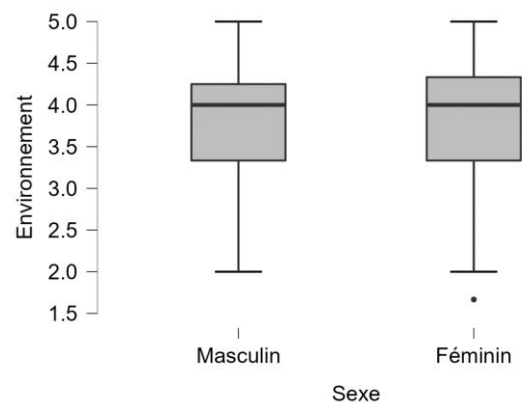
DESTIN



AUTRES CONDUTCEURS



ENVIRONNEMENT



Département 33

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 33

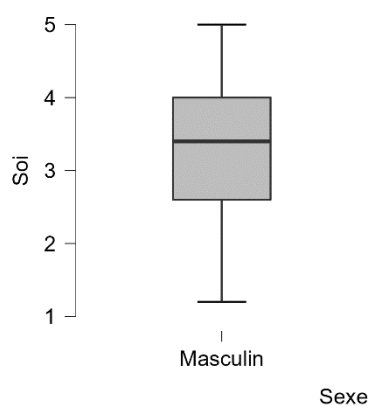
	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	110	137	110	137	110	137	110	137
Moy.	3.316	3.152	4.091	4.307	2.173	2.504	3.648	3.895
E-T	0.927	1.046	0.562	0.491	1.108	1.119	0.783	0.625
Min	1.200	1.000	2.500	3.000	1.000	1.000	1.333	1.667
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

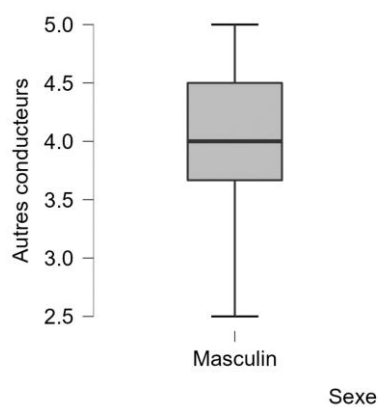
SOI



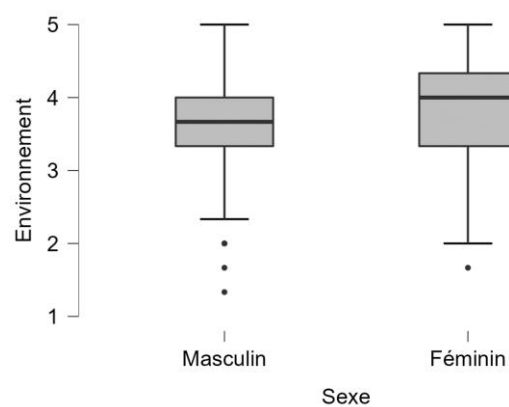
DESTIN



AUTRES CONDUCTEURS



ENVIRONNEMENT



Département 56

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 56

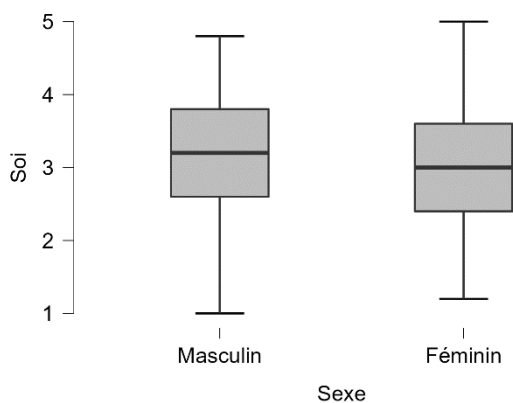
	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	37	36	37	36	37	36	37	36
Moy.	3.065	3.056	4.036	4.208	2.162	2.472	3.414	3.843
E-T	0.935	1.015	0.707	0.720	1.054	1.062	0.904	0.650
Min	1.000	1.200	1.667	1.000	1.000	1.000	1.333	2.333
Max	4.800	5.000	5.000	5.000	4.500	5.000	5.000	5.000

Note :

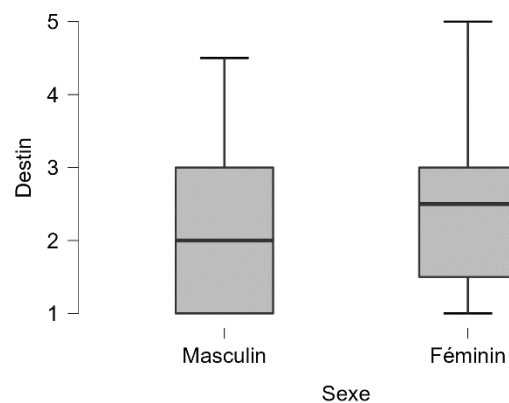
Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

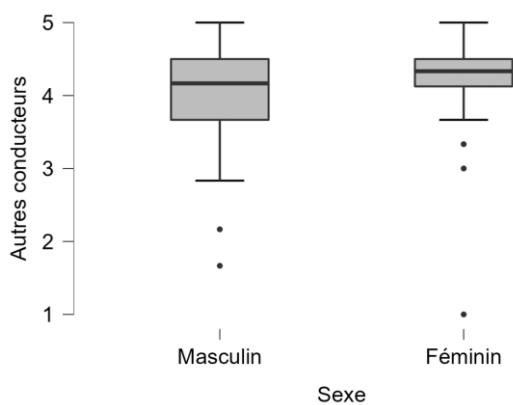
SOI



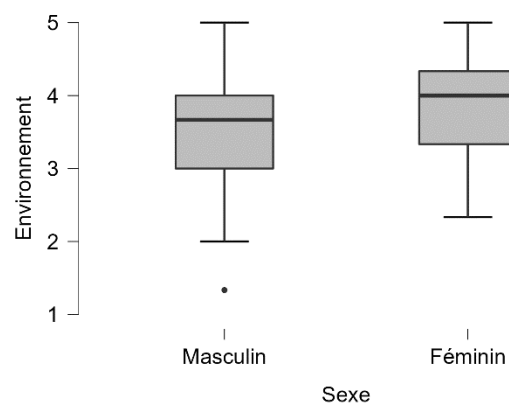
DESTIN



AUTRES CONDUCTEURS



ENVIRONNEMENT



Département 59

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 59

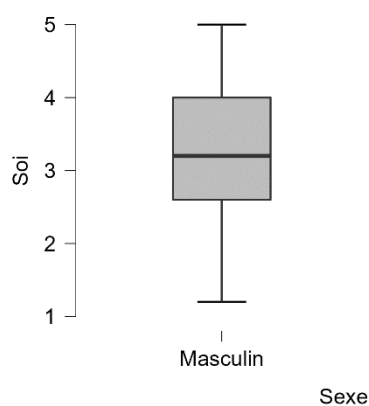
	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	74	45	74	45	74	45	74	45
Moy.	3.157	3.036	4.097	4.411	2.520	2.322	3.698	3.919
E-T	0.943	0.879	0.610	0.471	1.180	1.183	0.807	0.739
Min	1.200	1.200	2.333	3.333	1.000	1.000	1.667	1.333
Max	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

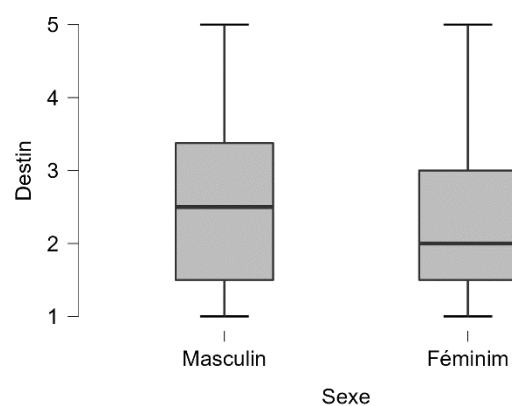
Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

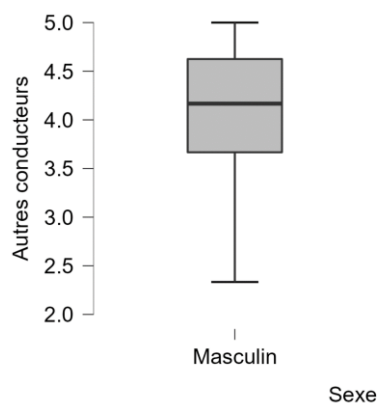
SOI



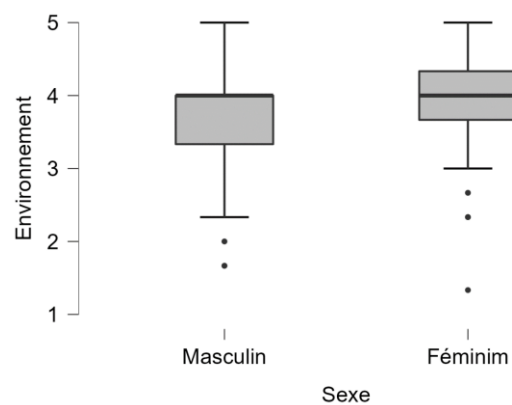
DESTIN



AUTRES CONDUCTEURS



ENVIRONNEMENT



Département 67

MOYENNE DES FACTEURS DU T-LOC EN FONCTION DU SEXE POUR LA ZONE 67

	Soi		Autres		Destin		Env	
	M	F	M	F	M	F	M	F
N	50	54	50	54	50	54	50	54
Moy.	3.108	3.170	4.043	4.377	2.560	2.352	3.700	3.772
E-T	0.872	1.150	0.728	0.530	1.268	1.144	0.868	0.666
Min	1.000	1.000	1.000	3.000	1.000	1.000	1.333	2.000
Max	4.400	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Note :

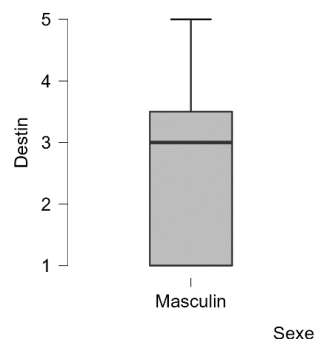
Autres : Autres conducteurs ; Env : Environnement et Véhicule

M : Masculin ; F : Féminin

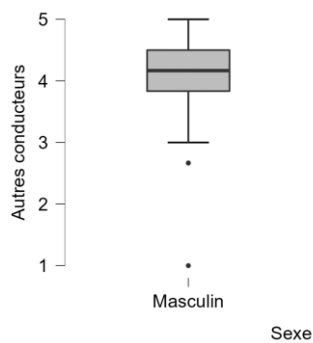
SOI



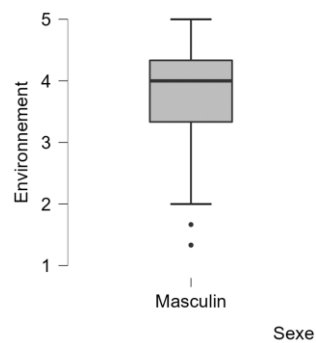
DESTIN



AUTRES CONDUCTEURS



ENVIRONNEMENT



Titre : Facteurs psychosociaux et stratégies de conduite : Recherche auprès des jeunes conducteurs et ancrage régional.

Mots clés : Représentations sociales, Normes, Personnalité, Stratégie, Ancrage régional, Jeunes conducteurs

Résumé :

Ce travail de recherche propose d'étudier l'ancrage régional des déterminants psychosociaux et des stratégies de conduite en lien avec les comportements routiers au sein d'une population de jeunes conducteurs (N=791). Notre approche s'appuie sur une évaluation multicritère afin de questionner l'impact de différents niveaux d'analyse pertinents dans les comportements de conduite, qui relèvent à la fois des variables individuelles et sociales. Cette recherche mobilise les concepts de représentations sociales, de personnalité et de théorie des jeux.

Notre travail s'organise en deux axes. Le premier axe propose une lecture régionalisée des résultats selon six départements sélectionnés en fonction de leurs caractéristiques en matière de contexte de sécurité routière. Le deuxième axe propose une lecture affinée des résultats en questionnant la variabilité de nos indicateurs au regard des départements et du sexe des conducteurs. La prise en compte du sexe permet de souligner les contributions singulières du contexte sur les variables considérées.

La lecture régionalisée précise que les variables individuelles et sociales contribuent conjointement à l'élaboration des pratiques. Nous soulignons l'impact des variables de personnalité dans les choix risqués, en particulier de la facette recherche de sensations pour quatre de nos zones d'étude. Il apparaît toutefois que les forces prédictives des différents niveaux d'analyse ne sont pas similaires selon les départements. Les résultats indiquent la présence de différents systèmes normatifs, permettant aux individus de légitimer les transgressions routières. Les variations régionales sont plus présentes au niveau de la pensée sociale qu'au niveau des mesures de personnalité ou des mesures de stratégies, en particulier pour la population des jeunes femmes.

Title: Psychosocial Factors and Driving Strategies: Research on Young Driver and Regional Anchoring.

Keywords: Social representations - Norms - Personality - Strategy - Regional anchoring - Young drivers

Abstract:

This research proposes to study the regional anchoring of psychosocial determinants and driving strategies related to road behaviour in a population of young drivers (N=791). Our approach is based on a multi-criteria evaluation in order to question the impact of different levels of analysis relevant to driving behavior, involving both individual and social variables. This research mobilizes the concepts of social representations, personality, and game theory. Our work is based on two axes. The first axis proposes a regionalized reading of the results according to six departments selected according to their characteristics in terms of road safety culture. The second axis proposes a refined reading of the results by questioning the variability of our indicators with regard to the departments and the drivers' gender. Taking gender into account allows us to highlight the singular contributions of the context on the variables considered.

The regionalized reading specifies that individual and social variables contribute jointly to the development of practices. We emphasize the impact of personality variables on risk choices, in particular the sensation-seeking aspect for four of our study areas. However, it appears that the predictive strengths of the different levels of analysis are not similar across departments. The results indicate the presence of different normative systems, allowing individuals to legitimize road transgressions. A closer look reveals that regional variations are more present on social thinking than on personality or strategy measures, particularly for the young female population.